



SYNDICAT INDÉPENDANT DES CADRES, AGENTS DE MAÎTRISE, TECHNICIENS DU GROUPE AIR FRANCE



Les compagnies aériennes à bas coûts à l'assaut de la reprise

Le Monde – 12/04/2021

Dans l'hypothèse où les vols reprendraient en Europe cet été, les low cost privées comme Ryanair semblent les mieux placées pour en profiter.

Ce devrait être l'été des low cost ! Tous les spécialistes sont d'accord, tous les scénarios convergent, les compagnies à bas coûts seront à la fête pour la saison estivale. « Les compagnies low cost vont ressortir plus fortes de la crise », anticipe ainsi Didier Bréchemier, associé du cabinet Roland Berger et coauteur, avec l'économiste Emmanuel Combe, d'une étude menée pour le compte de Roland Berger et de la Fondation pour l'innovation politique. L'étude fait des deux compagnies low cost Ryanair et Wizzair, les deux futures championnes de l'après-pandémie de Covid-19.

Les low cost sont dans les starting-blocks. Elles ont les moyens de leurs ambitions. Ryanair ou Wizzair ont fait la preuve, malgré les difficultés, d'une « solidité financière suffisante qui leur permettra de surmonter la crise », analyse l'étude. Ryanair, qui devrait pourtant enregistrer une perte annuelle comprise entre 800 millions et 850 millions d'euros pour son exercice clôt fin mars, n'a pas sollicité d'aide publique.

Avec leurs flottes géantes de moyen-courrier, 370 avions pour Ryanair, un peu moins de 350 pour easyJet et déjà 125 pour la dernière arrivée, Wizzair, elles pourront desservir toutes les routes à fort potentiel. « Elles auront la capacité de mettre plus d'avions sur ces destinations qu'Air France avec sa filiale à bas coûts Transavia », redoute M. Bréchemier. Face à l'armada des low cost privées, la flotte de Transavia France ne peut opposer qu'une quarantaine d'appareils.

Vide à combler

Dès la reprise, « toute la flotte de Transavia sera mise à contribution », rétorque Olivier Piette, directeur du programme d'Air France. Et même un peu plus. Huit Boeing 737 supplémentaires viendront renforcer la low cost française. Ils ne seront pas de trop car, cet été, les premiers clients à revenir seront les passagers loisirs. Pour le plus grand profit des compagnies à bas coûts.

Crise économique oblige, « à la reprise, les clients vont rechercher les prix les plus bas. Les low cost auront donc un avantage. Elles seront les grandes gagnantes de la sortie de crise », pronostique Marc Rochet, président d'Air Caraïbes et de sa filiale à bas coûts French Bee. Les places financières ne s'y sont pas trompées. Si la capitalisation boursière d'Air France-KLM, British Airways et Lufthansa ont plongé

respectivement de 67 %, 59 % et 35 % entre décembre 2019 et octobre 2020, celle de Ryanair ne s'est repliée que de 7 %, et celle de Wizzair de 2 % seulement.

Les low cost à l'abordage dès cet été devraient lancer une consolidation rampante dans le ciel européen. Une consolidation par remplacement plutôt que par rachats. Les compagnies à bas coûts vont tout simplement prendre les places laissées vacantes par les compagnies régulières « historiques » telles Air France-KLM, Lufthansa ou British Airways. En 2019, la part de marché des compagnies à bas coûts en Europe était de 38 %.

Elle risque de monter en flèche à la reprise, car les compagnies historiques ont, à l'occasion de la pandémie de Covid-19, élagué leurs flottes des appareils les plus anciens et les plus polluants. Lufthansa a ainsi mis 120 appareils au rencart. Faute d'avions en nombre suffisant, les compagnies régulières ne pourront assurer autant de destinations qu'avant la pandémie. Un vide que Ryanair et autre Wizzair ne manqueront pas de combler.

Face à cette menace, Air Caraïbes et Air France restent vigilantes : « Les équipes de production, les pilotes, la maintenance, le marketing sont en tension pour être prêts cet été », assure M. Piette, d'Air France. La saison estivale officiellement ouverte depuis fin mars ne devrait pas démarrer avant... l'été. « La reprise, nous la voyons à partir de la mi-juin », indique Marc Rochet, d'Air Caraïbes. « Si la vaccination avance à grande vitesse, les grandes destinations touristiques européennes vont ouvrir à nouveau », prévoit M. Bréchemier.

« Scénario optimiste »

Toutes les compagnies croisent les doigts. Chez Air Caraïbes et French Bee, on met les bouchées doubles pour être fin prêts « Nous nous préparons pour avoir tous les avions et tous les équipages disponibles », signale M. Rochet. Les quatorze gros-porteurs de la compagnie privée, dont neuf A350, seront d'active. Le patron d'Air Caraïbes confie avoir « bien analysé les deux reprises après les confinements du printemps et de l'automne 2020 ». Chez tous les transporteurs, la confiance est de retour.

« Cet été, si les routes sont rouvertes, les passagers seront là », prédit M. Bréchemier. En 2020, ils avaient déjà répondu présents lorsqu'ils avaient pu voyager, à l'occasion des vacances de fin d'année. « A Noël dernier, il y avait beaucoup de trafic et notre offre de capacités était proche de celle de 2019 » vers l'outre-mer, avant la crise, abonde Olivier Piette. La compagnie nationale veut absolument voir la lumière au bout du tunnel. « Nous travaillons sur un scénario optimiste, avec un été qui fonctionne bien », explique M. Piette.

Air France mise beaucoup sur les destinations du pourtour méditerranéen avec Transavia, et surtout sur les Antilles où les low cost ne sont pas encore des rivales. Elle va proposer jusqu'à « 56 vols hebdomadaires vers les outre-mer, Antilles, Guyane et La Réunion », précise le directeur du programme, « si tout se passe bien ! » Dans le cas contraire, « nous ajusterons », prévient-il déjà. En clair, la compagnie est prête une nouvelle fois à annuler des vols. Mais pas question de destinations déficitaires pour une compagnie qui continue de perdre 10 millions d'euros par jour. Cet été, l'objectif « sera de maximiser notre génération de cash », indique M. Piette.

L'optimisme est aussi de rigueur chez Air Caraïbes. Forte de ses A350 capables de transporter 429 passagers à la fois, la compagnie est sûre de son fait. La preuve, souligne M. Rochet : « En juillet-août 2020, nous avons gagné de l'argent. » Mais la compagnie n'a pas été épargnée par la crise. « Nous y avons laissé trois ou quatre années de bénéfices », explique M. Rochet, qui en compensation réclame des aides de l'Etat au même titre qu'Air France, Corsair ou Air Austral.

Il n'empêche, après les Antilles, Air Caraïbes lorgne même le marché américain. « Nous sommes assez confiants sur l'Amérique du Nord », indique son patron. Celui-ci envisage même d'ouvrir une ligne Paris-New York si les Etats-Unis et l'Europe se mettent d'accord sur des procédures sanitaires, telles la « traçabilité de la vaccination, comme le propose Bruxelles, ou des tests PCR ».

Enfin une aide d'Etat pour Air Canada

Air Journal – 13/04/2021

La compagnie aérienne Air Canada va recevoir des aides publiques d'un montant total de 5,879 milliards de dollars canadiens (3,93 milliards d'euros) par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). WestJet ne bouge pas, tandis que Porter Airlines reporte de nouveau son retour dans les airs, jusqu'au 21 juin.

La compagnie nationale canadienne a annoncé le 12 avril 2021 cet accord avec le gouvernement, qui prendra la forme d'une « série d'accords de financement par instruments d'emprunt et de capitaux propres » et lui donnera accès à des liquidités bien nécessaires face à la pandémie de Covid-19 : Air Canada affichait en 2020 une perte de 3 milliards d'euros. Le montage financier prévoit des prêts entièrement remboursables dont Air Canada « ne se prévaudrait que selon ses besoins », ainsi qu'un placement en titres de capitaux propres.

Contreparties de cette aide publique, des engagements à rembourser à ses clients les billets d'avions annulés durant la crise sanitaire (pour les agences de voyages, Air Canada ne reprendra pas la commission de vente que celles-ci ont touchée quant aux billets remboursés), à rétablir des liaisons vers les aéroports régionaux (réduites à peau de chagrin depuis décembre dernier), à limiter les rémunérations de ses dirigeants et les dividendes – et bien sûr à ne plus licencier, seuls 15.000 des 35.000 employés d'avant la crise sanitaire étant toujours en poste (« Obligation de maintenir un niveau d'emploi non inférieur à celui du 1er avril 2021 »).

« Lorsque la pandémie a frappé, il y a plus d'un an, Air Canada affichait, compte tenu de sa taille, l'un des plus solides bilans du secteur mondial du transport aérien », a déclaré dans un communiqué Michael Rousseau, PDG de la compagnie de Star Alliance. « Depuis, nous avons conclu des transactions de financement visant des liquidités supplémentaires de 6,8 milliards de dollars pour traverser la pandémie, étant donné la paralysie quasi complète du transport aérien au Canada et à l'étranger », a-t-il rappelé. Selon le dirigeant, ce programme d'aide « nous procure les liquidités supplémentaires dont nous pourrions avoir besoin pour rebâtir notre entreprise dans l'intérêt de toutes les parties prenantes, et pour continuer à contribuer largement à l'économie canadienne durant la reprise et à long terme ».

Air Canada mentionne également parmi les conditions qu'elle remplira pour avoir accès à cette aide l'achèvement de l'acquisition de 33 Airbus A220 « construits à Mirabel, au Québec ». Elle s'est également engagée à prendre livraison de la totalité des 40 Boeing 737 MAX en commande ferme.

« À l'heure où la campagne de vaccination s'accélère, nous continuons de travailler avec le gouvernement du Canada à l'évolution de mesures de dépistage et d'atténuation de la quarantaine sûres et fondées sur des données scientifiques dans l'optique de relancer notre secteur en toute sécurité. Nous savons que les Canadiens sont impatients de retrouver leurs amis et leur famille, de prendre ces vacances tant attendues et d'entamer enfin ces voyages d'affaires. Nous serons prêts à assurer leurs déplacements de façon sécuritaire au pays comme à l'étranger », a ajouté le PDG Michael Rousseau.

La réaction de la rivale WestJet a été discrète : le groupe « continue de fonctionner de manière autonome, à l'exception de la subvention salariale d'urgence du Canada (SCAR) qui est directement versée à nos employés. Nous avons déjà annoncé que nous rétablirons le service dans les 42 aéroports que nous avons desservis avant la Covid-19 et que nous l'avons fait dans les meilleurs délais. Depuis octobre 2020, la politique de remboursement de WestJet est à la pointe de l'industrie au Canada et conforme aux États-Unis, au Royaume-Uni et dans l'UE ».

« Nous restons déterminés à reconstruire encore plus fort pour le mieux-être de tous les Canadiens. Un WestJet en bonne santé aidera à mener une reprise plus forte, à accroître la concurrence et le choix des consommateurs tout en réduisant le coût des voyages pour les Canadiens, tout en ancrant les secteurs vitaux du voyage aérien et du tourisme au Canada. Le groupe d'entreprises WestJet poursuit ses discussions avec le gouvernement du Canada sur un cadre de reprise du voyage sécuritaire. Nous restons concentrés sur une solution à long terme qui servira les meilleurs intérêts des Canadiens », conclut son communiqué.

Quant à Porter Airlines, basée à l'aéroport de Toronto-Billy Bishop, elle a reporté pour la nième fois son retour en service, suspendu depuis fin mars 2020 : la relance des vols de ses 29 De Havilland Dash-8 Q400 est désormais fixée au 21 juin au plus tôt. « Au cours des dernières semaines, des représentants du gouvernement ont discuté ouvertement de l'assouplissement des restrictions de voyage sur la base des attentes selon lesquelles les programmes de vaccination seront bien avancés aux États-Unis et au Canada d'ici le début de l'été », a déclaré dans un communiqué le PDG Michael Deluce. « Nous reconnaissons que les mesures de santé publique à court terme ont été améliorées récemment dans certaines juridictions. Dans le même temps, nous nous tournons vers l'été et nous nous préparons à la possibilité que certaines restrictions de voyage se dissipent », a souligné le dirigeant de Porter Airlines.

Air France-KLM : capital, China Eastern et A350

Air Journal – 13/04/2021

Le groupe Air France-KLM a lancé une augmentation de capital de 988 millions d'euros, avec la participation de son partenaire

Le groupe Air France-KLM a lancé une augmentation de capital de 988 millions d'euros, avec la participation de son partenaire China Airlines Eastern avec qui les liens seront en outre renforcés. Air France et CEA accueillent d'autre part de nouveaux Airbus A350-900.

Désormais autorisé par la Commission européenne en échange de la cession de créneaux de vol à l'aéroport de Paris-Orly, le plan de recapitalisation d'Air France à hauteur de 4 milliards d'euros a enregistré le 12 avril 2021 une première action. Le groupe franco-néerlandais a annoncé le lancement de d'une augmentation de capital d'un montant brut de 988 millions d'euros, via l'émission de 186 millions d'actions sans droit préférentiel de souscription, au prix de 4,84 à 5,31 euros par action nouvelle ; des nombres « susceptibles d'être portés » à 1,136 milliard d'euros et 214 millions d'actions « en cas d'exercice intégral de la Clause d'Extension, soit un maximum de 50% du capital existant de la Société », précise le communiqué aux investisseurs. Le produit net de ces nouvelles actions sera affecté « au renforcement des fonds propres d'Air France », qui utilisera le montant affecté pour « conforter ses liquidités et financer ses besoins généraux » dans le contexte de la pandémie de Covid-19.

Air France-KLM précisait hier que cette opération a déjà été souscrite à hauteur de 78,7% soit 778 millions d'euros ; si l'Etat néerlandais (14% du capital) et Delta Air Lines (8,8%) n'y participent pas comme prévu, l'Etat français (14,3%) s'est engagé à «

souscrire à hauteur d'un maximum de 65,9% » de l'augmentation de capital (pour un montant maximal de 650,8 millions d'euros, qui maintiendra sa participation à moins de 30%). Le quatrième actionnaire majeur, China Eastern Airlines qui détient 8,8% du capital et 10,5% des droits de vote, s'est engagé à hauteur de 167,7 milliards d'euros (elle restera en-dessous des 10% du capital).

Air France-KLM annonce en outre un renforcement du partenariat avec sa partenaire chinoise dans l'alliance SkyTeam, en en « élargissant le périmètre » au travers des mesures suivantes : une coopération commerciale intensifiée et une collaboration étendue aux activités non commerciales (par exemple dans les domaines liés au service au sol, au catering ou à la maintenance), et une présence renforcée sur le marché de Pékin, avec l'intégration « lorsque les conditions seront réunies » des routes vers la capitale chinoise depuis les aéroports de Paris-CDG et Amsterdam-Schiphol à l'actuelle coentreprise.

Air France-KLM et China Eastern Airlines sont des partenaires historiques, avec une coopération en partage de code qui a débuté en 2000 sur l'axe Paris-Shanghai, et un premier accord de Joint-Venture signé entre Air France et China Eastern Airlines en 2012, étendu à KLM en 2016. China Eastern Airlines a pris une participation au capital d'Air France-KLM en 2017, façonnant l'ambition d'un partenariat stratégique à long terme. Avec le renforcement de la coopération entre Air France-KLM et China Eastern Airlines, les deux groupes ont clairement ouvert la voie à la construction de la Joint-Venture la plus efficace et la plus puissante entre l'Europe et la Chine.

Côté flotte, on retiendra du début de semaine la livraison du huitième Airbus A350-900 d'Air France, le « Dijon » (MSN488 immatriculé F-HTYH) parti de Toulouse vers sa base à Roissy. Le neuvième, « Saint-Malo » (MSN491 immatriculé F-HTYI) ne devrait pas tarder à le suivre. Les deux sont configurés pour accueillir 34 passagers en classe Affaires (1+2+1), 24 en Premium et 266 en Economie (324 sièges),

Air France a nommé les sept premiers des 38 A350-900 attendus Toulouse, Lyon, Saint-Denis de La Réunion, Nice, Bordeaux, Marseille et Reims (par ordre d'entrée dans sa flotte). Ces derniers jours, les appareils livrés depuis septembre 2019 se sont posés dans les aéroports de Bamako, Monrovia, Le Caire, Atlanta, Toronto, Sao Paulo, Delhi et Mumbai selon Flightradar24.

La semaine dernière, c'était un A350-900 de China Eastern Airlines qui s'envolait de Blagnac ; l'appareil immatriculé B-323H affiche un logo spécial indiquant qu'il sera le premier A350 officiellement livré depuis la Chine, où Airbus a étendu les activités de son centre de finition et de livraison (C&DC) aux gros-porteurs.

L'A350-900 de CEA est configuré pour accueillir 4 passagers en Première, 36 en classe Affaires, 32 en Premium et 216 en Economie ; elle a mis en service huit des vingt exemplaires commandés.

Ryanair abandonne sa liaison vers Dinard, le maintien de l'aéroport en question

BFM - 12/04/2021

La compagnie low-cost opérait depuis 22 ans dans l'aéroport breton et était depuis 2019 la seule compagnie présente.

Coup dur pour Dinard. Ryanair a annoncé la fermeture de sa liaison historique entre Londres-Stansed et la ville bretonne. Conséquence directe de cette décision, plus aucune ligne commerciale ne sera exploitée dans cet aéroport après le départ de la compagnie Aurigny Air Services (qui opérait vers Guernesay) en 2019.

La compagnie low-cost irlandaise opérait à Dinard-Bretagne depuis presque 22 ans et sa liaison vers Londres a transporté pas moins de 2 millions de passagers. Dans les années 2007/2008, l'aéroport avait accueilli un pic de 180.000 à 200.000 passagers. C'est la chute progressive du nombre de passagers (96.000 en 2019 contre 130.000 en 2015) et la crise du covid qui ont poussé Ryanair à prendre cette décision. Décision facilitée également par la fin de l'engagement contractuel entre la compagnie et l'exploitant (la Société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard, la SEARD, détenue à 51% par la CCI et à 49% par Vinci) cette année.

18 emplois supprimés

Au sein de l'aéroport, 18 postes seront supprimés sur 30 à savoir la totalité des effectifs en charge de l'activité commerciale ainsi que les agents d'escale, les agents de pistes et les agents de sûreté. Seuls les 9 pompiers seront maintenus sur place ainsi que les douaniers.

Sans aucune ligne commerciale, l'avenir de l'aéroport est clairement en jeu. "Seuls les vols industriels pour l'entreprise Sabena Technics sont maintenus, ainsi que les vols privés et d'affaires" explique à France Bleu Armorique Nathalie Ricard, directrice de la SEARD.

En effet, les vols d'affaires ont toujours constitué une part importante du trafic (grâce à des événements comme la Route du rock, le festival du film...) mais là encore, la crise sanitaire qui a mis à l'arrêt tout le secteur de l'événementiel, assombrit les perspectives de rebond.

D'autant plus que Dinard-Bretagne est structurellement déficitaire depuis des années et souffre également de sa proximité géographique avec l'aéroport de Rennes qui est également en difficulté avec un trafic en chute libre de 70% l'an passé.

Activité industrielle maintenue

La question de sa fermeture est donc clairement posée. La SEARD rappelle qu'elle est "engagée à gérer les aéroports de Rennes et Dinard dans le cadre d'un contrat de délégation de service public avec la région Bretagne, contrat qui s'étend jusqu'en 2024". Elle ne peut donc pas prendre seule la décision de baisser le rideau.

La balle est donc dans le camp de la Région qui devra assez vite prendre une décision. Mais sans l'apport de Ryanair et des événements dans la région, le déficit de Dinard-Bretagne va vite se creuser et devenir insupportable.

Reste que les élus de la région tiennent à maintenir l'activité industrielle de l'entité avec Sabena Technics qui a d'ailleurs reçu des commandes de la part du Ministère des Armées.

"Notre volonté sera toujours de maintenir le site opérationnel, dans des conditions optimales, afin de conserver l'activité industrielle. Nous mettrons tout en œuvre pour cela", expliquait en décembre dernier Gérard Lahellec, en charge des aéroports au sein de la Région.

Créneaux d'aéroport : Ryanair et Wizz Air à Linate ?

Air Journal – 12/04/2021

De nouveaux créneaux de vols à l'aéroport de Milan-Linate ont été attribués entre autres aux compagnies aériennes low cost Ryanair et Wizz Air, la suprématie d'Alitalia dans sa base étant de plus en plus menacée.

L'aéroport milanais a publié des choix en matière d'attribution préliminaires de créneaux de vols inutilisés, et après l'arrivée annoncée de Volotea (3 premières routes) et d'easyJet (2 supplémentaires), la compagnie nationale italienne devrait faire face à une concurrence des low cost encore plus féroce. Selon le Corriere della Serra, Ryanair a gagné le droit d'y lancer – en juin, septembre et octobre seulement – huit

vols par semaine depuis Bruxelles et Berlin, face dans le premier cas à Alitalia et Brussels Airlines et sans concurrence dans le second. Elle se pose déjà à Malpensa et Bergamo, depuis les deux mêmes villes entre autres.

Wizz Air de son côté lancerait des vols intérieurs depuis sa base de Catane en Sicile, avec jusqu'à trois rotations quotidiennes – mais a priori aucune en juillet et des vols seulement le weekend en août. La low cost hongroise serait face à Alitalia, easyJet et Volotea ; elle aussi est déjà présente dans les deux autres aéroports de la région de Milan, avec en particulier un Catane – Malpensa.

Les autres candidates s'étant vu attribuer des créneaux à Milan-Linate sont Air Dolomiti (depuis Munich), Austrian Airlines (depuis Vienne et Salzbourg), Blu Panorama (depuis Reggio di Calabria) – et la nouvelle EGO Airways (Lampedusa, Pantelleria, Mykonos et Ibiza).

Le quotidien rappelle que toutes ces annonces sont préliminaires, les compagnies pouvant encore modifier les routes et les fréquences – voire ne pas lancer de liaison du tout à Linate. L'aéroport n'est pas accessible à la réservation chez Ryanair comme chez Wizz Air ce lundi matin.

En attendant la reprise de l'aérien, les pilotes simulent

Tribu CA - 12/04/2021

Avec la pandémie du Covid-19 qui sévit dans tout le pays, le secteur de l'aéronautique subit des perturbations. Les pilotes évoluent dans un contexte incertain. Pour ne pas perdre la main, ils s'entraînent sur le simulateur de vol d'AviaSim basé à Cagnes-sur-Mer.

Beaucoup de pilotes d'avion (près de 18.000) ont perdu leur travail au cours de l'épidémie. Ceux encore en activité essaient tant bien que mal de garder le cap. Actuellement, les avions restent à terre mais les pilotes doivent se tenir prêts pour les vols à venir. "Aux Etats-Unis et en Asie le secteur de l'aérien est proche de 100% de reprise. En Europe toutes les compagnies se préparent à atteindre les 80% / 90% d'ici la fin de l'été" indique Thomas Gasser, fondateur d'AviaSim.

Le simulateur de vol de type A320 se tient alors à disposition des pilotes qui souhaitent s'entraîner pour leur reprise ou encore pour leur concours d'entrée. Les pilotes expatriés reviennent aussi s'exercer dans les centres AviaSim, comme celui de Cagnes-sur-Mer.

"Les pilotes veulent se sentir prêts"

Le training et la démarche de "révision" s'effectuent à l'initiative des pilotes. S'ils veulent reprendre les commandes d'un avion, un test leur est soumis par la compagnie s'ils n'ont pas exercé depuis plus de trois mois. Et d'habitude, ce test est obligatoire tous les six mois. "Il y a beaucoup de procédures, il faut qu'ils révisent. Les pilotes veulent se sentir prêts dans leur tête" explique Céline Baudrand, responsable du centre AviaSim Nice. Des packs de 5h (499€) ou de 10h (899€) sont proposés aux pilotes. Généralement, ils sont formés entre ces deux laps de temps.

Les demandes de simulation sont très variables et peuvent être annulées au dernier moment car les vols le sont aussi. La compagnie easyJet qui possède une base à Nice collabore intensément depuis un an avec le centre de training. Emirates rappelle aussi de plus en plus ses pilotes sur le tarmac.

Le centre est ouvert également au public et offre une expérience de vol très proche de la réalité. L'entreprise propose des simulations de vol pour tous les goûts : avion de ligne, avion de chasse et hélicoptère. A ce jour, AviaSim compte près de 30.000 clients.

Fusion de géants dans la location d'avions

Le Monde – 13/04/2021

AerCap, le numéro un du marché du leasing d'avions de ligne, reprend son challenger Gecas. Le nouveau groupe gèrera quelque deux mille aéronefs commerciaux.

Aengus Kelly, le président-directeur général d'AerCap, n'en est pas à son premier coup de maître, mais, cette fois, c'est un véritable séisme qui vient secouer le monde du leasing d'avions commerciaux, et plus généralement toute l'industrie du transport aérien.

En acceptant de prendre la main, mercredi 10 mars, sur GE Capital Aviation Services (Gecas), AerCap va créer un monstre de la gestion d'actifs aéronautiques avec un portefeuille de plus de deux mille avions commerciaux, soit près de trois fois le nombre d'appareils gérés par son concurrent le plus proche, à savoir Avolon. La société combinée détient aussi plus de neuf cents moteurs en propriété ou en gestion et plus de trois cents hélicoptères.

On s'en souvient, AerCap avait déjà acquis le lourd ILFC auprès de l'assureur américain AIG en 2014, une transaction qui visait déjà à rivaliser avec Gecas, l'activité de crédit-bail de General Electric (GE). Le loueur irlandais va donc maintenant prendre la main sur Gecas pour un montant de plus de 30 milliards de dollars (25 milliards d'euros), une opération qui devrait être conclue au quatrième trimestre de 2021.

Multitude de reports

Cette transaction va notamment permettre d'assainir les finances du conglomérat américain, en difficulté depuis quelques années, en particulier sur son haut niveau d'endettement. GE continuera cependant à détenir une participation de l'ordre de 46 % dans la nouvelle structure combinée, avec la possibilité de graduellement en revendre une partie à l'avenir.

La fusion des activités d'AerCap et de Gecas va créer un nouveau rapport de force avec Airbus et Boeing, en particulier sur les prix

Evidemment, GE se sépare ainsi d'une activité qui a particulièrement souffert de la crise liée à la pandémie de Covid-19, avec la multitude de reports de livraisons d'avions commerciaux décidés par les compagnies aériennes, en particulier pour les gros-porteurs.

A l'inverse, ce rapprochement entre les deux plus importantes sociétés de leasing est le signe d'une tendance générale qui s'est affirmée avec le déclenchement de la pandémie l'année dernière. Les compagnies aériennes font de plus en plus appel au crédit-bail pour acquérir les avions de leur flotte, quitte à réaliser des opérations de sale and lease back (« vente et cession-bail ») avec les loueurs pour dégager de précieuses liquidités.

M. Kelly avait d'ailleurs averti, en novembre 2020, que la part des loueurs dans la flotte mondiale d'avions commerciaux allait continuer à croître au cours des prochaines années pour dépasser la barre des 50 % d'ici à 2023. Cette part n'était que de 44 % au début de 2020.

La fusion des activités d'AerCap et de Gecas va nécessairement avoir des répercussions dans toute l'industrie et durant tout le cycle de vie des avions concernés (transition, maintenance, suivi de navigabilité, modifications...). Elle va aussi créer un nouveau rapport de force avec Airbus et Boeing, en particulier sur les prix. La société combinée dispose au moins de 490 appareils en commandes fermes chez les deux avionneurs au 12 mars : 173 chez Boeing et 317 chez Airbus.

Comment l'emploi aéronautique peut-il rebondir ?

Les Echos – 12/04/2021

La filière aéronautique a perdu 4.900 emplois en Haute-Garonne en 2020.

Prêt de salariés, diversification, travail à distance pour des entreprises étrangères... face à la plus grave crise de son histoire, la filière aéronautique toulousaine s'organise en attendant la reprise d'activité.

"Pour certains, l'aéronautique c'était toute leur vie. Et d'un seul coup, on leur dit maintenant, c'est terminé, tu vas faire autre chose. Il faut leur redonner confiance pour bâtir à partir de leurs connaissances un nouveau socle, de nouvelles compétences et avoir toujours la possibilité de revenir dans l'aéronautique au moment où ça redémarrera", avance Anne Destouches, déléguée régionale du Syntec Numérique en Occitanie et par ailleurs responsable du développement de la reconversion au sein de l'organisme de formation Vaelia.

Un an après le début de la crise sanitaire, la région toulousaine est toujours durement impactée par le coup d'arrêt porté à la filière aéronautique. D'après une étude de l'Insee, la filière aéronautique a perdu 4.900 emplois en Haute-Garonne en 2020. Même si de nouveaux plans sociaux sont à craindre en 2021, le pire a pour l'instant été évité grâce aux nombreux dispositifs de soutien à l'économie : chômage partiel, APLD, prêts garantis par l'Etat... Sans compter le plan Ader exceptionnel de 100 millions d'euros de la Région Occitanie. En attendant la remontée des cadences d'Airbus, les entreprises s'organisent pour que leurs collaborateurs ne perdent pas leurs compétences voire en acquièrent de nouvelles.

Speed dating avec Airbus

Le Syntec Numérique a ainsi initié au mois de septembre 2020 un speed-dating durant lequel dix sociétés (dont Akka, Alten et CapGemini) ont présenté à Airbus une centaine de projets qui pourraient entrer dans le cadre des fonds Corac pour l'avion décarboné ou être déterminant en matière d'innovation. Depuis l'effondrement du trafic aérien, l'avionneur a arrêté ou reporté la grande majorité des projets portés par les sociétés d'ingénierie. L'idée est que les sous-traitants financent en fonds propres certaines missions à condition que le donneur d'ordre s'engage à les reprendre d'ici un à trois ans au moment de la reprise d'activité. "Au terme du speed dating, Airbus a choisi 30 projets présentés par sept entreprises. Cela représente 500 années /homme, grosso modo 500 emplois sur une année", indique Anne Destouches. Certains projets ont repris dès le mois de novembre, avec des échéances de règlement décalées de seulement quelques mois.

Diversification amorcée

Autre piste engagée au sein de la filière : se diversifier pour trouver de nouveaux marchés et devenir moins dépendant de l'aéronautique. Dans cet esprit, Altran a transféré 2.000 salariés de Blagnac vers une nouvelle entité baptisée Toulouse Engineering Center (TEC). « L'enjeu de ce projet est de maintenir les compétences des ingénieurs en aéronautique et de mettre leur expertise au service d'autres secteurs comme le ferroviaire, le spatial, le naval ou encore l'énergie, à l'échelle mondiale. Altran soutient la création de ce centre par un important plan de formation de ses équipes et l'investissement dans des programmes de recherche de type avion vert, mobilité du futur, ou encore ingénierie numérique", précise le groupe.

Altran a annoncé au mois de décembre un partenariat avec la startup californienne Hyperloop TT. 100 ingénieurs toulousains vont contribuer pendant près de deux ans à accélérer son projet de train du futur.

Dans les usines aussi, la diversification est enclenchée. Grâce au soutien du programme France Relance (un milliard d'euros déjà engagés en Occitanie), le sous-

traitant tarnais Aurock, qui produisait avant la crise des pièces complexes à proximité des réacteurs d'avions pour Airbus, veut ainsi réutiliser ses machines pour fabriquer notamment des meubles haut de gamme. Cette stratégie permet à la PME de 15 salariés de maintenir quatre emplois et va générer le recrutement d'un ou deux commerciaux venus d'autres secteurs cette année.

Entreprises étrangères

Le bureau d'études Altitude Aerospace s'est de son côté associé à la startup toulousaine Staffteam (ex-Staffman) pour créer Coopair, une plateforme RH qui facilite la sous-traitance ou le prêt de salariés de la filière aéronautique vers d'autres secteurs, plus porteurs. "À partir d'un CV ou du dossier de compétences des salariés soumis par une entreprise, nous allons extraire sous forme de mots-clés une liste d'aptitudes acquises par les collaborateurs. Par exemple, un concepteur de structures d'avions peut avoir des connaissances utiles pour fabriquer des pales d'éoliennes", décrit Bastien Vialade, PDG de Staffteam.

En quelques mois, le concept séduit.

"250 profils issus d'une centaine d'entreprises aéronautiques sont disponibles sur Coopair. De l'autre côté, une soixantaine de sociétés qui ont besoin de recruter se sont connectées à notre plateforme. De plus en plus d'entreprises en dehors de la filière aéronautique dans des secteurs comme l'énergie ou l'électronique sont intéressées par les compétences disponibles par les profils issus de l'aéro. 700 transactions entre entreprises ont déjà été réalisées via Coopair", observe Laetitia Chaynes, directrice générale de Altitude Aerospace France.

Et pour son bureau d'études, cette expérience constitue un relais de croissance. "C'est une occasion de pouvoir travailler sur un sujet un peu plus R&D, informatique et de faire travailler nos ingénieurs et techniciens qui n'étaient pas occupés sur un projet innovant", ajoute la dirigeante.

Pour sa part, le Syntec numérique a mis en ligne la plateforme Tesc Force (Technology Engineering Skills Center) pour mettre en valeur les compétences disponibles dans la Ville rose. Avec l'ambition de taper dans l'œil des entreprises étrangères grâce au réseau international des agences d'attractivité (Ad'occ pour la région Occitanie, Invest in Toulouse, Sicoval) et les conseillers au commerce extérieur. De premiers résultats ont été observés avec une quinzaine de mises en relation.

"Il s'agit de fonds d'investissement cherchant à investir dans des entreprises technologiques ou des entreprises cherchant des partenaires commerciaux pour développer leurs propres activités. Nous avons aussi dix entreprises étrangères (Etats-Unis, Québec, Suisse notamment) cherchant des prestataires pour des projets en télétravail", précise Anne Destouches.

L'occasion aussi de lever certains préjugés. La spécialiste de la formation rapporte le témoignage d'une licorne étrangère qui pensait dans un premier temps poser ses valises à Bordeaux "n'ayant pas idée que Toulouse disposait d'ingénieurs hors aéronautique".

Air France-KLM lance son augmentation de capital de près de 1 milliard d'euros

La Tribune / AFP – 13/04/2021

Cette opération intervient dans le cadre du plan d'aide de 4 milliards d'euros accordé par l'État français au groupe aérien, durement frappé par la crise sanitaire, et validé par la Commission européenne la semaine dernière.

Déjà actionnaire d'Air France-KLM à hauteur de 14,3%, l'État français va participer à une augmentation de capital d'environ 988 millions d'euros, prévue dans le cadre du plan d'aide accordé par l'État français, et le renforcement de son alliance avec China Eastern, qui participera à l'opération.

Cette recapitalisation prévoit l'émission de 186 millions d'actions nouvelles comprises entre 4,84 et 5,31 euros afin de "conforter" les liquidités d'Air France, et de "financer ses besoins généraux dans le contexte de la crise Covid-19" a indiqué le groupe franco-néerlandais dans un communiqué lundi soir.

L'État français restera sous les 30%, pour ne pas avoir à lancer d'OPA

L'augmentation de capital pourrait atteindre au "maximum" 1,136 milliard d'euros, a détaillé le transporteur aérien dans le communiqué.

Cette opération intervient dans le cadre du plan d'aide de 4 milliards d'euros accordé par l'État français au groupe aérien, durement frappé par la crise sanitaire, et validé par la Commission européenne la semaine dernière.

L'État français s'est engagé à souscrire 650,8 millions d'euros d'actions nouvelles, et devrait détenir au maximum 29,9% des parts du groupe, comme le prévoyait le plan d'aide. En maintenant sa participation en dessous des 30%, il évite de lancer une OPA sur le reste du capital comme l'exige le droit boursier lorsque ce seuil est dépassé.

China Eastern participera mais pas Delta ni l'État néerlandais

"Dans le cadre d'un renforcement stratégique", la compagnie China Eastern Airlines, déjà actionnaire d'Air-France-KLM à hauteur de 8,8%, participera à hauteur de 127,1 millions d'euros, ce qui lui permettra de rester en dessous de 10% du capital comme aujourd'hui.

En plus de cette souscription, la compagnie chinoise va renforcer ses liens avec le groupe franco-néerlandais en prévoyant l'ouverture de deux nouvelles liaisons Paris-Pékin et Amsterdam-Pékin qui s'intégreront à leur partenariat actuel, a annoncé Air France-KLM.

L'État néerlandais (14% du capital), qui avait déboulé dans le capital du groupe en 2019 pour avoir les mêmes droits que l'État français, a confirmé qu'il ne souscrira pas à l'augmentation de capital et sera donc dilué, ce qui constitue une grosse surprise. Delta ne participera pas non plus.

Les aéroports français appellent à l'aide

Air Journal – 14/04/2021

Frappé par la pandémie de Covid-19 et avec une projection de 50% de passagers en moins cette année par rapport à 2019, « l'écosystème aéroportuaire » a besoin d'un plan de soutien du gouvernement selon l'Union des Aéroports Français (UAF).

L'UAF mais aussi le SESA (sûreté aérienne et aéroportuaire), la CSAE (agents d'escale) ou l'AFCOV (services et restauration dans les aéroports, gares etc.) entre autres ont publié le 13 avril 2021 un appel au gouvernement pour soutenir le secteur des aéroports, qui a déjà « perdu entre 10 et 15% de ses emplois soit près de 30.000 salariés ». Avec une chute de 67,3% de passagers dans les aéroports français, le trafic aérien s'est effondré en 2020 sous l'effet de la crise sanitaire et des restrictions de déplacement imposées par les pouvoirs publics. Les perspectives pour l'année 2021 restent « sombres » avec une prévision de trafic de -50% par rapport à 2019. Or, moins de passagers dans les avions « entraîne inéluctablement une chute de chiffre d'affaires pour l'ensemble des acteurs du transport aérien qu'il s'agisse des compagnies aériennes, des exploitants d'aéroport, des assistants en escale, des sociétés de sûreté, des loueurs de véhicules ou encore du travel retail... »

C'est ce que les pouvoirs publics français « n'ont toujours pas semblé comprendre dans le traitement économique et social de la crise du transport aérien », comme l'illustre selon le communiqué d'hier « l'application différenciée du dispositif d'activité partielle par le ministère du travail ». L'actuel dispositif « nous a permis de sauver jusqu'à présent une partie des emplois. Nous souhaitons pouvoir continuer à bénéficier de ce dispositif au taux majoré au-delà du 30 juin pour limiter le risque de plans sociaux et de pertes de compétences. Il serait également important que ce dispositif puisse profiter de manière identique à l'ensemble des acteurs du transport aérien ».

Le secteur aérien est « une des victimes les plus importantes de la Covid-19. C'est une crise dure et durable qui frappe l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire comptant dans toute la France près de 200.000 salariés. L'ensemble de l'écosystème aéroportuaire a d'ores et déjà perdu entre 10 et 15% de ses emplois soit près de 30 000 salariés. Au-delà des emplois directs, de nombreux sous-traitants sont eux aussi touchés ». La préservation des emplois et des compétences sera « un des éléments clefs de notre capacité à accompagner la reprise », soulignent les associations. Qui demandent donc aux pouvoirs publics de mettre en place rapidement un plan de soutien à l'écosystème aéroportuaire, notamment :

- En maintenant le niveau de prise en charge à 100% des allocations d'activité partielle perçue par les entreprises au-delà du 30 juin 2021
- En rattachant l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire (exploitants aéroportuares, assistants en escale, sûreté, travel retail, loueurs de véhicules, etc.) à l'annexe 1 du décret du 29 juin 2020
- En faisant bénéficier les entreprises d'une exonération partielle de cotisations sociales employeur et du report des cotisations en 2021
- En assouplissant certaines règles d'octroi des PGE, en prolongeant la durée des remboursements et en les rendant progressifs
- En assurant la totalité du financement 2021 des missions régaliennes de sûreté et sécurité aéroportuares.

A ces dispositions économiques et sociales devraient pouvoir s'ajouter des mesures permettant d'encourager la pleine reprise d'activité du secteur :

- Mettre en place les conditions d'un pass sanitaire afin de favoriser la reprise du trafic aérien, notamment au sein de l'Union européenne
- Ne pas alourdir les taxes pesant sur les compagnies aériennes opérant sur le territoire français
- Accompagner financièrement les plateformes dans la mise en place de l'infrastructure de recharge électrique nécessaire au verdissement des flottes situées dans les aéroports

Les acteurs de l'écosystème « souhaitent vivement attirer l'attention des pouvoirs publics et tout particulièrement celle du ministère de la Transition Écologique, chargé des Transports sur la situation économique catastrophique de l'écosystème aéroportuaire. Ils attendent ainsi des actions concrètes du Gouvernement afin de trouver des solutions pour l'ensemble du secteur ».

Et dans le cadre des discussions autour du projet de loi climat et résilience, l'UAF, le CNPA, le SESA, la CSAE et l'AFCOV, appellent également les parlementaires « à prendre en compte l'état économique durablement fragilisé du secteur dans leurs réflexions et à rejeter l'idéologie de la décroissance du transport aérien dans un seul

pays à l'origine des articles de la loi, relatifs au transport aérien. La lutte contre le changement climatique « ne passe pas par les illusions de la décroissance du transport aérien dans un seul pays mais bien par la décarbonation de l'aviation ». A cet effet, les acteurs de l'écosystème aéroportuaire redisent leur volonté « d'accélérer la transition énergétique du secteur et la mise en place d'un transport aérien décarboné », conclut le texte.

Le plan d'Air France pour sa saison d'été à Lyon, en dépit du Covid (et de la Loi Climat)

La Tribune – 13/04/2021

Plombée par la baisse du trafic aérien depuis mars dernier, la compagnie française ne baisse pas pour autant les bras pour sa saison d'été : à Lyon, son 3e hub français, elle annonce l'ouverture de cinq nouvelles liaisons saisonnières, sur un total de 22 nouveautés annoncées à l'échelle nationale. La compagnie a déployé un plan pour passer entre les gouttes de la Loi Climat, qui prévoit la suppression de certaines lignes aériennes intérieures.

Si la reprise n'a pas encore pointé le bout de son nez et semble, une nouvelle fois, décalée à l'été, Air France se tient prête. La semaine dernière, la compagnie a annoncé un panel de nouvelles dessertes pour la saison estivale 2021, y compris à Lyon Saint-Exupéry.

Avec ses 11,74 millions de voyageurs annuels accueillis en 2019, cet aéroport fait partie des trois principaux hubs de la compagnie Air France, avec Paris Charles de Gaulle et Paris Orly.

Il serait même d'une importance non négligeable pour le groupe, et ce, à plusieurs titres : « Lyon joue un rôle important car cet aéroport nous permet d'assurer le lien avec les correspondances en région, avec la présence à la fois de la marque Air France, mais aussi de Transavia et de KLM avec une liaison pour Amsterdam. Il s'agit d'un endroit nous proposons une offre de vol classique tout en renforçant notre hub de Charles-de-Gaulle avec une connexion TGV également », précise un porte-parole de la compagnie Air France.

Fin janvier 2020, soit tout juste quelques mois avant la crise sanitaire, la compagnie aérienne desservait encore 41 destinations au départ de Lyon, dont 20 sous la marque France, 20 sous la marque Transavia et 1 pour KLM. « Nous réalisons alors 180 vols par jour, pour 3,9 millions de passagers pris en charge en 2019, soit une part de marché de 33 % pour Air France et KLM sur l'aéroport de Lyon », ajoute-t-il.

Le cap sur les destinations loisirs, en France et en Europe

C'est pourquoi la compagnie, malgré la crise sanitaire qui plombe encore les déplacements des français, a déjà le regard tourné vers l'été qui arrive à grands pas. Avec un double pari : « Nous avons déjà observé, au cours de l'été dernier, qu'à partir du moment où les restrictions ont été levées, le trafic loisirs et affinitaire a connu une reprise très rapide. Cela a été la même chose lors de la période des fêtes de fin d'année, où nous avons dû multiplier par trois notre offre domestique et par quatre notre offre d'outre-mer -par rapport au second confinement, ndlr-, car la demande de français a été très importante ».

Selon lui, la réactivité de la branche loisirs a en effet été beaucoup plus marquée que celle des voyages d'affaires. Sur ce dernier segment, Air France n'anticipe encore pas de retour à la normale, en raison des changements d'habitudes des politiques voyage enregistrés au cours des derniers mois au sein des entreprises, ainsi que du maintien des restrictions sur les moyens et long-courriers.

« Il ne faut pas oublier que sur les long-courriers, les restrictions sanitaires n'ont jamais été levées depuis le printemps dernier. Cela fait un an que l'on ne peut pas se rendre -sans motif dérogatoire- aux États-Unis, et choses sont également très compliquées en dehors de l'Europe », résume la compagnie.

En conséquence, l'été 2021 se tournera donc principalement vers des destinations françaises et européennes, pour la compagnie Air France comme pour ses concurrents, y compris au départ de Lyon. « Au total, nous venons d'annoncer l'ouverture de 80 lignes saisonnières à l'échelle française, dont 22 nouveautés et destinations loisirs comme Corfou, Malte, la Corse, Tanger, Ibiza au départ de Paris et des régions », indique son porte-parole.

Au départ de Lyon Saint-Exupéry, la compagnie proposera par exemple cinq nouvelles rotations saisonnières à destination d'Ajaccio, Bastia, Figari, Cavi et Rome, à raison d'un à quatre vols par semaine dès les mois d'avril et de mai. Ces liaisons saisonnières viendront s'ajouter au programme régulier d'Air France vers Paris-Charles de Gaulle, Brest, Biarritz, Bordeaux, Caen, Lille, Marseille, Nice, Nantes, Pau, Rennes, Strasbourg et Toulouse.

La Loi Climat ne serait pas un obstacle

Il sait néanmoins que la situation n'est pas encore gagnée : « Au pire de cette crise, nous sommes descendus à -95 % d'activité, ce qui représente une baisse de 1.000 à seulement 60 vols journaliers à l'échelle française pour les compagnies Air France et Hop », précise le groupe. Sans plus de détail cependant sur les baisses encore actuellement enregistrées à ce jour.

L'ensemble des effectifs de la compagnie Air France ont été placés, depuis le printemps dernier, sous le régime du chômage partiel, et n'en sont toujours pas sortis à l'heure actuelle. A Lyon, la compagnie emploie 472 collaborateurs, principalement au sein de sa direction des ventes et de ses services d'escale.

Une autre épine pourrait également venir se glisser dans la chaussure de la compagnie dans cette reprise pourrait bien être la Loi Climat, qui prévoit, depuis le vote des députés ce samedi, une suppression des dessertes aériennes pour les destinations où il existe des alternatives accessibles à moins de 2h30 en train.

Pour autant, Air France ne tremble pas : le groupe précise que le travail concernant les lignes visées par la Loi Climat a déjà été engagé. Avec à la clé, l'interruption, décidée par le groupe lui-même, des liaisons régionales concernées avec Paris Orly, dont Lyon (mais aussi Nantes ou Bordeaux, qui sont concernées en premier lieu).

"Rien ne change pour nous de ce côté", affirme la compagnie.

A l'aéroport de Lyon, statut quo pour l'instant

Du côté de la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry, gérée par le groupe Vinci, la situation est également, pour l'heure, encore à l'arrêt.

En juillet dernier, l'aéroport avait confirmé la conclusion d'un accord de performance collective (APC) avec les syndicats majoritaires CFDT et CFE-CGC, visant à concrétiser une quarantaine de ruptures conventionnelles sur le trimestre suivant, sur un total de 422 emplois.

Contactée à plusieurs reprises, la direction n'a pas donné suite à nos demandes d'interviews concernant sa stratégie de maintien de l'activité. Une chose est cependant certaine : avant la pandémie, l'aéroport lyonnais affichait près de 130 destinations en ligne directe, contre 46 destinations annoncées lors des fêtes de fin d'année 2020.

Selon une étude de Flightright, un site dans l'indemnisation des passagers aériens en cas de retard ou d'annulation de vols, la fréquentation de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, tous opérateurs confondus, aurait dégringolé de 72,5 % en juillet 2020 par

rapport au même mois de 2019, avec 1.400 vols dénombrés contre 5.100 pour le mois de juillet de l'année précédente.

Il s'agissait, selon la plateforme en ligne, de la troisième baisse la plus importante, après les aéroports de Toulouse Blagnac (-79,5%) et Bordeaux Mérignac (-75,7%).

Sauvetage d'Air France : les contreparties vont-elles compromettre le redécollage de la compagnie ?

The Conversation – 12/04/2021

Avec un trafic de passagers réduit de deux tiers pour la seule année 2020, les compagnies aériennes paient un lourd tribut à la crise de Covid-19.

Lestées de coûts fixes importants, ces dernières subissent de plein fouet un effet de ciseau qui les pousse à se tourner vers la puissance publique pour éviter des plans sociaux massifs, voire des faillites en cascade touchant l'ensemble de l'écosystème du transport aérien.

Or, de telles aides d'État n'ont rien d'automatique : au plan national, elles engagent la participation des pouvoirs publics au système productif, engagement qui est réglementé.

En outre, accordées unilatéralement et sans la moindre contrepartie, elles seraient de nature à fausser le jeu de la concurrence dont la Commission européenne est la gardienne. Elles font donc l'objet d'un encadrement strict au titre de l'article 107 du Traité de fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

La mécanique du plan de soutien

C'est dans le contexte d'une version assouplie (en raison de la crise) de ce cadre, que la Commission européenne a accepté, le 6 avril 2021, le projet de recapitalisation d'Air France par le gouvernement de Jean Castex. Dans le détail, ce projet vise la transformation d'une partie du prêt accordé l'an dernier à la compagnie aérienne pour faire face à la première vague de Covid-19, en quasi-fonds propres.

Le projet de recapitalisation d'Air France du gouvernement de Jean Castex a été accepté par la Commission européenne début avril. Ludovic Marin/AFP

Les 7 milliards d'euros alors obtenus par la compagnie se divisaient en 4 milliards au titre des prêts garantis par l'État (PGE) et en 3 milliards d'un prêt d'actionnaire. Le projet du gouvernement était de transformer ce second prêt, dont le remboursement devait se faire sous trois ans, en obligations hybrides.

Ce montage a deux avantages pour la compagnie. Le premier est que ces obligations pourront être remboursées à plus long terme ; le second est qu'elles sont considérées non plus comme de la dette mais comme des quasi-fonds propres. Le remboursement est conditionné aux résultats, ce qui rapproche en effet ces fonds des fonds propres stricto sensu.

Cette transformation déplace la dette (qui n'en est plus, au sens strict) en haut du bilan, ce qui en diminue l'exigibilité. L'amélioration des ratios financiers qui en découle permettra à Air France de se financer plus facilement (et moins coûteusement) sur les marchés.

Outre les 3 milliards d'euros de prêts transformés en quasi-fonds propres, le plan de soutien prévoit une augmentation de capital de 1 milliard d'euros dont la souscription sera ouverte aux actionnaires et au public. L'État ne devra pas augmenter sa part au-delà de 25 % et s'engage à se retirer d'ici 6 ans. Y sont associées des règles de gouvernance strictes en matière de rémunération des actionnaires.

Une recapitalisation vitale

Or, l'accès à de nouveaux financements reste vital pour la compagnie nationale. La crise lui a coûté une perte d'exploitation de 4,5 milliards d'euros en 2020 et elle anticipe une perte de 2 milliards en 2021. Le groupe Air France-KLM est endetté à hauteur de 11 milliards d'euros en 2020, son résultat est de – 7 milliards d'euros alors que sa capitalisation ne dépasse pas le milliard d'euros.

Cependant, il faut se rappeler que la compagnie a joué un rôle clé durant la pandémie, que ce soit en matière de fret pour les matériels sanitaires ou de rapatriements de nos concitoyens français et européens dans des conditions qui ont été saluées par la Cour des Comptes.

Hors ces conditions exceptionnelles, il s'agit d'abord de préserver l'un des acteurs clés de l'aménagement et la connectivité des territoires, comme il l'a encore été récemment rappelé au Sénat.

D'autant qu'Air France, par ses commandes et son activité, est aussi un relais privilégié de la filière aéronautique, de la construction et la maintenance aéronautique à l'exploitation des infrastructures aéroportuaires, notamment à l'heure où l'effondrement du trafic aérien met à mal l'équilibre des contrats de concession.

Sans omettre l'impulsion qu'Air France peut jouer en matière de verdissement des flottes. Dans ce schéma, la compagnie aérienne est un acteur moteur qu'il s'agit donc de préserver « quoi qu'il en coûte ».

Au-delà, le soutien apporté à Air France doit lui permettre de financer son adaptation à son nouvel environnement concurrentiel. Il s'agit en effet de faire face à la montée en puissance de compagnies à bas coûts, lesquelles sont de moins en moins cantonnées à une clientèle loisir mais sont des concurrentes de plus en plus sérieuses sur les lignes province – Paris.

Sur ces lignes, les compagnies à bas coût doivent récupérer des slots, ces si convoités droits d'usage (créneaux) à quantité limitée autorisant les compagnies à atterrir et décoller à partir des aéroports visés. Air France, tout comme l'ensemble des compagnies historiques européennes, semble condamnée à accélérer le développement de leurs offres complémentaires à bas coûts pour faire face à ces concurrents de plus en plus dangereux.

La guerre des slots

Aussi vital soit-il pour Air France (et l'écosystème auquel la compagnie appartient), un tel projet de recapitalisation pourrait fausser le jeu de la concurrence. C'est pourquoi la Commission européenne, au terme d'un examen, s'assure que les aides d'État soient nécessaires et proportionnées et que les distorsions concurrentielles qui pourraient en résulter soient compensées par des mesures permettant de renforcer la concurrence.

Ainsi, tout comme la Lufthansa avait dû, en juin 2020, abandonner à ses concurrents 24 slots quotidiens pour ses hubs de Francfort et de Munich (aéroports stratégiques situés au cœur du réseau en étoile des opérateurs aériens, jouant le rôle de carrefour de dessertes), Air France est enjointe par la Commission européenne à céder au moins 18 slots de décollage à l'aéroport de Paris-Orly.

Si la Commission est prompte à exiger des opérateurs historiques qu'ils cèdent des slots en contrepartie des aides reçues, c'est qu'elle n'ignore rien de leur caractère stratégique. En effet, les compagnies aériennes peuvent reporter d'une année à l'autre leurs slots dans un aéroport donné dès lors qu'elles en ont utilisé plus de 80 % l'année précédente.

Cette pratique, appelée la « règle du grand-père » (aménagée encore du fait de la crise de la Covid-19 pour éviter de faire voler des appareils avec de très faibles taux de remplissage), avantage indubitablement les opérateurs historiques vis-à-vis des

nouveaux entrants puisque, naturellement, elles en disposent en plus grande quantité, dans des aéroports de premier plan, et sur des créneaux horaires plus stratégiques. Ces slots sont donc vus par la Commission européenne comme une barrière à l'expansion des concurrents, notamment des opérateurs à bas coûts.

Nouvelles concurrences (dé)loyales

Les néo-compagnies, nous l'avons souligné, sont désormais de redoutables concurrents aux compagnies historiques aux structures de coûts nettement plus lourdes et moins flexibles. Elles peuvent être vues comme une réelle réussite de la libéralisation sectorielle initiée par la Commission.

Mais leur capacité à concurrencer encore plus les opérateurs historiques est freinée par le contrôle que ces derniers exercent sur les slots des aéroports stratégiques. Ces précieux slots pourraient leur permettre de prendre encore des parts de marché aux acteurs historiques, via le développement de nouveaux services de correspondance et du self-connecting.

Car l'idée selon laquelle les compagnies à bas coûts se limiteraient à des liaisons point à point pour une clientèle loisir est peu à peu démentie par les faits. Il n'y a pas une segmentation du marché mais, au contraire, un mouvement de montée en gamme de certaines compagnies à bas coûts et une nécessaire réinvention du modèle économique des opérateurs historiques pour défendre leur présence sur le court et moyen-courrier.

Or, la défense de ce modèle économique repose sur ces fameux slots qui leur permettent d'alimenter leurs vols long-courriers (souvent rentables) depuis des hubs alimentés par des lignes radiales (parfois déficitaires).

Se dessine alors un schéma concurrentiel particulièrement défavorable aux compagnies historiques. Sur le segment du long courrier, elles s'opposent à des compagnies bénéficiant de soutiens étatiques parfois massifs. Sur le segment des courts et moyens courriers, le caractère loyal de la concurrence que leur opposent les compagnies à bas coûts peut également être questionné.

D'un côté, l'émergence de ces compagnies a profité aux consommateurs européens. Leur croissance vient en grande partie de leur performance économique : un modèle de minimisation des coûts, une gestion des flux passagers optimisée et une flotte homogène exploitée de la façon la plus efficace possible. Le succès des nouveaux entrants comme Ryanair et EasyJet est indubitable. Leur émergence apparaît comme l'un des effets de la politique de concurrence.

De l'autre, la croissance de ces compagnies peut aussi s'expliquer par des aides versées par des gestionnaires d'aéroports dits périphériques, mais aussi par des mesures de dumping fiscal et social... au sein même de l'Union européenne ! Difficile, dans ces conditions, de prétendre que l'expansion des compagnies à bas coûts n'est que le fruit de leurs mérites et que la concurrence intra et extra européenne se soit toujours jouée « à égalité des armes ».

Contreparties paradoxales

C'est pourtant au titre de la préservation d'une concurrence libre et non faussée que la Commission européenne exige des opérateurs historiques qu'ils cèdent des slots en contrepartie des aides d'État qu'ils reçoivent.

Pointe alors un curieux paradoxe, souligné dans un récent Policy brief de l'Observatoire français des conjonctures économiques (OFCE) : les contreparties exigées par la Commission européenne ne sont-elles pas de nature à affaiblir les perspectives de reprise de l'activité d'Air France (et donc sa capacité même à redéfinir son modèle économique), qui pourtant est la finalité même de la mesure de soutien public ?

Le compromis obtenu sur les contreparties n'est donc pas une concession par rapport à l'application des règles de concurrence mais un équilibre entre l'ouverture du marché, le maintien des chances de restructuration de l'opérateur historique et la prise en compte d'avantages symétriques dont bénéficient les nouveaux entrants.

Autrement dit, pour la Commission européenne, il s'agit donc d'arbitrer entre le renforcement de la concurrence, au bénéfice des consommateurs, et la préservation des opérateurs historiques qui jouent, nous l'avons vu, un rôle d'entraînement économique majeur.

Le nombre présumément inférieur de slots qu'Air France devra céder par rapport à ce que l'Allemagne a dû accepter (18 contre 24) témoigne d'ailleurs de la recherche d'une voie d'équilibre entre contreparties concurrentielles et préservation des chances de succès de la restructuration d'Air France, dans un contexte où la crise de la Covid-19 a exacerbé ses difficultés structurelles préexistantes.

Une restructuration qui se ferait au prix de l'affaiblissement concurrentiel inexorable de la compagnie induirait le risque de devoir la soutenir dans le futur de façon récurrente ou de l'abandonner et avec elle les milliards injectés. Et personne n'a intérêt à ce qu'Air France s'enlise dans une spirale d'attrition comparable à celle d'Alitalia.

La disparition d'Air France, dont la situation est aujourd'hui extrêmement fragile, ferait partir avec elle non seulement des emplois mais une entreprise de services expérimentée et un levier de la politique territoriale et environnementale du gouvernement. En outre, la concurrence en serait grandement affectée.

La décision de la Commission fera sans doute l'objet de recours de la part d'opérateurs à bas coûts à l'instar de ceux qui avaient été vainement engagés contre les programmes de soutien autorisés par la Commission au printemps 2020. La balance d'intérêts antagonistes pèse sur les instances européennes qui doivent réaliser un difficile arbitrage entre intérêts de court terme et intérêts de long terme, entre principes et réalisme.

Air France privée de Brésil

Air Journal – 14/04/2021

La compagnie aérienne Air France est contrainte de suspendre ses vols reliant Paris à Sao Paulo et Rio de Janeiro, le gouvernement français ayant suspendu jusqu'à nouvel ordre tous les vols directs vers et depuis le Brésil en raison de la pandémie de Covid-19.

L'aéroport de Paris-CDG accueille ce matin du 14 avril 2021 les vols de la compagnie nationale française AF457 depuis Sao Paulo-Guarulhos (en Airbus A350-900) et AF443 depuis Rio de Janeiro (en Boeing 777-300ER) – peut-être pour la dernière fois pendant longtemps. Le Premier ministre Jean Castex a en effet annoncé mardi à l'Assemblée la suspension « jusqu'à nouvel ordre » de tous les vols directs avec le Brésil, où le variant local du coronavirus fait des ravages ; le Portugal avait déjà annoncé une décision similaire. La suspension dans l'hexagone pourrait cependant ne durer que quelques jours, le temps de mettre en place des mesures sanitaires plus dures.

Air France a confirmé dans un communiqué avoir annulé les départs de ce mercredi vers les deux aéroports brésiliens, qui bénéficiaient de onze rotations hebdomadaires, mais n'a pas détaillé les jours suivants – au cas où des rapatriements devraient être mis en place. Le programme de vols au-delà du 14 avril « sera ajusté en fonction des instructions gouvernementales », les clients concernés devant être « avisés individuellement ». Un millier de personnes empruntent chaque semaine ces vols, a souligné le gouvernement.

La compagnie de l'alliance SkyTeam est sans concurrence vers Rio de Janeiro mais fait face – en temps normal – à LATAM Airlines vers Sao Paulo ; cette dernière est d'ailleurs en pleine période de promotion en France pour des vols vers l'Amérique latine. Rappelons que les passagers en provenance du Brésil sur des vols directs devaient déjà produire un test PCR négatif et s'isoler pendant dix jours ; mais seul le test PCR est exigé pour ceux arrivant en transit.

Lundi déjà, le ministre délégué aux Transports Jean-Baptiste Djebbari expliquait le maintien de « quelques lignes » avec le Brésil, par la décision du Conseil d'Etat selon qui les ressortissants français doivent « au nom de la liberté de circulation » pouvoir continuer à venir en France.

Après 4 milliards d'euros d'aide, Air Canada va rembourser ses clients

L'Echo Touristique – 13/04/2021

Le gouvernement fédéral canadien a conclu un accord d'aide financière avec le transporteur Air Canada, en grande partie sous forme de prêts.

Le gouvernement canadien et la compagnie aérienne Air Canada ont annoncé lundi s'être entendus sur un plan d'aide financier sous la forme de prêts, pour aider le premier transporteur canadien à se relever de la pandémie. L'accord prévoit qu'Air Canada pourra avoir accès à environ 5,9 milliards de dollars canadiens (3,9 milliards d'euros).

« On a conclu une entente importante et historique avec Air Canada », a déclaré Omar Alghabra, le ministre canadien des Transports, lors d'un point presse. Pour bénéficier de ce soutien financier, Air Canada s'est engagé à respecter plusieurs conditions, notamment rembourser les clients dont les billets ont été annulés par le transporteur pour des raisons liées à la pandémie. La compagnie a aussi accepté de rétablir des liaisons régionales et des restrictions concernant la rémunération de ses hauts dirigeants.

Air Canada essentiel « à l'économie canadienne »

Air Canada, qui compte près de 15 000 salariés, s'est engagé à ne pas supprimer de nouveaux emplois, après avoir dû licencier plus de 20 000 salariés depuis le début de la pandémie. « Les compagnies aériennes sont un secteur stratégique et génèrent de bons emplois pour la classe moyenne de notre pays », a estimé la vice-Première ministre Chrystia Freeland, saluant un « accord équitable ».

Depuis le début de la crise, les compagnies aériennes canadiennes ont reçu plus de 2 milliards de dollars en aides fédérales qui leur ont permis de maintenir l'emploi de milliers de salariés, a précisé Omar Alghabra. Le gouvernement poursuit les discussions avec d'autres compagnies aériennes, dont WestJet, deuxième compagnie aérienne du pays, a précisé Chrystia Freeland.

Rembourser d'abord les clients

Contrairement à plusieurs autres pays, Ottawa refusait jusqu'à présent une aide ciblée pour son secteur aérien, insistant d'abord pour que les compagnies remboursent les clients dont les vols ont été annulés depuis le début de la pandémie et qu'elles reprennent des liaisons intérieures abandonnées.

Air Canada a essuyé une perte de 4,6 milliards de dollars canadiens (3 milliards d'euros) pour 2020, marquée par une chute de 73% du nombre de passagers. En 2019, Air Canada avait dégagé un bénéfice net de 1,4 milliard de dollars. Le chiffre d'affaires du premier transporteur canadien a chuté de 70%, à 5,8 milliards de dollars en 2020, contre 19,1 milliards l'année précédente

Morlaix. Une étude pour dessiner le futur de l'aéroport

Ouest-France – 13/04/2021

Des études vont être menées par Morlaix communauté pour dessiner le futur de l'aéroport, dans la mesure où Hop ! va fermer son site à l'aube 2022. La collectivité a établi un contact avec une entreprise qui développe de l'aviation hybride.

Morlaix communauté gère l'aéroport et la CCI l'exploite via une Délégation de service public (DSP). Celle-ci arrive à son terme le 30 avril 2021. Avec la suppression de Hop !, « quasiment décidée par Air France » et l'impact du Covid-19 sur le secteur de l'aéronautique, Morlaix communauté se veut prudente quant à l'avenir de la plateforme.

Avant de proposer une nouvelle DSP, la collectivité souhaite mener un état des lieux, une étude de marché et une définition des perspectives pour dessiner le futur de ce site. « Quand on voit l'aéroport de Châteauroux qui a réussi à trouver son équilibre, nous pensons qu'il y a des potentiels et il faut s'en saisir », souligne Solange Creignou, vice-présidente chargée de l'économie.

L'avenir se trouve dans les transports ?

Le but ? Conforter les activités existantes, favoriser le développement des activités de maintenance, de formation, de bureau d'études en aéronautique ; accueillir un nouveau secteur d'activité comme les transports intelligents, etc.

« Le prestataire de l'étude est en cours de recrutement et est spécialisé dans l'aéroportuaire », précise Morlaix communauté. L'étude devrait être rendue pour le second semestre de 2021. En attendant, un contact est en cours avec une société qui développe l'aviation hybride.

American Airlines, EasyJet, Lufthansa... des levées de dettes obligataires record pour les compagnies aériennes

Oblis – 13/04/2021

Dans le but de renforcer leur trésorerie malmenée par la crise sanitaire, et alors qu'un tiers de la flotte mondiale est toujours clouée au sol, les compagnies aériennes ont levé des montants de dettes obligataires record depuis le début de l'ère COVID-19.

Si au moins une quinzaine de transporteurs se sont crachés depuis le début de l'épidémie, (Air Italy, Miami Air International, Level ou South African Airways pour ne citer que ces exemples), les investisseurs gardent confiance dans les perspectives à long terme des entreprises les plus solides du secteur, et ce à mesure que la campagne de vaccination laisse espérer une levée des restrictions sanitaires et de la libre circulation des voyageurs.

Selon les données du cabinet Dealogic, les grands transporteurs mondiaux ont ainsi pu se refinancer à hauteur de 16,6 milliards de dollars au premier trimestre sur le marché obligataire, juste en deçà du record de 17,5 milliards signé au second trimestre 2020.

Dealogic précise qu'ils ont également émis pour 42,6 milliards de dollars de dettes obligataires sur l'ensemble de l'année 2020, un niveau jamais enregistré.

Poids lourd du secteur en Europe, la Deutsche Lufthansa a particulièrement été active avec plusieurs émissions au compteur ces derniers mois (3,7 milliards d'euros au total). Plusieurs opérations qui ont permis à la maison-mère de Brussels Airlines de sécuriser l'ensemble de ses engagements financiers pour l'année en cours.

Le propriétaire de British Airways, IAG, et son rival à moindre coût, easyJet, ont également été de la partie en levant 1,2 milliard d'euros chacun dans le cadre d'émissions qui ont été sursouscrites.

Via sa filiale Easyjet Finco BV, la low-cost britannique a proposé dernièrement une obligation qu'elle s'engage à rembourser en 2028 et qui permet de tabler sur un rendement annuel de 1,93%, sur base d'un cours inférieur au pair (coupure de 100.000 euros, rating BBB-).

Soutiens monétaires et publics

Selon Josef Pospisil, analyste de l'agence de notation Fitch Ratings, les investisseurs ne rechignent pas à prêter aux compagnies aériennes qui devraient sortir relativement indemnes de la crise.

Il précise toutefois que les conditions de marché favorables, caractérisées par les soutiens monétaires des banques centrales et les plans de relance, ont été indispensables.

Et ce singulièrement aux Etats-Unis où les perspectives à court terme paraissent certes les plus encourageantes, sur fond également d'un marché intérieur plus vaste qu'en Europe, mais où les transporteurs ont été soutenus par des milliards de fonds publics.

Inutile de préciser que pour les compagnies aériennes, ces ressources financières sont vitales alors qu'elles continuent de brûler leurs liquidités. Et pour cause, s'ils ont réduit leurs coûts là où ils le pouvaient, les transporteurs ont des frais généraux importants en matière de personnel, de location et de maintenance.

Gravement touchée, American Airlines, qui a brûlé 30 millions de dollars de liquidités par jour au premier trimestre, a lancé en mars un refinancement de 10 milliards de dollars, composé de 6,5 milliards de dollars d'obligations spéculatives et le solde de prêts bancaires. Soit l'équivalent de 18 mois de trésorerie.

Aude : le chantier du nouveau terminal de l'aéroport de Carcassonne est en cours

La Dépêche – 13/04/2021

Le creusement des fondations de la nouvelle jetée et de la salle d'arrivée se déroule en ce moment. Le futur terminal, d'un coût de 9 M€, devrait être en service avant la saison estivale 2022.

Un long bâtiment en forme de jetée - c'est le terme adéquat, inspiré de la marine - qui accueillera les voyageurs arrivant au rez-de-chaussée et des salles d'embarquement à l'étage, le tout terminé par une vaste salle d'arrivée munie d'un linéaire de livraison de bagages suffisant, et nanti d'un passage vers les anciens bâtiments aéroportuaires : tel est, en résumé, le programme du grand chantier, d'un coût de 9 M€ (*), qui a commencé ces dernières semaines à l'aéroport de Carcassonne. "Un nouveau terminal rendu nécessaire dans le cadre de la mise aux normes en cours depuis plusieurs années déjà", souligne le directeur de l'aéroport, Cyril Dall'ava.

Trop près de la piste

Pour faire simple, le parking des avions, situé devant le bâtiment actuel, ne correspondait pas aux prescriptions en matière de servitudes aéronautiques. En d'autres termes, il était trop près de la piste. D'où le projet de déplacer le parking, qui se rapproche de la route et satisfait donc aux exigences, tout en permettant la construction, devant ce nouveau lieu de stationnement des avions, d'un bâtiment "mieux organisé, plus lumineux et surtout plus cohérent" pour les embarquements et

débarquements. Sachant que les procédures préalables à l'embarquement restent situées dans le hall actuel.

"Cette organisation nous permettra aussi de satisfaire aux obligations de traiter différemment les passagers : Shengen, non-Shengen, Brexit, et maintenant distanciations exigées pour des raisons sanitaires", précise le directeur de la plateforme, qui se félicite d'un chantier "où la Région, propriétaire de l'aéroport, a fait un choix fort, celui de diviser en 20 lots le marché afin que les entreprises locales puissent répondre à l'appel d'offres". Choix judicieux, puisque la "quasi-totalité des entreprises retenues sont basées en Occitanie, et notamment sur l'Aude et les départements voisins".

En attendant la livraison, prévue en juin 2022, de ce tout nouveau bâtiment, l'aéroport se prépare à reprendre son activité. "Non pas en mars, comme c'est le cas habituellement pour la saison, mais au début du mois de mai", prévoit Cyril Dall'ava. Toutes les lignes - les cinq vers le Royaume-Uni (Londres, Manchester, Edimbourg, Dublin et Nottingham), la ligne vers Bruxelles et celle vers Porto - mais avec une fréquence qui croîtra progressivement.

-70 % de trafic en 2020

L'année 2020 a été celle d'une chute de 70 % du trafic. "Aucun vol du début du confinement jusqu'à juillet, puis le rétablissement de la quatorzaine au Royaume-Uni le 15 août", égrène le directeur, qui a toutefois constaté "un très fort remplissage dans les fenêtres qui se sont ouvertes vers notre destination majeure". "On attend de sortir durablement de cette crise pour retrouver un niveau d'activité normal", présage-t-il. En année habituelle, l'aéroport de Carcassonne, qui emploie 75 personnes, accueille environ 360 000 passagers.

(*) La Région, propriétaire de l'aéroport, via la société publique locale aéroportuaire régionale, prend en charge 70 % de l'investissement. L'agglomération de Carcassonne, l'agglomération de Narbonne et le Département 10 % chacun.

Korean Air entre bénéfiques et fusion des low cost

Air Journal – 13/04/2021

La compagnie aérienne Korean Air devait de nouveau dégager un bénéfice opérationnel au premier trimestre 2021, malgré la persistance des restrictions de voyage liées à la pandémie de Covid-19. Et si la fusion avec sa rivale Asiana Airlines a été reportée à 2024, celle de leurs filiales low cost Jin Air, Air Busan et Air Seoul est bien en marche.

Après avoir dégagé un bénéfice opérationnel de 238 millions de dollars en 2020 (mais une perte nette de 210 millions), la compagnie nationale de Corée du sud devrait en faire de même au 1er trimestre 2021 : selon les analystes interrogées par Yonhap Infomax, Korean Air devrait dégager un bénéfice d'exploitation de 68,3 millions de dollars, alors qu'au même trimestre l'année dernière elle affichait une perte d'exploitation de 73,2 millions de dollars.

Ces prévisions financières positives pour la période de janvier à mars 2021 ont été attribuées à la bonne performance dans les activités de logistique et de fret, la compagnie ayant précédemment affiché des projets de renforcement de la stratégie commerciale de fret en « répondant de manière proactive aux changements du marché ». NH Investment & Securities souligne par exemple que les volumes de fret de Korean Air ont atteint en mars « un niveau record », avec une demande renforcée notamment par le blocage du canal de Suez. Fin mars, le président Kee-hong Woo expliquait s'attendre à ce que les services de fret soient performants, tandis que la reprise des

vols passagers internationaux pourrait en revanche prendre « un temps considérable ».

La compagnie de l'alliance SkyTeam a déjà reporté à 2024 la fusion avec Asiana Airlines, mais la poursuite des opérations de rachat inclut le sort réservé à leurs trois low costs, Jin Air (filiale de Korean Air), Air Busan et Air Seoul (filiale d'Asiana). Avec une question sur toutes les lèvres selon ch-aviation : dans quel aéroport sera basé le résultat de cette fusion ? La future low cost « doit réaliser des économies d'échelle. La base d'exploitation d'une compagnie aérienne est très importante. Air Busan est une compagnie aérienne avec un réseau solide basé à Busan, et Jin Air et Air Seoul ont de bons réseaux à partir de Seoul-Incheon. La LCC intégrée améliorera le réseau en Asie du nord-est et du sud-est depuis Incheon et de Busan », a vaguement répondu le président lors d'une conférence en ligne : mais il est « trop tôt » pour divulguer sa future base.

Le dirigeant de Korean Air a d'autre part souligné que les deux compagnies full service « intégreront leurs flottes, qui dans certains cas ont des types de moteurs différents pour le même modèle d'avion », tout en soulignant que se séparer progressivement des appareils d'Asiana Airlines « serait plus facile car beaucoup ont des baux expirant dans les cinq ans ». Environ 1200 emplois seraient redondants entre les compagnies aériennes, mais les suppressions de postes seront gérées « par la retraite et les « réductions naturelles » plutôt que par des suppressions d'emplois directes », a-t-il répété.

Trou d'air pour le secteur aéronautique français en 2020

Les Echos – 13/04/2021

L'arrêt du transport aérien provoque un trou d'air à 23,4 milliards d'euros de chiffre d'affaires perdus en 2020 et 8.000 suppressions de postes dans l'aéronautique tricolore. Le Gifas recommande la plus grande prudence avant de débrancher les aides d'Etat.

Qui aurait jamais imaginé un arrêt quasi mondial du trafic aérien ? En comparaison de cet incroyable scénario catastrophe, la résistance de la filière aéronautique française s'avère remarquable. En mars 2020, confinement oblige, les vols se sont arrêtés partout dans le monde. En juin, le gouvernement français dégainait un important plan de soutien à l'aéronautique. Et mardi, le Groupement des industries françaises de l'aéronautique et du spatial, le Gifas, a du coup pu présenter un bilan de l'année écoulée sans faillite, ni plans sociaux majeurs. Alors même que la filière a perdu 23,4 milliards d'euros de chiffre d'affaires globalement, soit une baisse d'activité de 28 %, à 50,9 milliards en 2020 contre 74,3 milliards en 2019. Le secteur n'a toutefois pas encore mangé tout son pain noir puisqu'il a enregistré une chute de ses commandes de 53 %, à 28,2 milliards d'euros l'an dernier.

La filière française a été grandement soutenue par l'aéronautique militaire et le spatial. L'activité dans la défense n'a reculé que de 3 %, à 16,5 milliards d'euros, répartis pour moitié entre l'exportation et les livraisons à l'armée française. De son côté, le chiffre d'affaires du secteur spatial a reculé de 25 %, à 3,2 milliards contre 4,2 milliards en 2019. Les perspectives du secteur et les prises de commandes sont en net rebond, avec la reprise du marché des satellites géostationnaires de communication et le soutien des grands programmes européens Copernicus et Galileo.

8.000 emplois perdus

Au total, le Gifas minimise le recul d'activité de la branche à 28 %, quand le chiffre d'affaires de l'aviation civile a lui plongé de 36 % l'an dernier, à 34,4 milliards. Personne ne doute du prochain rebond du secteur et de l'appétit pour à nouveau voyager, mais

le plus difficile est de gérer les effectifs et les compétences en vue de ce redémarrage. Grâce au chômage partiel, aux prêts garantis par l'Etat (PGE) et aux diverses mesures de soutien, dont le triplement des crédits de recherche, la filière n'a perdu que 8.000 emplois. Elle annonce 194.000 emplois directs à la fin de l'an passé. Le Gifas évoque un recul plus sévère dans les PME (-12 %) que dans les grands groupes (-2,7 %). En 2020, le poids de la crise a essentiellement porté sur les jeunes, avec une chute de 65 % des recrutements, bien que le secteur ait cherché à maintenir l'alternance. Il y a encore eu 7.300 alternants en 2020, soit 21 % de moins qu'en 2019.

Prudence en 2021 et 2022

Le Gifas s'inquiète à présent de « la sortie de crise ». Si très peu de défaillances d'entreprises ont été enregistrées l'an dernier, une quinzaine de sociétés sont actuellement identifiées à risque. « Des sociétés ont frappé à la porte du fonds d'investissement ACE Aero Partenaires créé en prévision du trou d'air et doté de 750 millions d'euros, mais avec moins d'intensité que nous l'avions imaginé », s'est félicité le président du Gifas, Eric Trappier, qui estime que le plus dur concernera 2021 et 2022. Aussi demande-t-il à l'Etat de se montrer prudent dans la gestion de la fin des PGE et de l'aide à l'emploi.

Interrogé sur l'aéronautique de défense de demain, celui qui est aussi PDG de Dassault Aviation a confirmé que son groupe et Airbus avaient bien trouvé un accord pour travailler ensemble sur le Système de combat aérien du futur (SCAF) , et que les deux groupes avaient présenté leurs offres aux gouvernements français, allemand et espagnol. Il a rendu hommage à la ténacité de Dirk Hoke, le patron d'Arbus Defense and Space qui vient d'annoncer son départ du groupe. Eric Trappier a aussi confirmé qu'il espérait être élu jeudi 15 avril à la tête du syndicat patronal de l'UIMM, afin de poursuivre son combat pour la défense de l'industrie française.

Coronavirus : Les compagnies aériennes pourraient utiliser le nouveau certificat sanitaire européen cet été

[reuters.com](https://www.reuters.com) | 13/04/2021, 14:19 | 422 mots

Les compagnies aériennes pourraient utiliser le nouveau certificat sanitaire européen cet été

La Tribune / Reuters – 13/04/2021

Les compagnies aériennes pourraient vérifier les nouveaux certificats sanitaires proposés par l'Union européenne avant d'autoriser l'embarquement des passagers partant en vacances d'été, a déclaré mardi un haut fonctionnaire de l'UE, alors que le bloc communautaire cherche à relancer le secteur du voyage, ravagé par la pandémie de COVID-19.

Ce certificat sanitaire de voyage contiendrait des informations sur la vaccination, les tests ou la guérison, et serait valable jusqu'à ce que l'Organisation mondiale de la santé déclare la fin de la pandémie, a annoncé le Commissaire européen à la justice Didier Reynders aux parlementaires.

"Ce que nous voulons, c'est donner aux citoyens et aux États membres un outil fiable. Un instrument sur lequel les autorités compétentes peuvent s'appuyer dans tous les cas nécessaires pour faciliter la libre circulation", a-t-il déclaré.

"De même, les compagnies aériennes pourraient (...) vérifier la validité du certificat de manière simple au moment de l'enregistrement", a ajouté Reynders devant une commission du Parlement européen. "Les longues discussions à la porte d'embarquement devraient être évitées".

L'Europe est au milieu de sa troisième vague de la pandémie, mais les pays du sud de l'UE, très dépendants du tourisme, font déjà pression pour obtenir un instrument destiné à préserver leurs hôtels, restaurants et attractions touristiques cet été, alors que la Belgique, la France et l'Allemagne restent plus sceptiques.

Reynders a souligné que le certificat sanitaire n'équivaldrait pas à un "passeport vaccinal", le fait d'avoir été vacciné ne pouvant en soi donner le droit de voyager librement car cela constituerait une discrimination à l'égard de ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas se faire vacciner.

Dans le cadre de cette proposition, les 27 pays de l'Union européenne seraient tenus d'honorer les vaccins approuvés par l'UE mais pourraient également choisir d'en reconnaître d'autres, comme le vaccin russe Sputnik V, a déclaré Didier Reynders qui a reconnu toutefois que la durée de l'immunité n'était pas encore claire.

Les députés européens ont soulevé des questions relatives à la confidentialité des données et aux aspects pratiques de la vérification de ces certificats pour les millions de personnes qui franchissent, chaque jour, les frontières en voiture ou en camion, chaque pays possédant des règles sanitaires et de sécurité publique différentes en matière de circulation.

Vers une reprise du tourisme mondial en 2022

Tour Mag – 12/04/2021

Réseau de veille en tourisme, Chaire de tourisme Transat

L'année 2022 pourrait bien être celle de la reprise du tourisme international. La plage, la ville et la nature constituent les lieux de vacances privilégiés. Toutefois, la sécurité et la confiance des voyageurs envers les entreprises jouent un rôle majeur dans les décisions de voyage.

Rolf Freitag, PDG chez IPK International, a présenté les résultats du plus récent World Travel Monitor® sur les tendances mondiales des voyages en 2020 et sur les intentions de voyage en 2021. Cette enquête annuelle, représentative de la population de plus de 60 pays, fournit les données issues de plus de 500 000 répondants.

Après avoir connu de forts taux de croissance au cours des 10 dernières années, l'industrie touristique est l'un des secteurs les plus durement touchés par la crise de la COVID-19. À l'échelle mondiale, les voyages à l'étranger ont diminué de 70 % en 2020. Selon l'Organisation mondiale du tourisme, les arrivées de touristes internationaux au mois de janvier 2021 ont chuté de 87 % par rapport à 2020.

Les pertes varient selon le continent et le segment de voyage. Ainsi, les types de vacances axées sur la nature et les voyages en voiture ont donné de bien meilleurs résultats pendant la pandémie que ceux réalisés par voie aérienne, que les escapades urbaines ou les excursions.

Et si les frontières ne rouvraient pas avant la fin de l'été 2021 ?

Malgré ce déclin drastique, les derniers chiffres de l'enquête d'IPK menée en janvier 2021 apportent de l'espoir pour l'année à venir : les deux tiers (62 %) des voyageurs internationaux ont l'intention de voyager à nouveau à l'étranger cette année.

De plus, avec la disponibilité des vaccins et en supposant que des pourcentages élevés de la population soient vaccinés rapidement dans le monde, cela contribuera à une reprise de la demande internationale en 2022, au plus tard en 2023, selon les prévisions des experts présents à ITB Berlin.

Pour le Canada, Euromonitor International s'attend aussi à ce que le nombre d'arrivées internationales atteigne le niveau prépandémie quelque part entre 2022 et 2023.

Les visites de parents et d'amis ont la cote

Interrogés sur leurs projets de voyage en 2021, les répondants démontrent un intérêt supérieur à la moyenne pré-pandémie pour les visites de parents et d'amis. Celui pour les voyages d'affaires est plus élevé chez les Américains et les Asiatiques que chez les Européens.

En ce qui a trait aux voyages d'agrément à l'international, les vacances au soleil et à la plage tiennent le haut du pavé. Les séjours urbains se classent au deuxième rang (1er chez les Asiatiques) et les vacances axées sur la nature figurent en troisième position.

Ce type de séjours a crû en popularité depuis la pandémie. Les dernières enquêtes reflètent également un intérêt toujours élevé pour les voyages aériens à l'étranger.

Questionnés sur leurs destinations préférées pour 2021, les Européens choisissent les destinations européennes. L'Espagne occupe la première place, suivie de l'Italie, de l'Allemagne et de la France. Les Américains et les Asiatiques privilégient aussi les voyages sur leur propre continent.

Augmentation prévue des dépenses

Les résultats d'un autre récent sondage en ligne concernant le comportement des voyageurs allemands, américains et chinois au cours des 12 derniers mois, ainsi que leurs intentions de voyage pour 2021, ont été présentés par Claudia Cramer, directrice des études de marché chez Statista.

On y apprenait qu'environ 70 % des personnes interrogées envisagent de réaliser un ou plusieurs voyages d'agrément en 2021, soit 37 % des Allemands, 42 % des Américains et 66 % des Chinois.

De plus, près du quart des répondants allemands et américains et plus du tiers des Chinois estiment qu'ils dépenseront plus d'argent pour voyager dans le courant de la prochaine année qu'au cours de la même période à ce jour.

Confiance et sécurité

La sécurité personnelle perçue lors d'un voyage pèse lourd sur les intentions de voyage, selon les résultats du sondage de Statista. La moitié des Allemands qui ne prévoient pas de voyager en 2021 se disent inquiets de le faire pendant la pandémie. Aux États-Unis, c'est 34 % des répondants et 56 % dans le cas des Chinois.

« La confiance joue un rôle crucial dans les décisions de voyage en 2021 », a déclaré Christian Smart, directeur général de Travelzoo, lors du congrès ITB Berlin NOW. Depuis six ans, en coopération avec ITB Berlin, Travelzoo mène des enquêtes sur les tendances des voyages. Quelque 83 % des répondants ont mentionné que le fait de pouvoir faire confiance aux personnes et aux entreprises importait le plus pour eux. Ceci est encore plus vrai pour les gens âgés.

Pour établir cette confiance, un service client facile d'accès (42 %), se sentir valorisé en tant qu'acheteur (33 %) et la réputation d'une marque (31 %) représentent des facteurs clés.

Pour redonner confiance aux voyageurs, Monika Wiederhold, directrice du Global Program Lead chez Amadeus, suggère que les informations sur la santé, comme les certificats sanitaires, soient intégrées dans les solutions informatiques et disponibles en temps réel. « De nouvelles technologies d'interaction sans contact, comme l'identification biométrique et les identités numériques, permettraient d'offrir une certaine paix d'esprit aux touristes », a-t-elle déclaré.

Une reprise durable dépend dans une large mesure du sentiment de sécurité que les destinations sauront transmettre aux voyageurs.

Que sommes-nous prêts à mettre de l'avant dans notre industrie pour favoriser cette confiance ?

Les compagnies françaises jouent leur été sur l'outre-mer

Les Echos - 14 avr. 2021

Air France, Air Caraïbes, French bee, Corsair et Air Austral parient sur une forte reprise de la demande sur les Antilles et La Réunion cet été.

Pour les compagnies françaises, l'été 2021 se jouera une fois encore dans les départements d'outre-mer. Comme à l'été 2020 et pendant les vacances de Noël, les Antilles et La Réunion représentent la meilleure chance de pouvoir refaire tourner à plein régime les avions long-courriers d'Air France, Air Caraïbes, French bee et Corsair. Toutes les quatre ont déjà mis en place un programme de vols ambitieux, supérieur au niveau de 2020 et parfois même, à celui de 2019. Mais le pari reste risqué, compte tenu des incertitudes actuelles.

Air Caraïbes et French bee à 100 %

Chez Air Caraïbes et sa petite sœur French bee, dont l'activité actuelle est encore inférieure de 75 % à celle d'avant la crise, l'offre proposée vers les Antilles et La Réunion, pour la période juin, juillet, août, est « *supérieure à celle de l'été 2020 et à peu près du même niveau que celle de l'été 2019* », souligne Marc Rochet, le dirigeant des deux compagnies du groupe Dubreuil. « *Nous prévoyons de remettre en ligne 100 % de nos capacités* », ajoute-t-il, soit huit Airbus A350 et 5 A330 pour Air Caraïbes et French bee.

« *Je pense que le rebond sera suffisamment fort pour remplir tous les avions, estime le patron d'Air Caraïbes et French bee. Après, il faut aussi pouvoir gagner de l'argent. L'été dernier, nous n'avions pas retrouvé le niveau de 2019, mais nous avons gagné de l'argent durant ces trois mois.* »

Nouveaux Airbus chez Corsair

Chez Corsair, l'offre de vols devrait également être supérieure à celle de 2020 et de 2019, avec comme nouveauté, une desserte de La Réunion et de Mayotte au départ de Lyon et Marseille, à compter de juin. Malgré la sortie des gros Boeing 747, remplacés par des Airbus A330 plus petits, l'offre de sièges pour Pointe-à-Pitre va ainsi augmenter de 12 % en moyenne sur juillet et août, avec jusqu'à 14 vols par semaine, et de 17 % pour Fort-de-France (jusqu'à 11 vols par semaine). Vers La Réunion, desservie jusqu'à 12 fois par semaine, l'offre est en baisse de 13 % au départ d'Orly, mais en hausse de 4 % en ajoutant les deux vols de province.

Air France veut regagner des parts de marché

Toutefois, c'est chez Air France que l'appétit est le plus fort. La compagnie nationale espère non seulement faire mieux qu'en 2020, mais aussi qu'en 2019. Outre les traditionnels départs d'Orly, Air France a en effet décidé de maintenir les vols au départ de Roissy-CDG lancés à l'hiver dernier, pour les Antilles, ainsi que pour La Réunion et la Guyane. Ce dédoublement de la desserte des DOM à Roissy-CDG était initialement destiné à compenser la forte réduction des possibilités de correspondance à Orly, avec la suppression de nombreux vols régionaux. Mais il va se traduire, cet été, par un quasi-doublement de l'offre, avec pas moins de 56 vols par semaine pour les DOM au départ de Paris, contre moitié moins l'été dernier.

Une offensive en règle motivée par la volonté de récupérer les 7 % à 8 % de trafic abandonnés par Level et XL Airways, mais aussi de reprendre des parts de marché à Air Caraïbes, French bee, Corsair et Air Austral. Ce qui n'est pas du goût de tout le monde. « *Cela pose la question des règles de concurrence, estime Marc Rochet. Je ne suis pas opposé à ce qu'Air France et Corsair soient aidés, mais à condition que tout le monde le soit.* »

Des aides supplémentaires

Or, jusqu'à présent, les deux compagnies du groupe Dubreuil sont les seules sur les DOM à ne pas avoir reçu d'injection d'argent public. Air France, Corsair et Air Austral ont ou vont bénéficier de recapitalisation avec l'aide des contribuables, mais pas Air Caraïbes ni French bee, qui n'ont eu droit qu'aux aides accessibles à tous. A savoir le financement du chômage partiel, des reports de taxes et redevances et un prêt garanti de 150 millions d'euros pour le groupe Dubreuil.

« *Nous demandons un peu plus, annonce Marc Rochet. Nous voudrions bénéficier des mêmes compensations financières pour les mesures subies que celles déjà accordées à Corsair [pour 30,2 millions d'euros sous forme d'un crédit d'impôt, NDLR]. Et nous avons aussi demandé que soit revu à la hausse le plafond de l'aide pour la prise en charge des frais fixes, qui est trop insuffisant pour des entreprises de notre taille.* » De quoi permettre à Air Caraïbes et French bee de récupérer quelques dizaines de millions d'euros, en attendant le retour à la normale.

Revers en justice pour Ryanair, ses recours rejetés par l'UE !

capital.fr-14/04/2021

Remonté contre les aides dont bénéficient de nombreux concurrents en Europe, Ryanair a subi un revers, la justice de l'UE ayant validé la légalité d'aides publiques en faveur des compagnies aériennes Finnair et SAS.

Vents contraires pour Ryanair. Rejetant à nouveau les recours de la compagnie irlandaise à bas coûts, la justice européenne a confirmé la légalité d'aides publiques en faveur des compagnies aériennes Finnair et SAS face à la crise du Covid-19. Dans deux arrêts séparés, le tribunal de l'UE a jugé en première instance "conformes au droit de l'Union" une garantie de la Finlande sur un prêt de la compagnie Finnair et des garanties du Danemark et de la Suède sur une ligne de crédit du transporteur aérien scandinave SAS.

Le tribunal a ainsi rejeté des recours introduits par la compagnie à bas coût irlandaise **Ryanair**, comme il l'avait déjà fait le 17 février dernier au sujet d'autres mesures d'aides publiques ayant bénéficié aux compagnies Air France et SAS. **Ryanair** avait aussitôt annoncé son intention de faire appel. Dénonçant des distorsions de concurrence, la compagnie irlandaise, qui s'estime lésée par les aides dont bénéficient de nombreux opérateurs historiques en Europe, s'est lancée dans une bataille juridique contre la Commission européenne qui les a approuvées.

Pour l'UE, il s'agit de dispositifs de soutien exceptionnels afin de limiter les dégâts économiques de la pandémie de Covid-19. En février, **Ryanair** évaluait à 30 milliards d'euros au total les aides d'Etat aux compagnies aériennes approuvées par Bruxelles depuis le début de la pandémie, dont 11 milliards à Lufthansa, 10,6 milliards à Air France-KLM, 3,5 milliards à Alitalia et 1,3 milliard à SAS. Outre les décisions déjà publiées, le tribunal de l'UE doit encore se prononcer sur 11 autres recours déposés par la compagnie à bas coût.

Emploi : des manifestations pour HOP et Alitalia

air-journal.fr -15 avril 2021

Des hôtesses de l'air et stewards de la compagnie aérienne **HOP** manifesteront le mois prochain à **Toulouse** contre la fermeture annoncée de la **base Air France**, tandis qu'en Italie des employés d'**Alitalia** sont descendus dans la rue contre sa prochaine restructuration – et la disparition annoncée de la marque.

Comme à Marseille le mois dernier, le collectif **SOS bases Province** organisera le 9 mai 2021 au Terminal D de l'aéroport de **Toulouse-Blagnac** une manifestation de

« *soutien aux familles* » des salariés concernés par la fermeture de la base, probablement l'hiver prochain. Il entend dénoncer « *l'ubérisation* » d'Air France, un message aux employés vu par TourMag appelant à la participation « *afin que Toulouse, Marseille et Nice ne subissent pas le même sort que Montpellier et hélas depuis peu Toulon... Bordeaux* ». Le collectif veut aussi dire « *non à la lowcostisation* », référence à la filiale low cost Transavia France qui reprend à sa maison-mère de plus en plus de routes intérieures.

Confirmée comme une « étude » par la compagnie nationale française dans le cadre de la refonte de son programme domestique, la **fermeture d'ici 2022** des bases de Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur et donc Toulouse-Blagnac affectera 329 salariés, principalement des hôtesses de l'air et stewards mais aussi des pilotes et du personnel au sol. Aucune nouveauté cet été n'a été annoncée par la compagnie nationale depuis l'aéroport toulousain, où sa low cost ne propose que deux lignes.

En Italie, ce sont un millier de salariés d'**Alitalia** qui ont manifesté hier dans les rues de Rome, demandant aux autorités de renflouer la compagnie nationale et surtout de refuser le « diktat de Bruxelles » concernant sa renaissance sous la marque **ITA** – dont le décollage reste prévu par le gouvernement en juin ou juillet prochain. Les syndicats Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti et Ugl ont rappelé que les ressources financières d'Alitalia sont « épuisées » et qu'il existe « un risque réel que la compagnie soit clouée au sol d'ici quelques semaines ». Mais ils dénoncent surtout les conditions « inacceptables, vexatoires et discriminatoires » imposées par la Commission européenne pour le redécollage de la compagnie aérienne,

Rappelons que dotée d'une flotte de plus de 95 avions, Alitalia desservait avant la pandémie de Covid-19 « des centaines de destinations dans le monde entier », transportant quelque 20 millions de passagers par an ; la « **nouvelle Alitalia** » redécollera avec moitié moins de personnel et d'avions, et avec un réseau intercontinental réduit à cinq destinations. Bruxelles a déjà expliqué à l'Italie qu'elle devra changer de nom, mais aussi racheter « au prix du marché » les branches maintenance et handling, toutes deux bénéficiaires (seule la « renaissance » de la branche aviation est jusque-là permise). Le principe serait le même selon la presse italienne par exemple pour un éventuel rachat de la marque ou des créneaux de vol à Milan-Linate, qui devront faire l'objet d'appels d'offres transparents.

Si l'Europe vient de donner son feu vert à une **troisième aide publique** (pour un total de 300 millions d'euros depuis le début de la crise sanitaire), elle a aussi lancé **deux enquêtes** distinctes sur les prêts qu'Alitalia a reçus du gouvernement italien au cours des dernières années : une ouverte en avril 2018 sur 900 millions d'euros de prêts accordés au transporteur l'année précédente, et une autre enquête distincte sur un prêt supplémentaire de 400 millions d'euros accordé en octobre 2019. Et elle menace de bloquer les **trois milliards d'euros d'aides** que le gouvernement souhaite apporter à ITA.

Aéroport de Toulouse : rassemblement à venir contre le projet de fermeture des bases de province d'Air France

tourmag.com - 14 Avril 2021

Le rassemblement du collectif S.O.S. Bases Province se tiendra le 9 mai 2021
La bataille engagée par les 329 PNC des bases de province d'Air France continue. Sous l'égide du collectif S.O.S. Bases Province, les salariés sont invités à se rassembler le 9 mai 2021, à l'aéroport de Toulouse, afin de montrer

la solidarité aux familles concernées par la possible fermeture et faire réagir la direction d'Air France.

Ils étaient 134 familles de PNC à battre le pavé, ou le tarmac, de l'aéroport de Marseille en mars dernier, les salariés concernés par la fermeture des bases de province d'Air France, sont invités à remettre ça.

Cette fois-ci le rassemblement se passera à Toulouse, sur l'esplanade du terminal D, le dimanche 9 mai 2021 entre 13h et 16h.

Les employés d'Air France sont invités à montrer leur solidarité et soutien envers les familles des PNC concernées par la possible fermeture des bases de province à laquelle la direction de la compagnie pense.

Le collectif S.O.S. Bases Province, organisateur de l'événement qui se veut légal et pacifique, dénonce l'ubérisation d'Air France et la paupérisation des aéroports de province.

"Venez tous nous soutenir afin que Toulouse, Marseille et Nice ne subissent pas le même sort que Montpellier et hélas depuis peu Toulon... Bordeaux," explique le message du collectif envoyé aux salariés d'Air France.

Si la semaine dernière, la compagnie nationale a déployé plus de 80 lignes saisonnières, dont quelques-unes au départ de Marseille et Nice, dans le même temps Transavia est amenée à prendre l'ampleur dans le groupe.

Le cri d'alarme des acteurs aéroportuaires : 30.000 à 40.000 emplois menacés

La Tribune - 14/04/2021

7.500 emplois ont déjà été détruits sur les plateformes de Paris -Orly et Paris-CDG sur l'année 2020. (Crédits : Reuters) Alors que le trafic aérien a chuté de 70% en 2020 en France, l'Association des métiers de l'aéroportuaire estime que 30.000 à 40.000 emplois sont actuellement en danger. Cette nouvelle structure doit échanger ce jeudi 15 avril avec le cabinet de Bruno Le Maire pour demander la création d'une APLD adaptée aux métiers des plateformes aéroportuaires ainsi qu'un vaste plan de formation et des passerelles vers d'autres secteurs plus dynamiques en attendant la reprise du trafic.

"Nous savons d'ores et déjà que 7.500 emplois ont été détruits sur les plateformes de Paris-Orly et Paris-CDG sur l'année 2020. Les CDD et intérimaires habituellement appelés en renfort n'ont pas été sollicités. Sur les 300.000 emplois liés aux métiers de l'aéroportuaire, 30.000 à 40.000 sont en danger", indique à La Tribune Patricia Larzillière présidente de l'Association des métiers de l'aéroportuaire (et par ailleurs directrice générale adjointe du groupe de restauration aérienne Servair).

Fondée en février dernier, l'AMA veut porter la voix de l'ensemble des acteurs aéroportuaires : exploitants d'aéroport, assistance en escale, sûreté et sécurité, accueil, restauration, fret... L'association doit échanger ce jeudi 15 avril avec le cabinet du ministre de l'Économie Bruno Le Maire pour demander des mesures de soutien complémentaires pour le secteur.

"La crise de la Covid-19 a provoqué une chute de près de 70% du trafic passagers en 2020 sur nos aéroports français. Le chiffre d'affaires lié à nos activités aéroportuaires a baissé en moyenne de 50% avec des métiers qui ont été plus impactés que d'autres, notamment lors des fermetures des terminaux et des boutiques, commerces et espace de restauration. Les perspectives de reprise les plus optimistes n'envisagent pas une sortie de crise sectorielle avant au moins quatre ans", rappelle Patricia Larzillière.

Adapter l'activité partielle aux métiers aéroportuaires

Depuis le début de la crise, la filière aéroportuaire a pu bénéficier d'aides de l'Etat via les fonds de solidarité et l'activité partielle exceptionnelle sans reste à charge, ce qui a permis de maintenir une partie des effectifs en activité partielle en roulement sur les terminaux ouverts. Pour autant, les acteurs aéroportuares plaident pour davantage de visibilité et un dispositif plus pérenne alors que la prise en charge à 100% de l'activité partielle dans le secteur s'arrête au 30 avril (avant une prolongation jusqu'au 30 juin).

"Nous n'avons pas été identifiés comme des métiers à protéger. Nous sommes classés comme auxiliaires du transport aérien, ce qui nous a amené à négocier, en ordre dispersé, sans cesse la prolongation de l'activité partielle exceptionnelle, ce qui n'était pas le cas des secteurs protégés. Parfois même nous commençons le mois sans savoir de quels dispositifs nous allions dépendre. Cette situation ne peut pas durer car les perspectives de reprise sont stabilisées et ne nous permettent pas d'envisager sereinement les prochaines années", estime la présidente de l'AMA.

L'association demande une visibilité au moins jusqu'à la fin de l'année sur l'activité partielle mais également la création d'un comité de travail sur l'APLD (activité partielle de longue durée) adaptée aux métiers aéroportuares et leur activité très fluctuante à l'image du trafic en dents de scie des plateformes ces derniers mois.

L'autre pan de recommandations de l'AMA porte sur le maintien des compétences.

"41% des salariés qui occupent ces emplois sont peu ou pas diplômés et la moitié vit autour des plateformes aéroportuares. Nous ne pouvons pas nous permettre d'aggraver le taux de chômage des territoires déjà fragiles avec un public qui aura de grandes difficultés à retrouver un emploi, fait valoir Patricia Larzillière. Il faut mettre en place, comme c'est le cas avec le dispositif de transition collective, des dispositifs à grande échelle permettant de créer des passerelles avec des métiers en recrutement et nos métiers en surcapacité. Notre but est de conserver la création de valeur sur le territoire."

Pour y parvenir, l'AMA préconise de former les salariés aux règles sanitaires ainsi qu'à l'utilisation de nouveaux outils digitaux qui ont fait leur apparition à la suite des mesures de distanciation. Elle penche aussi pour la mise en place de parcours de reconversion sur le territoire vers des secteurs très dynamiques comme la santé, le BTP et la logistique. Et pourquoi une reconversion vers des métiers d'avenir liés par exemple au développement des drones. Autant de pistes pour stopper l'hémorragie de suppressions de postes dans les aéroports français.

EasyJet s'attend à une hausse du nombre de ses vols à partir de fin mai

La Tribune - 14/04/2021

LONDRES (Reuters) - La compagnie aérienne britannique EasyJet a dit mercredi s'attendre à une augmentation de la fréquence de ses vols à partir de fin mai, dissipant ainsi les inquiétudes liées à une troisième vague de l'épidémie de coronavirus en Europe continentale qui a réduit les espoirs de reprise des voyages cet été.

EasyJet a déclaré mercredi que la plupart des pays planifiaient une reprise du secteur aérien en mai et qu'elle s'attendait donc à une augmentation du nombre de ses vols à partir de la fin mai.

La compagnie s'attend à ce que sa capacité de vols pour la période allant d'avril à fin juin atteigne 20% de ses niveaux enregistrés à la même période en 2019.

Cette reprise du trafic aérien en Europe contribuera à améliorer les finances d'EasyJet, qui ont été mises à mal pendant la pandémie. D'octobre à fin mars, la compagnie n'a opéré que 14% de sa capacité de vols à comparer à la même période de 2019.

Le groupe prévoit sur son premier semestre clos le 31 mars une perte avant impôts comprise entre 690 millions et 730 millions de livres (795 millions et 840 millions d'euros) après avoir procédé à des réductions de coûts plus importantes que prévu par les analystes.

EasyJet a déclaré qu'elle disposait de 2,9 milliards de livres (3,34 milliards d'euros) de liquidités et qu'elle était bien placée pour tirer parti de la reprise du trafic aérien.

"Nous maintenons une grande flexibilité pour augmenter ou réduire rapidement nos capacités de vols en fonction de la levée des restrictions sur les voyages et de la demande sur notre réseau européen", a indiqué EasyJet dans son communiqué.

A la Bourse de Londres, l'action EasyJet gagnait 2,5% dans la matinée.

EasyJet s'attend à une très lourde perte au 1er trimestre

capital.fr-14/04/2021

La compagnie aérienne à bas coût redoute une perte avant impôt d'environ 700 millions de livres pour le premier semestre de l'exercice 2020-2021. Le nombre de passagers transportés a été divisé par près de 10 en un an.

Lourde perte en vue pour EasyJet. La compagnie aérienne britannique a annoncé mercredi 14 avril s'attendre à une perte avant impôt comprise entre 690 et 730 millions de livres pour le premier semestre achevé fin mars, et prévoit de voler à 20% de ses capacités au printemps. Le transporteur n'a tourné qu'à 9% de ses capacités de 2019 entre janvier et mars, du fait des confinements et restrictions de déplacements face à la pandémie. Son chiffre d'affaires a été divisé par dix à 235 millions de livres sur la totalité du premier semestre de son exercice décalé, selon un communiqué. La compagnie a transporté 4,1 millions de passagers, contre 38,6 millions un an plus tôt. Le groupe prévoit toutefois une augmentation de ses capacités à partir de fin mai, avec la levée espérée des restrictions de déplacement au Royaume-Uni. "Nous saluons la confirmation du gouvernement britannique selon lequel les voyages internationaux sont en passe de rouvrir comme prévu mi-mai", souligne Johan Lundgren, directeur général. Il rappelle que la plupart des pays en Europe prévoient de faire de même, grâce aux campagnes de vaccination, et précise avoir la flexibilité nécessaire pour augmenter rapidement le nombre de ses vols et répondre à la demande. Au Royaume-Uni, "nous continuons à discuter avec le gouvernement pour faire en sorte que le coût des tests nécessaires soit revu en baisse, afin de ne pas rendre les voyages plus onéreux", selon M. Lundgren. Il avait dénoncé la semaine dernière le **coût "injuste" des tests de dépistage anti-coronavirus** prévus par le gouvernement britannique pour faire redémarrer le trafic aérien.

Le groupe note par ailleurs avoir accès à fin mars à 2,9 milliards de livres de liquidités, ce qui lui permet de tenir jusqu'à la reprise du trafic. Il a au total levé plus de 5,5 milliards de livres d'argent frais depuis le début de la crise sanitaire, grâce à des prêts, dont un du gouvernement britannique, des ventes d'avions ou encore une émission d'actions. Easyjet était tombé dans le rouge pour la première fois lors de l'exercice 2019-2020 (achevé fin septembre) à cause de la pandémie de Covid-19, avec une perte de plus d'un milliard de livres sur l'ensemble de son exercice décalé.

Aegean Airlines plonge dans le rouge en 2020

air-journal.fr-14 avril 2021

La compagnie aérienne grecque **Aegean Airlines** a enregistré en 2020 **une perte nette de 228 millions d'euros**, conséquence de la pandémie de Covid-19.

Le **chiffre d'affaires** 2020 la compagnie nationale basée à l'aéroport d'Athènes-Eleftherios Venizelos a atteint **415,1 millions d'euros**, contre 1,3 milliard d'euros en

2019 (-63,8%), alors que le Groupe transportait **5,17 millions de passagers** – un recul de 65% par rapport aux 15 millions de clients accueillis en 2019. Sur les neuf mois à partir d'avril 2020 et le début de la crise sanitaire, les revenus et le trafic passagers ont enregistré une baisse de 76%, tandis que le coefficient d'occupation est passé de 85% en 2019 à **62%** en 2020. Pour l'ensemble de l'année, la **perte nette** avant impôts atteint 296,8 millions d'euros (contre un bénéfice net de 16,7 millions en 2019), tandis que la perte nette après impôt atteint 227,9 millions d'euros (contre +78,5 millions en 2019).

Aegean Airlines rappelle dans son communiqué « avoir pris des mesures immédiates pour réaliser des économies de coûts, gérer les dépenses en immobilisations et renforcer les liquidités en réponse à la crise ». Au 31 décembre 2020, sa **trésorerie** s'élevait à 478,4 millions d'euros.

Durant le seul **quatrième trimestre**, la résurgence de la crise sanitaire et le renouvellement des mesures restrictives imposées en Europe et en Grèce « ont fortement impacté l'activité et les coefficients d'activité » : les vols opérés étaient 61% inférieurs à ceux de 2019, tandis que le trafic passagers a chuté de 77% et les revenus de 74%. Sur la période des deux mois de novembre / décembre, les restrictions de voyage appliquées sur le marché intérieur ont entraîné une baisse du trafic supérieure à 85%.

Pour le CEO de la compagnie de **Star Alliance** Dimitris Gerogiannis, 2020 « a certainement été l'année la plus difficile de l'histoire de l'aviation. Depuis le début de la crise, nous avons travaillé avec diligence pour gérer les défis de cette période particulière. Nous continuons à travailler pour améliorer encore notre résilience et notre compétitivité, mais aussi pour développer de nouveaux services pour nos passagers afin qu'ils soient plus efficaces une fois que les restrictions seront progressivement levées. Naturellement, la réalisation de la prochaine **augmentation de capital** est une autre étape importante de ce processus ».

Le dirigeant d'Aegean Airlines a ajouté : « les premiers mois de 2021 sont également fortement impactés par les restrictions imposées dans toute l'Europe lors du deuxième confinement, déjà en vigueur depuis six mois. Nous prévoyons une reprise progressive mais significative **au second semestre 2021** et au-delà, à condition que le taux de vaccination récemment amélioré se poursuive et que le passeport numérique vert de l'UE soit mis en œuvre avec succès au plus tard fin juin ».

Aegean Airlines annonce d'autre part pour mai 2021 la livraison de son quatrième **Airbus A321neo** (son neuvième monocouloir remotorisé), dans le cadre d'un plan de livraison total de 46 nouveaux appareils s'étendant jusqu'en 2026 : elle attend en plus six A321neo et 31 A320neo.

Air Namibia en liquidation : les voyagistes réclament un fonds de garantie pour rembourser les clients

air-journal.fr - 14 avril 2021

La **récente faillite** de la compagnie aérienne **Air Namibia** remet à nouveau sur la table la **nécessité d'un fonds de garantie pour rembourser les billets** déjà émis à des clients.

Sa liquidation a été entérinée le 2 mars par la Cour suprême de justice namibienne, qui a nommé deux administrateurs judiciaires, David John Bruni et Ian Robert McLaren, pour rembourser un tant soit peu les créanciers. Mais qui va rembourser les voyagistes et particuliers détenteurs de réservations sur la compagnie namibienne ?

Personne ! A l'heure actuelle, aucun mécanisme juridique n'existe pour couvrir les faillites des compagnies aériennes.

L'Association internationale du transport aérien (IATA), refuse de mettre en place une **caisse de garantie**, estimant que les grandes compagnies traditionnelles ne mettant pas facilement la clé sous la porte (à l'exemple de la crise sanitaire, elles sont renflouées par les aides publiques), elles n'ont pas à payer une assurance pour les petites compagnies aériennes plus fragiles.

Depuis déjà juin dernier, Air Namibia bloquait les remboursements automatiques via le système de réservation Amadeus comme cela est normalement l'usage en cas de vol annulé. Un voyageur français témoigne : « *Nous avons une trentaine de clients concernés. Malgré nos relances, cette compagnie n'a pas traité nos demandes et à ce jour, nous avons plus de 40 000 euros bloqués. Le contrat de représentation commerciale en France avec la société Aviareps a lui-aussi été suspendu il y a plus de deux mois. La situation est critique et nous sommes harcelés par nos clients qui souhaitent être remboursés* ».

Un fonds de garantie est réclamé depuis longtemps par les voyageurs européens représentés par l'Association européenne des agences de voyages et tour-opérateurs (ECTAA). Cette dernière « *appelle les décideurs de l'Union européenne à introduire une législation européenne spécifique établissant un mécanisme obligatoire supporté par les transporteurs aériens pour protéger les passagers contre les défaillances des compagnies aériennes, dont le coût serait inclus dans le prix du billet* ». En France, des voyageurs pressent la Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes (DGCCRF) à intervenir dans ce dossier.

En octobre dernier, le **Parlement européen** a adopté une résolution appelant à renforcer « *la protection des consommateurs* », des fonds de garantie ou des contrats d'assurance des compagnies devraient être inclus dans les règles relatives aux droits des passagers européens. Mais les Etats membres de l'UE tardent toujours à réagir... En attendant, « *l'absence de caisse de garanties des compagnies qui atterrissent en Europe, va de nouveau, pénaliser le consommateur et l'éco-système du tourisme* », commente un représentant du vendeur de vols pas chers, Bourse-Des-vols.com.

Transport aérien : « Supprimer les vols intérieurs revient à exposer les territoires à des risques de délocalisation, à des suppressions d'emplois »

Le Monde – 14/04/2021

En réaction au projet de loi Climat et résilience, Thomas Juin, président de l'Union des aéroports français estime, dans une tribune au « Monde », qu'il faut inciter les compagnies aériennes à utiliser les avions les plus récents et à recourir aux carburants alternatifs durables.

Tribune. Comment réduire les effets néfastes du transport aérien ? Telle était la question posée aux membres de la convention citoyenne pour le climat. Les réponses ne se sont pas fait attendre : interdire et taxer. Les représentants du secteur aérien sont en droit de se demander ce que l'on a bien pu raconter aux membres de cette convention pour voir traité de la sorte un secteur fort de plus de 320 000 salariés, aussi vital pour l'économie des territoires, la vie des entreprises et la mobilité des citoyens. Le projet de loi Climat et résilience en cours d'examen au Parlement s'inscrit dans la même logique : le seul moyen de réduire les émissions du transport aérien, c'est d'arrêter de prendre l'avion. Cette logique de décroissance appliquée uniquement à la France est mortifère et déconnectée des réalités d'un transport aérien mondialisé. Tout

concourt à ce que l'usage de l'avion se développe d'abord et surtout en Asie, en Afrique et en Amérique latine. En Europe, le trafic est plus mature, mais l'avion reste incontournable.

En France, la suppression des vols intérieurs repose sur l'idée que le train peut devenir un substitut à l'avion. Ceci est illusoire, car le report modal a déjà eu lieu à la mise en service des lignes à grande vitesse (LGV) principalement depuis et vers Paris, entraînant dès lors la fermeture des lignes aériennes sans besoin de légiférer.

La croissance du trafic des vols domestiques s'est majoritairement effectuée sur les liaisons région-région, là où le train est incapable de proposer une réponse aux besoins de mobilité rapide et efficace des Français (+ 70,8 % entre 2009 et 2019). Cette situation ne changera pas, à moins de quadriller le territoire français de nouvelles LGV, aussi inconcevables d'un point de vue écologique qu'intenables pour les finances publiques.

Régression de la mobilité

Supprimer les vols intérieurs revient à exposer les territoires à une régression de la mobilité des Français, à des risques de délocalisation d'entreprises, à des suppressions d'emplois. Et tout cela pour quoi ? Les lignes visées par le législateur représentent 0,04 % des émissions de CO₂ générées par les transports.

De plus, dès 2022, les émissions des vols intérieurs seront entièrement compensées et, dans quelques années, les futurs avions, hybrides ou électriques, seront utilisés en premier lieu sur les lignes régionales. Alors, que faire pour concilier l'utilisation de l'avion avec la nécessité de réduire l'empreinte carbone du secteur ? Avant de parvenir à l'objectif ultime de l'avion zéro carbone, il faut rapidement prendre des dispositions pour réduire à plus court terme les émissions.

Les compagnies aériennes doivent être incitées à utiliser les avions les plus récents qui consomment 2 litres aux 100 km par passager, soit de 15 % à 20 % de moins que la génération précédente. Pour encourager au renouvellement des appareils, les exploitants d'aéroport se préparent déjà pour certains à moduler leurs redevances.

L'Etat doit aller plus loin en adaptant la fiscalité qui pèse sur le transport aérien. Il ne s'agit pas d'instaurer des taxes supplémentaires qui réduiraient encore la capacité financière des compagnies à renouveler leurs flottes mais bien de mettre en place des mécanismes fiscaux incitatifs profitant aux compagnies les plus vertueuses. Cette mesure aurait un impact sur tous les vols au départ des aéroports français, y compris les vols internationaux, les plus générateurs de CO₂.

Filière d'excellence

Il faut surtout œuvrer à une utilisation massive des carburants alternatifs durables. C'est le plus grand défi à venir pour le secteur aérien. L'utilisation de ces carburants permet de réduire de près de 80 % les émissions de CO₂. Techniquement, c'est possible mais il manque une filière de production capable de fournir en quantité suffisante ces carburants, à des prix compétitifs.

Il est indispensable pour stimuler la production que les pouvoirs publics imposent progressivement des seuils d'incorporation de ces carburants dans les réservoirs et se donnent les moyens financiers d'accompagner la filière pour réduire les coûts d'utilisation. La France est trop timorée en ne prévoyant que des seuils d'incorporation de 2 % en 2025 et de 5 % en 2030. Elle doit être plus ambitieuse et pousser à l'instauration de seuils européens à deux chiffres, plus proches des objectifs posés par les pays du nord de l'Europe.

La campagne présidentielle va bientôt s'ouvrir en France, Il est temps que les pouvoirs publics tiennent un discours de vérité sur le transport aérien : l'usage de l'avion

continuera à se développer en France comme partout dans le monde. La France compte parmi les leaders mondiaux en matière d'industrie aéronautique.

Face aux enjeux climatiques, il est nécessaire de s'appuyer sur cette filière d'excellence pour réduire par l'innovation les émissions du transport aérien à l'échelle de la planète. La nécessaire transition écologique du transport aérien est aussi une opportunité pour le pays en termes industriels et technologiques, en termes d'emplois et de richesses.

Airbus Canada accélère la cadence et parie sur la sortie de crise

Le Monde – 14/04/2021

Société, dont le Québec est actionnaire à hauteur de 25 %, veut augmenter la capacité de production de l'A220, leader de son secteur.

Le hangar, d'une surface de plus de 1 hectare, est vide de toute installation. Mais c'est ici qu'Airbus Canada prépare l'avenir post-Covid. Jusqu'à janvier, ce vaste bâtiment de l'usine Airbus-Bombardier, située à Mirabel, aux abords de l'aéroport cargo de la grande région de Montréal, accueillait les chaînes d'assemblage du CRJ, le jet régional de l'ancien fleuron québécois de l'aéronautique. Mais le rachat définitif, en février 2020, du programme A220 (ex-CSeries) de Bombardier par le géant européen laisse désormais Airbus seul maître à bord.

Alors qu'à l'extérieur des ouvriers s'activent à faire descendre le logo Bombardier de la façade de l'usine pour ne laisser que celui d'Airbus, actant la fin d'un partenariat noué en 2018, d'autres entament le chantier qui doit permettre d'ici au début de 2022 d'installer les futures lignes de pré assemblage de l'A220.

La société Airbus Canada, dont le Québec est actionnaire à hauteur de 25 % par le biais d'Investissement Québec, entend accélérer la cadence de production de son dernier-né, ce monocouloir d'une capacité de 100 à 150 places, aujourd'hui leader dans son secteur.

« Un investissement substantiel »

Actuellement, de l'usine de Mirabel sortent chaque mois trois A220 ; un quatrième appareil destiné au marché américain est également produit sur la chaîne d'Airbus à Mobile, en Alabama. L'objectif est de parvenir, en cinq ans, à une production mensuelle de quatorze avions sur les deux sites, dont dix au Canada. Cette future ligne de pré assemblage, dite « pré-FAL » (pour « pre-Final Assembly Line »), est inspirée du site de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique), qui a rationalisé son mode de production.

Le hangar, de plus de 1 hectare, abritant la future ligne de pré assemblage d'Airbus à Mirabel, le 8 avril 2021. ALEXIS AUBIN POUR « LE MONDE »

En pré équipant, en amont, de planchers et de câblages les tronçons de fuselage de l'appareil, qui arrivent aujourd'hui totalement vides et nus, l'avionneur compte gagner en rapidité, en efficacité, en coût, et donc en rentabilité sur l'ensemble de sa ligne d'assemblage. Un processus qui comprend, une fois les tronçons équipés, l'ajout des ailes, celui de l'empennage, des trains d'atterrissage et des commandes de vol de l'appareil, autant d'éléments qui arrivent séparément par bateau de Chine, d'Irlande, d'Italie ou d'Allemagne. Seuls les pneus Michelin sont de fabrication purement française.

Alors que la pandémie laisse nombre de compagnies aériennes exsangues, le moment choisi par Airbus pour accélérer sa production ne laisse pas de surprendre. « *C'est un investissement substantiel*, reconnaît Florent Massou, chef du programme A220, qui refuse d'en dévoiler le montant exact. *Mais après avoir observé six mois de pause*

dans notre projet, nous avons fait le choix stratégique d'aller de l'avant, car nous observons beaucoup de signaux positifs. »

Ligne d'assemblage de l'Airbus A220, à Mirabel, au Québec, le 8 avril 2021. ALEXIS AUBIN POUR « LE MONDE »

Parmi ceux-ci, il y a les 647 commandes fermes émanant de 25 clients, avec une première commande post-Covid de vingt appareils, enregistrée en mars. Et 152 avions ont déjà été livrés depuis la première livraison commerciale en 2016. Mais sans la nouvelle ligne de pré assemblage actuellement en chantier, difficile de répondre en temps et en heure aux attentes d'Air France (60 commandes), d'Air Canada, de Delta ou d'Air Baltic.

Repli de 66 % du trafic aérien en 2020

Les derniers chiffres délivrés par l'Association internationale du transport aérien (IATA) ne sont guère encourageants. Le trafic aérien mondial a encore subi un recul de près de 75 % en février (par rapport à février 2019), après un repli de 66 % sur l'année 2020. Mais Florent Massou préfère retenir que ce sont les lignes internationales qui ont le plus souffert, quand les lignes domestiques, celles ciblées par son A220, résistent mieux, avec un recul de « seulement » 47,8 %.

Airbus Canada a profité au plus fort de la pandémie des aides d'urgence mises en place par Ottawa pour traverser la zone de turbulences. Dès le 24 mars 2020, elle confirmait avoir recours à la subvention salariale d'urgence du gouvernement pour quelque 1 000 employés sur les 2 800 que comptait alors Mirabel ; une aide permettant de prendre en charge 75 % du salaire des travailleurs mis en congé forcé, avec un maximum de 847 dollars canadiens (565 euros) par semaine. Mais cela n'aura pas suffi à éviter le licenciement de 300 employés sur le site.

Entente financière

D'autant que, jusque-là, le Canada était le seul pays du G7 à ne pas avoir apporté d'aides spécifiques à ses compagnies aériennes, les clients d'Airbus. En octobre 2020, étranglé par la crise, Air Canada avait annoncé l'annulation de 12 de ses 45 commandes fermes auprès de l'avionneur. Mais, après des mois de discussions, une entente financière a finalement été conclue, lundi 12 avril, entre le gouvernement canadien et la principale compagnie aérienne du pays. Ce pacte prévoit des liquidités à hauteur de 5,9 milliards de dollars canadiens, sous forme de prêts remboursables à Air Canada, mais il lui impose en échange de s'engager sur 33 commandes d'A220.

« Nous saluons ce geste du gouvernement du Canada pour son industrie du transport aérien. A plusieurs reprises, nous avons demandé de telles actions. Nous espérons que ce n'est pas la fin de l'effort pour soutenir le secteur qui est profondément touché par la pandémie de Covid-19 », a déclaré au Monde Philippe Balducci, le PDG d'Airbus Canada.

L'Iran suspend les vols avec la France en raison de l'épidémie de Covid-19

francetvinfo.fr - 14/04/2021

La compagnie IranAir assurait simplement un vol Téhéran-Paris hebdomadaire depuis plusieurs semaines.

L'Iran a annoncé, mercredi 14 avril, la suspension *sine die* des vols en provenance et à destination de la France. Cette décision touche les vols Téhéran-Paris de la compagnie publique IranAir, qui assure deux vols par semaine en temps normal, mais un seul depuis plusieurs semaines. Cette mesure est due à la situation sanitaire en

France, selon l'agence officielle Irna, qui cite le porte-parole de l'Organisation de l'aviation civile iranienne.

En revanche, le feu est passé au vert pour les liaisons aériennes avec le Royaume-Uni, qui vient d'engager un plan de déconfinement progressif lié aux progrès de sa campagne de vaccination. Dans l'immédiat, cette mesure n'est pas forcément synonyme de reprise du trafic aérien. En effet, plusieurs pays, dont le Royaume-Uni, avaient fermé leur ciel aux avions en provenance d'Iran, après le crash du Boeing d'Ukraine International Airlines, abattu par un missile en janvier 2020 peu après son décollage de Téhéran.

Selon les derniers chiffres officiels, l'épidémie de Covid-19 a fait 65 400 morts en Iran, sur un total de plus de 2,1 millions de personnes contaminées. La République islamique fait face depuis la fin du mois de mars à une nouvelle vague encore plus violente que les précédentes. Le ministère de la Santé a annoncé mercredi un nouveau record des cas confirmés quotidiens (25 582 personnes). Mais de l'aveu même des autorités, ces chiffres sont largement sous-évalués par rapport à la réalité.

Continuez à prendre bien soin de vous et de tous vos proches.

Bien à vous.

Les Sections CFE-CGC du Périmètre Pilotage Economique

