

Lettre du 16 décembre 2024

Table des matières

« Air France entend revenir à Bamako, Niamey et Ouagadougou », assure la DG Anne Rigail..1
IAG conserve sa participation de 20 % dans Air Europa et participe à l'augmentation de capital avec 16 millions d'euros5
Qatar Airways, Emirates... Les compagnies du Moyen-Orient, championnes de la rentabilité .8
Malgré le manque d'avions, le transport aérien bat tous les records.....10

« Air France entend revenir à Bamako, Niamey et Ouagadougou », assure la DG Anne Rigail

Source : Jeune Afrique

Desserte du Sahel, lancement du vol Abidjan-Paris d'Air Côte d'Ivoire, tarifs prohibitifs de certains desserts, concurrence avec la Turquie et le Golfe... La directrice générale d'Air France a répondu aux questions de JA.

La directrice générale d'Air France se rend à Abidjan, où elle doit échanger avec Laurent Loukou et le général Abdoulaye Coulibaly, respectivement directeur général et président d'Air Côte d'Ivoire, notamment pour préparer l'accord de partage de code que les deux compagnies souhaitent mettre en place lors du lancement du vol Abidjan-Paris du pavillon ivoirien. Au menu de son déplacement également, une rencontre avec les équipes d'Air France à Abidjan et une participation à l'assemblée générale annuelle de l'Association des transporteurs aériens francophones (Ataf), dont Air France est l'une des 21 compagnies membres.

(..)Jeune Afrique : Pendant très longtemps, l'Afrique a été un marché particulièrement porteur pour Air France. Il l'est un peu moins en proportion de l'activité globale de la compagnie, mais que représente-t-il encore, pour la compagnie et pour vous plus personnellement ?

Anne Rigail : Cela reste un marché extrêmement important : nous desservons 37 destinations dans 28 pays. Si l'on considère par rapport à nos capacités avant-Covid, nous avons une croissance de 6 %, plus importante que celle du réseau mondial, qui est de 5 %. Cela montre bien que l'Afrique a une place particulière pour nous, et pour moi, qui a passé mon enfance au Maroc. Nous sommes présents en Afrique depuis 1933, donc depuis quatre-vingt-dix ans. Là,

nous allons à Abidjan, dont la première desserte s'est faite en 1940. Nous avons toujours été présents de manière continue, quelles que soient les difficultés, y compris pendant les crises comme le Covid ou Ébola.

Vous n'êtes en revanche plus présents, depuis plus d'un an, à Bamako, Ouagadougou et Niamey. Entretenez-vous un espoir de retour vers ces destinations ?

Oui. La situation géopolitique nous amène à suspendre ces dessertes. Nous avons en plus une interdiction de survol du Niger, ce qui rallonge le parcours de 15-20 minutes à 1 h 30 pour certaines destinations. Nous restons déterminés à reprendre ces dessertes, ce qui dépend de l'obtention des autorisations auprès des autorités locales. Il faut que nous arrivions à sortir de cette situation.

Des discussions existantes-elles, ou les négociations sont-elles à l'arrêt ?

Nous souhaitons reprendre les discussions au sujet de notre retour, en premier lieu au Mali, qui est un marché très important avec des flux conséquents, et dans l'ensemble du Sahel.

Outre le Niger, vous ne pouvez plus survoler la Libye ni le Sud-Soudan. Comment poursuivre les opérations dans un cadre aussi contraint ?

Si l'on considère les difficultés de survol qui s'accumulent depuis quelques années, avec également la Russie et le Moyen-Orient, les possibilités de traverser les espaces se sont considérablement réduites. Nous veillons évidemment chaque jour à la sécurité de nos clients et de notre personnel à plus haut niveau, ce qui nous amène à fermer certains espaces de manière temporaire, à réévaluer la situation, à les rouvrir... C'est le cas de toutes les entreprises. Et c'est la caractéristique du monde actuel, qui n'est plus du tout celui de la guerre froide où existaient des positions assez arrêtées et assez stables, mais dans une surveillance permanente, appuyée par les informations données par les autorités.

En quelques années, les possibilités de traverser les espaces se sont considérablement réduites

Air France a encore un monopole sur plusieurs lignes directes entre Paris et des capitales africaines comme Libreville ou N'Djamena. Sur ces vols-là, les tarifs sont particulièrement élevés, surtout dans le sens Afrique-France. En publiant ses résultats du troisième trimestre, la compagnie s'est d'ailleurs félicitée de « rendements élevés sur les réservations tardives ».

Comprenez-vous la colère des usagers et des autorités dans ces destinations ?

Nous sommes attentifs à cette problématique. Nous sommes conscients que nous avons en Afrique des tarifs élevés, mais ils ont baissé de 3 % sur les neuf premiers mois de 2024. Ils sont également fixés par rapport à la concurrence, qui n'est effectivement pas présent dans tous les marchés. Concernant nos résultats, nous avons surtout réalisé un bon coefficient de remplissage ce trimestre. La tarification exige une attention permanente. On sait qu'avec les systèmes de revenue management (RMS), les dernières places ont tendance à monter, mais les commerciaux surveillent en permanence que les tarifs restent acceptables.

Vous êtes imposés, chez Air France, une politique très ambitieuse concernant les carburants d'aviation durables, tout en déplorant le différentiel que cela induit face à vos concurrents à l'international. Est-ce tenable à long terme ?

C'est le choix de l'Europe d'avoir une réglementation ambitieuse, ce qui est une bonne chose. Mais il y a des hubs adjacents, comme Istanbul ou les hubs du Golfe, qui sont moins impactés par ces coûts de décarbonation. Si l'on considère la réglementation SAF, un parcours via Paris sera taxé pour la décarbonation, alors qu'il n'y aura pas cet impact via Dubaï ou via Istanbul. Cela peut représenter jusqu'à 100 euros d'écart sur un billet en classe économique. Notre positionnement n'a pas changé : nous avons toujours dit que nous étions pour la concurrence, mais une concurrence loyale.

Paris a longtemps été la plaque tournante de la correspondance entre l'Afrique et les autres régions du monde. Mais c'est de moins en moins vrai au fur et à mesure de

I'émergence des entreprises du Golfe, pensez-vous que vous pouvez encore inverser la tendance ?

Certains flux, comme ceux vers l'Asie du Sud-Est, ont beaucoup baissé, réduisant la réglementation européenne sur la décarbonation, mais du fait de coûts sociaux et de taxes moins élevées et de soutiens des États. Clairement, on ne peut pas être compétitif sur ces destinations.

Nous pensons qu'il y a la place pour une desserte de Paris par Air Côte d'Ivoire

Air France KLM est actionnaire minoritaire d'Air Côte d'Ivoire, qui s'apprête à lancer son réseau longtemps -courrier, en commençant par Paris. Comment l'appréhendez-vous ?
Nous souhaitons un partenariat fort avec Air Côte d'Ivoire, et pensons qu'il y a la place, compte tenu du dynamisme de la Côte d'Ivoire et du dessert d'Abidjan, pour un dessert de Paris par Air Côte d'Ivoire, ce qui permettra de mettre en résonance nos deux hubs, celui de Roissy et celui d'Abidjan. Que ce soit avec Air Côte d'Ivoire ou avec Air Sénégal, nous souhaitons des partenariats avec les compagnies qui se développent au départ de l'Afrique.

Une diminution des fréquences d'Air France – qui a deux vols quotidiens sur Abidjan – a-t-elle été envisagée pour éviter la surcapacité, sachant que vous serez, avec Corsair, trois acteurs sur une même route ?

Non, car nous voyons aujourd'hui qu'il y a des passagers qui effectuent ce trajet via une correspondance, l'une des raisons étant que la desserte actuelle n'est pas forcément suffisante. On considère donc que la croissance du flux sur cette route permettra d'absorber l'arrivée d'Air Côte d'Ivoire.

Ce vol Paris-Abidjan est le seul de vos vols vers l'Afrique sur lequel vous proposez votre produit La Première, à raison de quatre sièges quotidiens. Prévoyez-vous d'étendre ce service, pour lequel vous avez encore investi dernièrement, à plus de destinations africaines ?

Nous n'avons pas de projet immédiat en ce sens. Il n'y a que dix-neuf avions sur lesquels nous avons une Première aujourd'hui, alors que nous en avons 29 avant le Covid, Air France a retiré les dix A380 qui en étaient équipés, nous avons donc dû limiter les destinations. Mais la montée en gamme d'Air France n'est absolument pas limitée à La Première, puisque nous accueillons de nouveaux avions – huit Airbus A350 cette année, chacun équipé de 48 sièges Business avec une porte – et reconfigurons certains de nos appareils. Nous reconfigurons également les sièges premium et les sièges économiques, qui seront plus confortables.

Commentaire : La position en Afrique d'Air France reste dominante bien qu'elle fait face à des défis concurrentiels, géopolitiques et économiques importants.

En effet la concurrence accrue des compagnies du Moyen Orient, de Turkish, de la RAM ou des compagnies Africaines et même Française (Corsair), remet en question la position historique du pavillon tricolore sur le marché juteux Africain, freinant la croissance d'Air France.

Pour préserver sa place sur ce marché stratégique, Air France construit, créer des alliances avec des partenaires africains notamment Air Côte d'Ivoire et offre une montée en gamme de ces services.

Cependant pour séduire et regagner la confiance des clients et répondre aux attentes des dirigeants Africains, la politique tarifaire devra être contrôlée et réactive.

Actions des pilotes de Transavia Hollande pour travailler plus longtemps

Augmenter l'âge de la retraite et réformer les conditions en cas de perte de licence.

Source : De Telegraaf

Un mouvement revendicatif pour changer la convention collective

Une partie des pilotes de Transavia prévoit des actions afin d'obtenir des modifications dans leur convention collective.

Leur principale revendication : pouvoir travailler au-delà de l'âge légal de la retraite.

Ils réclament également une réforme des dispositions concernant les pilotes qui perdent leur licence de vol, estimant que les membres du syndicat VNV sont avantagés.

Pour faire pression, ces pilotes refusent désormais d'accepter des vols supplémentaires demandés par la compagnie. Les répercussions potentielles sur le programme des vols, notamment des vacances, restent encore incertaines.

Le contexte et les revendications

Ce mouvement est porté par l'Alternatief voor Vakbond (AVV), un syndicat représentant environ 120 des 600 pilotes de Transavia.

Toutefois, l'AVV n'a pas le droit de participer aux négociations sur la convention collective. Une décision de justice prise plus tôt cette année a confirmé que la compagnie était en droit d'exclure l'AVV, estimant qu'elle représente un trop petit nombre de salariés.

Âge de la retraite

L'âge officiel de départ à la retraite est fixé à 58 ans, avec une possibilité de prolongation de 2 ans.

L'AVV demande une augmentation de cette limite, arguant que de nombreux pilotes souhaitent travailler plus longtemps.

Perte de licence

L'AVV exige également une réforme du système d'assurance pour les pilotes qui perdent leur licence.

Selon le président de l'AVV, Martin Pikaart, le système actuel favorise les membres de la VNV. L'écart de compensation peut atteindre 150 000 euros par pilote dans certains cas.

L'AVV considère cette différence comme un traitement discriminatoire, et réclame une égalité stricte entre tous les pilotes, quel que soit leur syndicat d'affiliation.

Conflit entre syndicats et Transavia

La VNV, qui représente plus de 90% des pilotes de Transavia, qualifie ces actions de "sauvages" et ne les soutient pas.

Elle accuse l'AVV de ne pas avoir de représentativité suffisante, une position confirmée par une décision judiciaire.

La VNV déclare que ces actions nuisent inutilement à Transavia, surtout en pleine période de transition avec l'arrivée des nouveaux avions Airbus moins bruyants.

Contexte de pénurie de pilotes

Transavia, comme KLM, fait face à une pénurie de pilotes.

La compagnie demande régulièrement à ses pilotes d'effectuer des heures supplémentaires sur une base volontaire.

Les membres de l'AVV refusent désormais de se porter volontaires pour ces vols supplémentaires.

Transavia a exprimé ses regrets face à cette situation et rappelle qu'en pleine transition, chaque pilote formé contribue à un avenir plus durable et silencieux.

Commentaire : La situation actuelle à Schiphol est suffisamment complexe pour Transavia Hollande et KLM donc le refus des pilotes AVV de voler volontairement pourrait causer des perturbations importantes dans le programme de vols et avoir des conséquences financières graves pour le groupe.

En même temps la demande de l'AVV semble légitime d'autant plus que face à la pénurie actuelle de pilotes et les délais de formation importants, revoir l'âge de départ pourrait être un compromis intéressant pour les pilotes et l'entreprise.

IAG conserve sa participation de 20 % dans Air Europa et participe à l'augmentation de capital avec 16 millions d'euros

Source : Reuters

IAG qualifie son investissement d'« exclusivement financier » et maintient sa participation de 20 %.

Le groupe reste en attente pendant que les Hidalgo négocient la vente d'un autre 20 % à Air France-KLM ou Etihad.

Sa participation, acquise pour 100 millions, a déjà pris 30 % de valeur depuis son achat il y a deux ans.

Le groupe aérien IAG, propriétaire de Iberia, Vueling et British Airways, conservera sa participation de 20 % dans Air Europa, après avoir annoncé sa décision de participer à l'augmentation de capital proposée par la famille Hidalgo, propriétaire du holding Globalia et détentrice des 80 % restants de la compagnie aérienne espagnole. Cette décision intervient dans un contexte marqué par des rumeurs concernant la vente d'un autre 20 % du capital d'Air Europa à l'un de ses principaux concurrents, Air France-KLM, ou encore à la compagnie émiratie Etihad Airways.

C'est ce qu'ont confirmé des sources internes d'IAG après une réunion du Conseil d'administration du groupe. Cette décision intervient à deux jours de la clôture du délai imposé par les propriétaires majoritaires d'Air Europa, qui avaient envisagé une absorption complète par IAG jusqu'à il y a quatre mois.

Un apport de 16,25 millions pour maintenir sa part

IAG injectera 16,25 millions d'euros, tandis que la famille Hidalgo a déjà contribué à hauteur de 65 millions d'euros, équilibrant ainsi le capital d'Air Europa à un total de 81,25 millions d'euros. Selon des sources de la compagnie, cette participation vise à maintenir la participation actuelle de 20 % et les droits associés, tout en évitant une dilution de cette part.

De plus, ces mêmes sources rappellent qu'une éventuelle dissolution d'Air Europa, évoquée en raison de son fonds de roulement négatif, a été écartée. Globalia a permis cet équilibrage sans débourser d'argent liquide, en transférant des actifs immobiliers via sa filiale Globalia Activos Inmobiliarios, selon des informations relayées par *El Confidencial*.

La valeur d'Air Europa en hausse de 30 %

IAG a précisé que sa décision repose sur des critères purement financiers. Bien que le groupe ne dispose pas d'un siège au conseil d'administration d'Air Europa et ne s'immisce pas dans ses opérations, la participation initiale de 100 millions d'euros qu'IAG avait acquise en 2022 a pris 30 % de valeur, atteignant désormais 130 millions d'euros. Cela valorise Air Europa à environ 650 millions d'euros, contre 500 millions lors de son acquisition par IAG.

Cette reprise de valeur est attribuée à une amélioration financière et opérationnelle récente d'Air Europa, notamment grâce à une augmentation de 18 % des revenus en 2023 et un bénéfice net historique de 165 millions d'euros. Pour 2024, les dirigeants prévoient que ce bénéfice atteindra 200 millions d'euros. En parallèle, la compagnie a déjà remboursé 124 des 141 millions d'euros de prêts accordés par l'ICO en 2020 et prévoit de commencer à rembourser les 475 millions d'euros de la SEPI dès l'année prochaine, réduisant ainsi progressivement son niveau d'endettement.

Les coûts indirects compensés par les gains

Grâce à cette appréciation de 30 %, IAG peut comptabiliser un gain de 30 millions d'euros supplémentaires. Ce montant compense partiellement les coûts liés à l'échec de deux tentatives d'acquisition complète d'Air Europa.

Lors de la première tentative, IAG a versé 40 millions d'euros à la famille Hidalgo en guise de frais de rupture (break-fee), puis 35 millions d'euros pour un droit de préférence sur l'achat. Lors de la seconde tentative, abandonnée cette année, une pénalité de 50 millions d'euros a été imposée.

En dépit de ces frais, IAG maintient une stratégie d'investissement passive vis-à-vis d'Air Europa, tout en bénéficiant de la montée en valeur de sa participation et en restant spectateur des négociations concernant un éventuel rachat de 20 % par Air France-KLM ou Etihad Airways.

Commentaire : IAG maintient une participation prudente et passive dans Air Europa et ne compte pas offrir une opportunité de consolidation à l'un de ses principaux concurrents en Europe en quittant Air Europa.

L'arrivée du groupe AFKLM reste toujours possible.

IAG reste dans une position d'observateur stratégique tout en protégeant ses intérêts financiers.

Korean Air acquiert une participation majoritaire dans son rival Asiana, concluant ainsi une fusion

Source : WSJ

Korean Air Lines a acquis une participation majoritaire dans Asiana Airlines pour environ 1 milliard de dollars, mettant fin à un processus de fusion de quatre ans entre les deux principales compagnies aériennes de Corée du Sud.

Jeudi, Korean Air a annoncé avoir finalisé le paiement d'un total de 1,5 trillion de wons (soit environ 1,05 milliard de dollars) pour l'acquisition de 131,6 millions d'actions, représentant une participation de 63,88 % dans Asiana Airlines.

« Cette acquisition représente un jalon stratégique pour l'industrie aérienne coréenne », a déclaré Korean Air dans un communiqué, précisant qu'Asiana est désormais l'une de ses filiales.

Gestion et intégration future d'Asiana

Un nouveau conseil d'administration sera formé pour Asiana en janvier, afin qu'elle puisse fonctionner de manière indépendante pendant une période transitoire. L'intégration complète dans Korean Air devrait être achevée d'ici deux ans, a ajouté la compagnie.

Un processus retardé par des préoccupations antitrust

Le processus de fusion, initié en novembre 2020, a été retardé en raison de préoccupations antitrust soulevées par plusieurs régulateurs internationaux. Les deux compagnies ont dû faire face à l'examen de 14 grandes autorités mondiales en matière de concurrence, y compris celle de l'Union européenne.

Pour obtenir l'approbation de l'UE, Korean Air a accepté de céder quatre de ses routes aériennes à destination de l'Europe à T'way Air, un concurrent local. En outre, elle a conclu un accord de 470 milliards de wons pour vendre l'activité fret d'Asiana à la compagnie locale Air Incheon.

Fusion des compagnies low-cost affiliées

Selon des responsables de Korean Air, trois compagnies aériennes à bas coût affiliées à Korean Air et Asiana seront fusionnées pour former un transporteur low-cost unique en Corée du Sud.

Commentaire : L'acquisition d'Asiana Airlines par Korean Air marque un tournant majeur pour l'industrie aérienne coréenne.

Korean Air devient un acteur plus puissant, lui permettant de pouvoir rivaliser avec les grands transporteurs internationaux et de consolider sa place sur le marché mondial.

Le succès de cette consolidation dépendra de la gestion efficace de l'intégration d'Asiana dans Korean et de mener des synergies opérationnelles pour réduire les coûts et leurs endettements très importants.

Qatar Airways, Emirates... Les compagnies du Moyen-Orient, championnes de la rentabilité

Source : Les Échos

Les compagnies du Moyen-Orient ne sont pas les plus importantes, mais cela ne les empêchent pas de rayonner.

Selon l'ata, les opérateurs de la région affichent des marges largement supérieures à la moyenne mondiale.

Après une année 2023 fructueuse, la rentabilité du transport aérien a reculé en 2024. C'est l'un des enseignements des estimations présentées, mardi 10 décembre, par l'Association internationale du transport aérien (lata). Mais derrière les grands chiffres se dessinent des écarts manifestes d'une région à l'autre. Et si les compagnies d'Amérique du Nord sont celles qui génèrent - et de loin - le plus gros volume de bénéfices, celles du Moyen-Orient sont - là aussi de loin - les plus rentables. Une sacrée revanche pour une région qui avait basculé dans le rouge avant même la crise sanitaire.

En captant plus de la moitié du trafic mondial (calculé en passager au kilomètre transporté), les deux marchés matures que sont l'Europe et l'Amérique du Nord dominent naturellement les débats. Sur les 31,5 milliards de profits nets attendus pour l'ensemble du transport aérien, les compagnies de ces deux régions vont générer, respectivement, 10 milliards et 12 milliards de dollars. Avec l'amélioration attendue des performances économiques du secteur, ces montants sont amenés à croître encore en 2025, de l'ordre de deux milliards de dollars supplémentaires pour chacun des continents.

Un profit par passager trois fois supérieur à la moyenne

Pour autant, les compagnies du Moyen-Orient apparaissent bien plus rentables. Emmenées par des champions comme Emirates et Qatar Airways - qui ont récemment annoncé des résultats records -, elles cumulent plus de 5 milliards de profits nets alors qu'elles représentent moins de 10% du trafic mondial. C'est largement plus que les compagnies d'Asie-Pacifique, qui retrouvent peu à peu leurs niveaux de trafic pré-Covid et disposent d'un trafic trois fois supérieur.

Cette différence est encore plus marquante lorsque ces chiffres sont rapportés au nombre de passagers. Avec 8 dollars par passager pour les compagnies européennes et 10 dollars par passager pour les compagnies nord-américaines, c'est au-dessus de la moyenne du secteur (6,4 dollars). Mais c'est loin de ce que réalisent les opérateurs du Moyen-Orient, avec pas moins de 23 dollars de profits nets générés par passagers. Et cela va se poursuivre en 2025 selon les prévisions de l'ata.

« Par passager, le Moyen-Orient va gagner près de 24 euros, l'Amérique du Nord près de 12 dollars et l'Europe 9 dollars. Ces trois régions se situent au-dessus de la moyenne du secteur, qui est de sept dollars par passager. Les trois régions qui se situent en dessous de la moyenne du secteur sont l'Amérique latine, l'Asie-Pacifique et l'Afrique, qui ne génère qu'un seul dollar de bénéfice par passager », déclare Marie Owen Thomsen, économiste en chef de l'ata.

Impact géopolitique contrasté

Pour Willie Walsh, directeur général de l'Iata, cela tient notamment à l'importante part de trafic premium drainé par les compagnies du Golfe, en particulier Emirates, Qatar Airways et Etihad. Il mentionne également l'apport du cargo avec une forte croissance des capacités, notamment porté par les échanges avec l'Europe.

De façon assez surprenante, la région apparaît ainsi modérément affectée par les nombreux troubles géopolitiques : guerre entre Israël et le Hamas, affrontement avec le Hezbollah, tensions avec l'Iran... en attendant les conséquences de la chute de Bachar al-Assad en Syrie.

« De manière générale, les perturbations significatives qui ont eu lieu dans la région n'ont pas affecté la contribution nette plus élevée des passagers venant du Moyen-Orient », observe Willie Walsh.

Le directeur général de l'Iata nuance néanmoins son propos. Il cite, d'un côté, « certaines compagnies aériennes de la région souffrent énormément de la situation et qui luttent vraiment dans l'environnement actuel ». De l'autre, il estime que la situation géopolitique mondiale tend plutôt à favoriser certaines compagnies, dont celles du Golfe.

« Nous avons constaté que des compagnies au Moyen-Orient bénéficient de certains problèmes géopolitiques. Ainsi, la fermeture de l'espace aérien russe a probablement profité au Moyen-Orient, avec une partie du trafic passant par cette région. De même, le peu d'activités directes entre les États-Unis et la Chine profite aux principales plateformes de correspondance du Moyen-Orient », analyse Willie Walsh, en citant les hubs de Dubaï et Doha.

Commentaire :la rentabilité des compagnies du Golfe fait des envieux en Europe mais cette rentabilité est discutable.

En effet le soutien financier des États pétroliers, le cout du pétrole faible, les taxes aéroportuaires réduites, une imposition sur les sociétés discutables et des couts salariaux défiant toutes concurrences offrent des bases solides pour exploiter sereinement leurs flottes sur le marché mondial de l'aérien et concurrencer les grands acteurs de l'industrie aéronautique.

Turkish Airlines envisage des vols directs vers l'Australie et au-delà

Source : Reuters

Turkish Airlines (TK, Aéroport d'Istanbul) prévoit de modifier jusqu'à cinq A350-1000 pour effectuer des vols sans escale vers l'Australie et d'autres destinations éloignées, a récemment déclaré le PDG Bilal Eksi à Aviation Week. Ces avions pourraient être configurés pour accueillir jusqu'à 60 sièges en classe affaires, réduisant ainsi le poids total de l'appareil et augmentant sa portée. Eksi a ajouté que des vols vers la Nouvelle-Zélande sont envisagés, bien qu'ils ne soient pas prévus avant 2026 au plus tôt.

Turkish Airlines a commencé à desservir l'Australie cette année :

Les vols tri hebdomadaires à destination de Melbourne Tullamarine utilisent des A350-900 standards et font escale à Singapour Changi pour le ravitaillement.

Les vols quadri hebdomadaires à destination de Sydney Kingsford Smith utilisent le même type d'avion avec une escale à Kuala Lumpur International pour le ravitaillement.

Selon Eksi, les B787-9 actuellement en flotte sont capables de voler sans escale entre Istanbul et Melbourne, mais cela nécessiterait de réduire la charge utile, ce qui n'est pas optimal. En conséquence, Turkish Airlines continuera d'effectuer des escales en Asie du Sud-Est jusqu'à l'arrivée des A350-1000, dont les premières livraisons sont attendues en 2025 (la compagnie en a commandé 15).

Configuration optimisée pour les vols long-courriers

La configuration prévue pour une partie des A350-1000 mettra l'accent sur un nombre élevé de sièges premium (classe affaires), ce qui permettra de réduire le poids global tout en maintenant des revenus suffisants pour rendre les vols sans escale économiquement viables. Cependant, la majorité de la flotte des A350-1000 aura une configuration avec moins de sièges en classe affaires et sera affectée à des routes plus courtes.

Eksi a indiqué que, une fois les vols directs vers Sydney et Melbourne en place, Auckland pourrait être la prochaine destination. L'arrivée des A350-1000 permettra également d'envisager des options en Amérique du Sud, a-t-il ajouté.

Développement des services vers l'Amérique du Sud

Actuellement, Turkish Airlines dessert São Paulo Guarulhos et Buenos Aires Ministro Pistarini, et débutera des vols vers Santiago du Chili à la mi-décembre. Toutefois, à l'instar des services vers l'Australie, les vols à destination du Chili et de l'Argentine nécessitent une escale pour le ravitaillement, cette fois à São Paulo.

Commentaire : Turkish Airlines poursuit sa stratégie de développement ambitieuse et innovante en ciblant d'autres marchés long-courriers, avec un accent sur l'Australie et l'Amérique du Sud.

L'arrivée des A350-1000 modifiés sera déterminante pour atteindre ses objectifs.

En attendant, Turkish Airlines doit exploiter ses atouts, tels que son positionnement géographique, son hub et ses services premium.

Malgré le manque d'avions, le transport aérien bat tous les records

Source : Les Échos

Trois ans après la fin du Covid, le transport aérien international a dépassé ses niveaux de trafic et de recettes de 2019. Mais le manque d'avions et de pièces détachées freine encore la croissance.

Si en trois ans le transport aérien a largement redressé la tête depuis la pandémie, il pourrait aller encore bien mieux. C'est ce qui ressort des dernières prévisions de l'association du transport aérien international (IATA) dévoilées ce mardi à Genève.

Globalement, le secteur a retrouvé et même dépassé son niveau d'avant Covid avec plus de 4,89 milliards de passagers transportés en 2024, un chiffre d'affaires cumulé de 965 milliards de dollars et un bénéfice net de 31,5 milliards. Et sauf nouveau cataclysme mondial, le transport aérien s'achemine vers de nouveaux records, avec 5,2 milliards de passagers attendus en 2025 et un chiffre d'affaires qui devrait franchir pour la première fois, le cap symbolique des mille milliards de dollars.

Sentiment de frustration

Les compagnies d'Amérique du Nord continuent de générer la plus grosse part des profits, avec un bénéfice net prévu de 11,8 milliards de dollars en 2024, qui monterait à 13,8 milliards l'an prochain. Les compagnies européennes arrivent en deuxième position, avec 10 milliards de dollars de bénéfices cette année et 11,9 milliards prévus pour 2025, loin devant leurs concurrentes d'Asie-Pacifique (3,2 milliards de dollars en 2024) et du Moyen-Orient (5,3 milliards de dollars). Ce sont néanmoins ces dernières qui tirent la croissance du trafic.

En dépit de ce redressement spectaculaire, après les 181,5 milliards de dollars de pertes cumulées de la période 2020-2022, le sentiment dominant parmi les compagnies aériennes reste la frustration. Le terme est revenu à plusieurs reprises dans la bouche du directeur général de l'IATA, Willie Walsh, ce mardi.

-30 %

La baisse des livraisons d'appareils Boeing et Airbus en 2024, par rapport aux prévisions. « La plus grande frustration pour les compagnies aériennes est l'incapacité de Boeing, Airbus, GE, Rolls-Royce, Pratt & Whitney, à livrer les avions et les pièces détachées nécessaires, a-t-il souligné. C'est une situation inacceptable. Et rien n'indique que cela va s'améliorer en 2025. Cela semble parti pour durer plusieurs années. »

Selon les chiffres collectés par l'IATA les livraisons de Boeing et d'Airbus en 2024 (1.254 avions) seraient inférieures de 30 % aux prévisions initiales et inférieures à celles de 2023 (1.377 avions). Plus d'une centaine d'avions manqueraient à l'appel. Et les prévisions de livraisons pour 2025 (1.802 avions) sont encore loin des attentes initiales (2.293 appareils).

Maintenances prolongées

A ces retards de livraisons s'ajoute une pénurie de pièces détachées, qui allonge les temps d'immobilisation des avions en maintenance. Mais aussi des problèmes de fiabilité sur un grand nombre de moteurs de nouvelle génération. Environ 700 avions seraient actuellement cloués au sol pour des problèmes de moteurs. « A quoi sert de promettre des moteurs plus performants si les avions doivent rester plus longtemps à l'atelier », déplore Willie Walsh.

La première conséquence de ce manque d'avions est le ralentissement de la croissance du trafic, qui devrait retomber à 6,7 % en 2025, contre 11,2 % en 2024. La deuxième conséquence est une augmentation des coûts, qui réduit la rentabilité. « Les compagnies doivent louer des avions au prix fort pour remplacer les avions non livrés ou bloqués à l'atelier, explique le directeur de l'IATA. Le prix des pièces détachées a également augmenté dans des proportions bien supérieures à l'inflation, ajoute-t-il. Tout cela pèse sur les coûts ».

Bonne surprise sur la facture de jet fuel

Fort heureusement pour le secteur, la hausse des coûts est compensée par la baisse du prix du carburant, passé de 91,2 à 72,5 dollars le baril au cours des neuf derniers mois de l'année. « En dessous de 80 dollars le baril, le prix du carburant est considéré comme favorable au transport aérien », indique l'économiste en chef de l'IATA, Marie Owens Thomsen. Et cette tendance favorable devrait se poursuivre en 2025.

A cela s'ajoute le retour en force du fret aérien, dont les volumes et les tarifs sont repartis à la hausse après le trou d'air de l'an dernier grâce aux problèmes de sécurité du transport maritime dans le golfe Persique. Sur les 965 milliards de dollars de bénéfices cumulés, le cargo a représenté 149 milliards cette année.

En revanche, la forte hausse du prix des billets d'avion, qui avait marqué la période post-Covid et dopé les bénéfices en 2023, n'est plus qu'un lointain souvenir. En moyenne, le prix d'un billet d'avion a baissé de 1,8 % en 2024 et devrait encore reculer de 3,5 % en 2025. En y ajoutant les recettes annexes, qui représentent 137 milliards de dollars sur les quelque 705 milliards de recettes passagers, le prix moyen d'un billet d'avion s'établit à 380 dollars, pour un bénéfice moyen de 7 dollars par passager.

« En valeur ajustée de l'inflation, les tarifs aériens ont baissé de 44 % depuis 2014, ce qui a permis à un plus grand nombre de gens d'accéder à l'avion, souligne Marie Owens Thomsen. Mais la rentabilité moyenne du transport aérien reste insuffisante, au regard des investissements nécessaires. »

Commentaire : le transport aérien a effectué un redressement spectaculaire après la crise Covid, battant des records de trafic et de recettes.

Cependant les contraintes d'offres liés à des pénuries diverses ont freiné la croissance.

Les perspectives à moyen terme restent prometteuses notamment grâce à l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement et une croissance de la demande forte.