

Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, A. Kasmi, S. Aziri, C. De Nale, L. Dernoncourt, M. Fiorenzato, E.
Malary



Sommaire du 21 mars 2022:

- **Guerre en Ukraine : le prix des billets d'avion va augmenter, on vous explique pourquoi**
- **IAG prête 100 millions d'euros à Air Europa**
- **Air France projette une grosse commande d'avions Embraer pour sa filiale Hop**
- **Ukraine : les loueurs d'avions et les compagnies aériennes russes pris sous le feu croisé des sanctions et contre-sanctions**
- **Tourisme : l'impact direct du conflit russo-ukrainien sera limité chez les voyageurs français**
- **Guerre en Ukraine : comment le voyage d'affaires français est-il impacté ?**
- **Redevance bagage à Toulouse : le SCARA dit non !**
- **Melia Hotels s'installe à proximité de l'aéroport de Madrid-Barajas**
- **easyJet va relier Rennes et Limoges à Londres-Gatwick**
- **SANCTIONS CONTRE LA RUSSIE : BERLIN ENQUÊTE SUR TUI, MOSCOU-CHEREMETIEVO FERME DEUX TERMINAUX ET UNE PISTE**
- **LA PLUS GRANDE COMPAGNIE AÉRIENNE DE FRET DE RUSSIE SUSPEND TOUS SES VOLS BOEING**
- **DELTA ACCORDE 4 % D'AUGMENTATION À SES EMPLOYÉS**
- **LATAM AIRLINES : LA DÉCISION AMÉRICAINE SUR LE PLAN DE SAUVETAGE EN MAI**

Guerre en Ukraine : le prix des billets d'avion va augmenter, on vous explique pourquoi

Actu . fr – 20/03/2022

La guerre en Ukraine, qui fait rage depuis le 24 février dernier, a des répercussions économiques au niveau mondial.

L'invasion russe fait fluctuer le prix du baril de pétrole. Résultat : une flambée du prix des carburants, qui impacte durement les automobilistes... Mais aussi le secteur aérien.

Conséquence directe d'une montée du prix du pétrole et donc du kérosène, ce mélange d'hydrocarbures utilisé pour faire voler les avions, les billets d'avions vont, eux aussi, voir leur prix s'envoler.

Et faire grimper le coût des vacances d'été ? Sans doute, selon un porte-parole d'Air France KLM. « Nous avons augmenté le prix des billets depuis le 17 mars 2022, sur les vols long-courriers, pour un montant qui varie selon la destination et l'offre de voyage », indique-t-il.

40 euros en plus pour les longs-courriers

Pour autant, l'augmentation du prix du pétrole et le prix du billet ne sont pas corrélés, à proprement parler. « C'est plutôt l'offre et la demande qui régit le tarif des billets. Mais les coûts des carburants comptent pour 20 à 30% de nos coûts globaux, ce qui veut dire que l'augmentation du prix du pétrole a tout de

même un impact très important sur l'ensemble de nos compagnies. Et c'est pourquoi nous avons décidé hier d'augmenter le coût des billets », poursuit ce porte-parole de la compagnie Air France KLM.

Ainsi, pour un vol long-courrier Paris-La Havane par exemple ou une autre destination des Caraïbes, « nous appliquons une augmentation de 40 euros, pour un vol au tarif actuel de 619 euros aller-retour », poursuit-il.

« Il est trop tôt pour dire jusqu'à quand va se prolonger cette augmentation, puisque nos tarifs évoluent au jour le jour, en fonction de paramètres multiples. À ce stade, les augmentations ne concernent que les long-courriers », lance ce porte-parole de la compagnie Française.

Politique de couverture

"La plupart des compagnies sont assurées : elles adoptent une politique de couverture pour se fournir en carburant à l'avance.

Cela nous permet d'acheter du carburant en amont avec un prix déterminé, qui ne bouge pas.

Concrètement, pour le premier trimestre de 2022, nous avons déjà acheté 72% de notre consommation de carburant nécessaire, et pour le deuxième trimestre, nous sommes à 63% de couverture. Celle-ci augmente progressivement sur l'année, ce qui veut dire que nous n'avons que 28% de notre besoin en carburant qui n'est pas couvert."

selon le porte-parole d'Air France

Ces politiques permettent aux compagnies d'acheter du carburant à un prix moindre que celui du marché. Sur l'année 2021, Air France KLM a pu se fournir en kérosène pour 619 dollars la tonne, alors que le prix du marché s'élevait à 676 dollars la tonne.

Un gain qui ne permet toutefois pas de s'y retrouver lorsque le prix du carburant atteint des niveaux délirants.

Des différences selon les compagnies

Ainsi, ces augmentations sont dépendantes de chaque compagnie, qui appliquent, selon leur degré de couverture, une hausse ou pas.

« Les couts d'une compagnie aérienne sont répartis en trois gros pôles de dépense : un tiers pour les frais de personnel, un tiers pour les frais de kérosène et un tiers pour le reste. Aujourd'hui, le carburant connaît 20 à 30% d'augmentation en moyenne, donc cela a un gros impact », explique un expert du secteur aérien.

Selon lui, les compagnies low-cost sont davantage impactées, car elles ont beaucoup recours à du personnel en externe et ont donc moins de frais liés aux salariés, mais une plus grosse part liée au kérosène.

Et difficile de prévoir si la tendance va durer dans le temps : « Si la crise continue, on peut imaginer que les prix vont gonfler sur le long-terme, oui », lance cet expert.

Pas d'aide du gouvernement

Pourtant, les compagnies aériennes espéraient un coup de pouce du gouvernement et de son plan de résilience économique et sociale, présenté le 16 mars 2022.

Mis en place « pour faire face aux augmentations brutales du prix des matières premières lié à la guerre

en Ukraine », il ne devrait pas aider le secteur aérien.

« Nous n'avons pas prévu d'aide spécifique, car toutes les compagnies mondiales sont concernées par le prix du kérosène, elles vont toutes le répercuter. Mais on peut s'attendre à une répercussion sur les billets », a reconnu Bruno Le Maire, ministre de l'Économie, lors de la présentation de ce plan.

« Les compagnies demandent des mesures à l'État pour aider le transport aérien, et notamment celles déjà impactées avant la crise en Ukraine. Une taxe permettant de financer la sûreté des vols est notamment requise, mais pour l'instant, rien n'est acté », explique l'expert du secteur aérien.

L'augmentation du prix du carburant n'est pas la seule explication de l'augmentation du coût des billets : en réponse à l'interdiction de survol de nombreux pays d'Europe de l'Ouest par les avions russes, Vladimir Poutine a fermé son espace aérien aux compagnies européennes. Obligeant des avions à faire des détours pour l'éviter, et donc à consommer plus de carburant.

IAG prête 100 millions d'euros à Air Europa

L'Antenne– 18/03/2022

Le groupe aérien IAG a annoncé l'octroi à Air Europa d'un prêt de 100 millions d'euros pouvant être converti en prise de participation de 20 % dans la compagnie aérienne, avec laquelle il étudie depuis plusieurs mois un rapprochement.

IAG, maison mère d'Iberia et de British Airways, "est parvenue à un accord" pour un "prêt garanti de 100 millions d'euros sur sept ans" à la société espagnole Globalia, propriétaire d'Air Europa, a indiqué le groupe. En vertu de cet accord, qui doit être validé "par les autorités compétentes", IAG "aura la possibilité de convertir le prêt en une participation pouvant aller jusqu'à 20 % du capital d'Air Europa", a ajouté l'entreprise.

En échange de ce prêt, IAG s'assure une "période d'exclusivité d'un an" pour faire aboutir les discussions avec Globalia. Le groupe pourra également "égaler toute offre" reçue de la part d'un tiers par Air Europa "pendant les trois prochaines années".

IAG avait annoncé un projet de rachat d'Air Europa en 2019 pour un milliard d'euros, afin de se renforcer dans les liaisons vers le continent américain et de faire de Madrid l'un des principaux hubs européens. Mais ce projet a été mis à mal par la pandémie de Covid-19, qui a conduit IAG à diviser par deux son offre initiale, puis par les réticences de la Commission européenne, inquiète d'une réduction de la concurrence sur le marché espagnol.

"Structures alternatives"

Ces difficultés ont conduit IAG à annoncer à la mi-décembre 2021 la résiliation de l'accord d'achat de 2019. Le groupe britannique avait toutefois précisé vouloir trouver une nouvelle forme de rapprochement. "Cet accord nous donnera le temps d'évaluer [...] les structures alternatives pouvant intéresser les deux entreprises", a assuré le directeur général d'IAG, Luis Gallego.

"Depuis que nous avons commencé les négociations, le monde a changé", mais "nous restons convaincus de l'importance stratégique de cet accord pour le développement et la compétitivité du hub de Madrid", ajoute-t-il.

IAG, qui contrôle aussi la compagnie irlandaise Aer Lingus, est le troisième groupe aérien en Europe derrière Ryanair et Lufthansa. Air Europa est quant à elle la troisième compagnie ayant la plus forte présence en Espagne, après IAG et Ryanair.

Air France projette une grosse commande d'avions Embraer pour sa filiale Hop

Les Echos – 18/03/2022

Après les Airbus A220 d'Air France et les A320 pour Transavia France, le groupe Air France envisage d'acheter 35 à 50 avions régionaux Embraer 190-E2 pour renouveler la flotte de Hop. Un investissement de 2 à 3 milliards de dollars toutefois conditionné à un nouvel effort sur les coûts.

Cela faisait longtemps qu'on n'avait pas entendu une aussi bonne nouvelle chez Hop. Après des années de restructuration façon peau de chagrin, la filiale régionale d'Air France pourrait enfin retrouver une véritable perspective d'avenir, sous la forme d'une grosse commande d'avions.

Selon nos informations, les directions d'Air France et de Hop ont en effet engagé des discussions informelles avec les représentants du personnel, concernant une possible commande de 35 à 50 Embraer 190-E2, la dernière version remotorisée du jet régional brésilien, dont la précédente version équipe déjà Hop. Soit un investissement potentiel de 2 à 3 milliards de dollars au prix catalogue, pour le groupe Air France, déjà engagé dans le renouvellement de sa flotte moyen-courrier, avec l'Airbus A220, et de celle de sa filiale low cost Transavia France .

Un investissement sous conditions

Comme lors des précédentes commandes pour Air France et Transavia, la direction d'Air France conditionne toutefois l'achat de ces avions à l'acceptation par les différentes catégories de salariés - pilotes, hôtesses et stewards et personnels au sol - de nouvelles mesures d'augmentation de la productivité et de réduction des coûts à l'embauche. Des négociations formelles devraient démarrer dans les prochains jours, pour tenter de parvenir à un accord. La décision finale pourrait intervenir dans le courant de l'été.

L'A220, le « mignon petit avion » qui a chamboulé la carte de l'aéronautique

Interrogé sur ses intentions, Air France s'est refusé à commenter ces informations, mais n'a pas démenti. « Le groupe Air France étudie en permanence les besoins de flotte de ses compagnies », indique un porte-parole.

Un gain de 17 % sur le carburant

Une telle commande n'aurait pourtant rien d'habituel pour Hop. Même limitée à 35 appareils, elle permettrait de renouveler l'intégralité de sa flotte, aujourd'hui réduite à une trentaine d'Embraer E170 et E190, dont la plupart ont plus de vingt ans, en diminuant la consommation de carburant et les émissions de CO2 de 17 %, conformément aux engagements environnementaux du groupe. Elle permettrait aussi de rendre le sourire à des salariés passablement éprouvés par les coupes franches successives opérées dans leur entreprise.

Avant même la crise du Covid, le dernier plan de restructuration s'était soldé par une réduction de 40 % de l'activité de Hop opérée pour le compte et sous la marque d'Air France, avec une flotte ramenée de 69 à 32 appareils. Le dernier plan de départs volontaires, validé en juillet 2021, s'était traduit par 1.007 suppressions de postes sur un effectif 2020 de 2.400 personnes.

Pourquoi Air France accueille, plein d'espoir, son premier Airbus A220

Lors de la finalisation de ce plan, la direction d'Air France avait toutefois réaffirmé la nécessité pour le groupe de conserver une compagnie régionale d'alimentation de ses hubs de Roissy-CDG et Lyon. Afin de calmer les inquiétudes, Air France s'était même engagé à rester majoritaire au capital de Hop au moins jusqu'en mars 2026. Avec en prime, la garantie de ne pas réduire la flotte à moins de 29 appareils. Ce qui laissait supposer des rachats d'avions.

Paradoxalement, la période est plutôt favorable à des achats d'avions, du moins pour ceux qui en ont les moyens. La crise du Covid a fortement éprouvé les compagnies régionales, ainsi que les ventes d'Embraer, qui n'a pu livrer que 48 jets régionaux en 2021 et 44 en 2020, contre 89 en 2019. De quoi permettre à Air France de négocier une belle ristourne, comme avec Airbus pour l'A220.

Ukraine : les loueurs d'avions et les compagnies aériennes russes pris sous le feu croisé des sanctions et contre-sanctions

La Tribune – 17/03/2022

La situation des loueurs d'avions était déjà largement inconfortable, elle devient intenable. Celles des compagnies russes aussi. En riposte aux salves de sanctions occidentales destinées à clouer l'aviation russe au sol, le Kremlin vient d'adopter une loi autorisant la ré-immatriculation en Russie des appareils loués auprès de sociétés étrangères. Mesure symbolique ou peut être un premier pas vers la confiscation de plus de 500 avions ? Décryptage

Depuis le début des sanctions, la volonté de l'Union européenne, des Etats-Unis et du Canada est claire : asphyxier l'aviation commerciale russe, vecteur crucial pour assurer la connectivité au sein d'un pays 30 fois plus grand que la France. Et au sein de cette stratégie, le fait que la moitié de la flotte des compagnies russes soit louée auprès de sociétés financières occidentales apparaît comme un levier de choix sur lequel appuyer. De fait, il a été demandé à tous les loueurs occidentaux de rapatrier leurs avions d'ici le 28 mars. De quoi mettre à genoux Aeroflot, S7 Airlines et consorts. Pourtant, l'affaire est encore loin d'être entendue et la Russie vient de lancer la riposte.

Vladimir Poutine vient ainsi de valider une loi autorisant les compagnies russes à faire réimmatriculer en Russie les avions loués auprès de sociétés étrangères, et à obtenir des certificats de navigabilité russes pour continuer à les exploiter sur les lignes intérieures. Cette décision a pour objectif de contourner la suspension des certificats de navigabilité par différentes autorités de l'aviation civile à travers le monde.

Tourisme : l'impact direct du conflit russo-ukrainien sera limité chez les voyageurs français

La Tribune – 15/03/2022

A peine sortis de deux années de crise sanitaire qui ont durement touché leur activité, les professionnels du tourisme s'inquiètent davantage des conséquences indirectes du conflit (hausse des coûts du carburant, baisse du moral des clients) que de l'arrêt du tourisme de loisirs en Russie. Le conflit en Ukraine aura des répercussions induites sur la fréquentation des autres pays d'Europe de l'Est et des Etats baltes.

Il n'y aura pas de voyages organisés ce printemps pour des touristes français vers la Russie. Dès le 24 février, le syndicat des entreprises du tour-operating (Seto) a recommandé à ses membres de suspendre tous les départs jusqu'au 4 avril. L'actualisation attendue avant le 24 mars ne pourra que prolonger cette situation. La recommandation du Seto permet aux clients de bénéficier d'un avoir, et elle est avant tout symbolique. "Le marché russe n'avait pas encore redémarré cet hiver après la crise sanitaire. Les clients ne voulaient plus y aller, et la saison touristique ne démarre jamais avant le mois d'avril. Ces reports des voyages organisés depuis la France toucheront au maximum 200 personnes", a calculé René-Marc Chikli, président du Seto.

Les déplacements à destination de la Russie ont été fortement entravés au début de la guerre par la fermeture de l'espace aérien depuis les pays européens. Dans ses conseils aux voyageurs, depuis le 5 mars, le ministère français des Affaires étrangères "déconseille fortement" tout déplacement vers ce pays. En 2019, un an après la Coupe du monde de football, la Russie avait accueilli 154.000 touristes français selon le service des frontières du pays.

Leader sur la vente de forfaits touristiques vers la Russie, l'autocariste et tour-opérateur finistérien Salaün commercialise ses séjours sous la marque Pouchkine Tours. Plusieurs formules sont proposées en circuit, en bateau, en autocar ou en transsibérien. En 2019, la Russie représentait chez Salaün 10.000 clients et 25 millions d'euros de chiffre d'affaires. Soit 10 % de son activité. L'entreprise bretonne s'était-elle trop exposée à un risque dans ce pays ? "Ce qui se passe là-bas est dramatique mais sur le plan du business, je n'ai pas envie d'en parler", répond Michel Salaün, PDG de cette entreprise fondée en 1932 par son grand-père.

A l'autre bout de la France, dimanche 6 mars, l'autocariste lorrain Schidler a organisé un convoi humanitaire de six autocars pour rapatrier jusqu'à Metz 237 réfugiés ukrainiens massés à Mlyny, la frontière polonaise. A l'aller, Schidler avait emporté 150 mètres cubes de biens de première nécessité. En temps normal, les voyages touristiques vers l'Europe de l'Est représentent 20 % de son activité. "Les autocaristes sortent de deux années très difficiles. Il y a une pénurie de conducteurs, maintenant il y a la guerre mais ce qui va nous affecter directement, c'est la baisse du pouvoir d'achat, le prix du carburant", prévoit Thierry Schidler, président de cette entreprise de 70 salariés à Bouzonville (Moselle).

Si la guerre ne perturbe pas directement l'économie des tour-opérateurs, elle a déjà un effet sur les affaires en cours : les clients se sont mis en attente. Le 11 mars, le média spécialisé L'Echo Touristique a réalisé un sondage auprès des agences de voyages françaises. 70 % des professionnels interrogés constatent un ralentissement global des réservations sur toutes les destinations. Mais les réservations de vacances en France et en Europe du Sud, qui auraient pu faire office de valeurs refuges, n'augmentent pas pour autant. "En sortie de crise du Covid, nous étions en progression par rapport à 2019", rappelle René-Marc Chikli. "On a observé un tassement des réservations dès la première semaine de la guerre à

la fin du mois de février. Depuis la semaine dernière, ce ralentissement est encore plus marqué. Mais le tassement est davantage moral qu'économique et on se rattrapera dès qu'il y aura une accalmie", espère René-Marc Chikli.

Phobie collective

"Chez les touristes, il existe une phobie collective en termes de risques", commente Laurent Lanfranchi, directeur de Terra Nobilis, tour-opérateur spécialisé dans les voyages culturels moyen-courriers. En 2019, un tiers de ses clients ont choisi la Russie, les pays baltes ou la Bulgarie. "La semaine dernière, j'ai eu des annulations sur la Bulgarie et sur la Finlande. J'ai proposé le Danemark. Les clients m'ont répondu que c'était trop près des sous-marins russes", se désole Laurent Lanfranchi. Sa visite en groupe avec conférencier de "Kiev la mère des villes russes", prévue cette année du 2 juin au 5 juin, est annulée.

La Russie est perçue, en France, comme une destination propice aux voyages culturels et aux circuits, avec des combinés Moscou-Saint-Pétersbourg ou des croisières fluviales. CroisiEurope, qui organise depuis la fin des années 1990 des croisières sur la Neva et la Volga, a prévu de reprendre sa programmation saisonnière en mai. Les premiers départs cette année sont prévus au mois de mai, à bord de bateaux affrétés en Russie. A partir du mois de juin, c'est déjà complet. Le spécialiste alsacien, dont les bateaux naviguent également sur le Danube, craint une extension de l'impact de la guerre sur des pays d'Europe centrale voisins de l'Ukraine, comme la Roumanie. Et s'inquiète en premier lieu de la hausse du coût de l'énergie : avant la crise, les dépenses de carburant représentaient 9 % de son chiffre d'affaires.

"La guerre en Ukraine va aussi affecter aussi les acteurs du tourisme réceptif en France", prévient Didier Leandri, président des Entreprises fluviales de France. "A Paris, les bateaux de promenade sortent de deux années de crise sanitaire et la clientèle russe, mais aussi une partie de la clientèle américaine qui considère que la guerre se déroule en Europe, vont nous faire défaut", prévoit-il. "Cela fait deux ans qu'on est dans la mouise, qu'on ouvre et qu'on ferme. Je ne veux pas commenter ce qui va se passer avec la guerre", s'énerve déjà Charlotte Bruel, présidente de la Compagnie des Bateaux Mouches.

Guerre en Ukraine : comment le voyage d'affaires français est-il impacté ?

Déplacements Pros – 20/03/2022

Un récent sondage de l'AFTM concernant l'impact de la guerre en Ukraine sur le business travel d'entreprises françaises présente des résultats contrastés. Peu d'impact direct sur les PVE mais une modification largement répandue dans la façon de voyager.

L'AFTM (Association française des travel managers) nous a fourni en exclusivité les résultats d'une enquête menée auprès d'entreprises de son réseau, concernant l'impact de la guerre en Ukraine sur leurs déplacements professionnels. Nous en rendons compte ici, en l'assortissant de nos propres commentaires et mises en perspectives.

Sur les 254 réponses reçues, on trouve des entreprises de toutes tailles avec, cependant, une forte prime aux ETI (de 250 à 4999 salariés) et aux grands groupes (5000 et plus), puisque ces deux types d'organisation se partagent à part quasi égale 76% des réponses. Les PME (19%) et les entreprises de

moins de 10 salariés (14%) constituant le reste de l'échantillon.

70% des PVE inchangées

L'information principale de ce sondage tient en un chiffre : 70% des PVE n'ont pas été modifiées par le conflit ouvert débuté le 24 février dernier. Seule une trentaine de pourcents des entreprises interrogées ont donc infléchi leurs consignes, directives ou conseils à l'adresse de leurs voyageurs.

Les ciels russes et ukrainiens étant fermés, on peut raisonnablement estimer que ces entreprises dont la PVE n'a pas été modifiée n'ont tout simplement pas de relations directes avec les pays belligérants. Cette proportion élevée relativise le poids des échanges commerciaux entre la France d'une part, la Russie et l'Ukraine d'autre part.

De fait, selon les chiffres du Ministère de l'Economie, en 2020, la Russie était le 17ème fournisseur de la France et la France était le 18ème client de la Russie, pour des valeurs respectives de 331,7 Mds USD et de 239,7 Mds USD. Si les échanges économiques entre les deux pays sont anciens, leur part relative reste faible.

C'est l'inverse, d'une certaine façon, entre la France et l'Ukraine : en 2019, la France était le 9ème fournisseur de l'Ukraine, avec une part de marché de 2,8 %, mais pour un montant total des échanges de moins de 2 Mds €, en hausse constante cependant.

En revanche, un autre critère éclaire d'un jour nouveau les relations économiques entre les belligérants et la France. Avec plus de 500 filiales françaises implantées (dont 35 entreprises du CAC 40) en Russie, et quelque 160 en Ukraine, la France présente la particularité d'être le plus gros employeur étranger dans chacun de ces deux pays, avec, respectivement 160.000 et 30.000 salariés.

Mais des déplacements impactés à 70%

Cependant, nous retenons un deuxième chiffre de ce sondage AFTM : seulement 30% des répondant déclarent que la guerre n'a eu aucun impact sur leurs déplacements professionnels. Certes, s'il n'est significatif ou très significatif que pour 15% des répondants, il n'est pas absent pour 55% d'entre eux. Ce qui signifie que si la PVE n'a pas été modifiée, le conflit n'en impacte pas moins des voyages autres que ceux dont la destination finale serait l'Ukraine ou la Russie.

Ainsi, on peut penser à une modification des trajets vers l'Asie pour éviter les espaces aériens fermés. On peut aussi penser à une réticence à valider un déplacement dans l'Est de l'Europe. Le territoire ukrainien est vraisemblablement perçu comme une poudrière, à la merci d'une étincelle qui pourrait embraser les pays voisins.

Et parmi ces pays, certains sont des partenaires commerciaux non négligeables : la Pologne, au premier chef. Mais aussi la Hongrie ou la République tchèque. Pour chacun d'entre eux, la France entre dans leur top 5 des découchés extérieurs, dans le top 10 de leurs fournisseurs.

Redevance bagage à Toulouse : le SCARA dit non !

Déplacements Pros – 18/03/2022

Le Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes (SCARA) dépose un recours auprès du Conseil d'État contre la décision de l'ART d'homologuer la création à l'aéroport de Toulouse-Blagnac d'une nouvelle redevance par bagage. Celle-ci correspond à la mise à disposition des installations de tri et de traçabilité des bagages enregistrés et de livraison des bagages à l'arrivée.

Actuellement les coûts de la prestation de tri bagages sont inclus dans la redevance passagers. Les infrastructures de traitement des bagages sont en effet indispensables à l'exploitation d'un aéroport, quel que soit le nombre de bagages traités. Ces infrastructures ont des coûts fixes élevés et des coûts variables faibles, qui sont déjà compris dans la redevance passagers. « Ce qui rend injustifié un redevance supplémentaire liée au traitement du nombre de bagages », s'insurge le SCARA.

« L'application de cette redevance bagages supplémentaires entraînerait une discrimination entre les usagers des aéroports », poursuit le syndicat, qui regroupe la moitié des compagnies aériennes françaises, basées en métropole et dans les territoires ultra-marins.

Et le SCARA de dénoncer : cette redevance favoriserait les liaisons court et moyen-courrier, sur lesquelles peu de bagages sont enregistrés, ainsi que les compagnies low-cost qui facturent de longue date les bagages en soute et ont donc peu de bagages enregistrés... et verraient ainsi leurs factures de redevance passagers baisser au détriment des autres compagnies. Un exemple : pour un voyage vers une destinations Schengen, la somme due à l'aéroport de Toulouse-Blagnac pour un voyageur sans bagage baissera de 11% tandis qu'elle augmentera de 24% par rapport à 2021 lorsqu'il aura enregistré un bagage.

Le SCARA a donc décidé de déposer un recours auprès du Conseil d'Etat contre la décision de l'Autorité de régulation des transports (ART), recours auquel s'est associé la Chambre Syndicale du Transport Aérien (CSTA).

Melia Hotels s'installe à proximité de l'aéroport de Madrid-Barajas

Déplacements Pros– 18/03/2022

Le groupe hôtelier annonce l'ouverture prochaine d'une nouvelle propriété à proximité de l'aéroport international de Madrid, proche du Terminal 4.

Composé de 273 chambres, l'Innside Madrid Valdebebas sera à seulement quelques minutes du Terminal 4 de l'aéroport de Madrid. Il proposera une piscine sur le toit, un centre de remise en forme, un restaurant, un bar et 4 500m2 d'espaces événementiels, avec un centre de convention et une salle polyvalente. L'hôtel prendra ses quartiers dans une zone en plein essor où se situe le centre des congrès IFEMA et un nouveau projet d'hôpital privé.

«Innside Madrid Valdebebas sera une étape importante dans le segment de l'hôtellerie lifestyle dans un cadre très urbain. Son design disruptif, son emplacement imbattable et son service personnalisé et intelligent s'ajouteront à la valeur que notre marque, notre vocation de service et notre leadership dans la vente et la distribution numérique, créant un produit unique avec d'excellentes perspectives », a déclaré Gabriel Escarrer, vice-président exécutif et PDG de Melia Hotels International.

Un autre établissement de la marque devrait également ouvrir ses portes à Bangkok d'ici la fin de l'année.

easyJet va relier Rennes et Limoges à Londres-Gatwick

La compagnie low-cost britannique va également desservir cet été Manchester depuis La Rochelle.

Premier transporteur entre la France et le Royaume-Uni, easyJet ouvre trois lignes depuis Limoges, La Rochelle et Rennes à destination de l'Angleterre. L'heure est en effet à la reprise du trafic aérien transmanche, avec l'assouplissement des conditions de voyage. La compagnie low-cost avait notamment interrompu sa desserte Rennes-Londres Gatwick il y a deux ans. Elle sera relancée à compter du 2 mai et jusqu'au 28 octobre prochain. Côté fréquences, la ligne sera opérée à raison de deux vols par semaine (lundi et vendredi), et jusqu'à cinq hebdomadaires de fin juin à début septembre. La capitale anglaise sera ainsi sa sixième destination depuis Rennes, avec Genève, Lyon, Porto, Toulouse et Nice, précise Bertrand Godinot, directeur général d'easyJet pour la France.

EasyJet va également opérer pour la première fois la liaison Limoges-Londres Gatwick, du 1er mai au 27 octobre, à raison de trois vols par semaines (mardi, jeudi et dimanche). British Airways (Southampton) et surtout Ryanair (Londres Stansted, East-Midlands, Manchester, Bristol, Leeds-Bradford) assurent déjà des vols sur l'Angleterre depuis l'aéroport de Limoges Bellegarde. La compagnie aux avions orange reliera aussi La Rochelle à Manchester cet été, du 3 juillet au 4 septembre, à raison de deux vols par semaine (mercredi et dimanche).

SANCTIONS CONTRE LA RUSSIE : BERLIN ENQUÊTE SUR TUI, MOSCOU-CHEREMETIEVO FERME DEUX TERMINAUX ET UNE PISTE

Air Journal – 21/03/2022

Le ministère allemand de l'Economie cherche à savoir si l'oligarque russe Alexei Mordachov, principal actionnaire du numéro un mondial du tourisme TUI, a contourné les sanctions infligées par l'Union européenne en transférant ses parts à une société offshore contrôlée par sa femme.

« Une procédure d'examen des investissements est en cours », a indiqué une porte-parole du ministère à propos de cette enquête. La vérification concerne le récent transfert de 29,9 % des actions de TUI, pour une valeur de 1,3 milliard d'euros, à la société Ondero Limited située dans les Îles Vierges Britanniques, dont l'actionnaire principal n'est d'autre que Marina Mordashova, l'épouse d'Alexei Mordachov.

Ce tour de passe-passe pourrait permettre au milliardaire russe, qui détenait avant cette transaction 34 % du capital de TUI, de continuer à en jouir par le truchement d'une société aux mains de son épouse, alors qu'il est lui-même visé par les sanctions des Occidentaux liées à la guerre en Ukraine.

Par ailleurs en Russie, l'aéroport international Cheremetievo (ou Sheremetyevo) de Moscou, qui est le plus important du pays et le hub de la compagnie nationale Aeroflot, a pris des mesures face à une forte diminution du trafic international liée aux sanctions occidentales.

Le gestionnaire de Moscou-Cheremetievo a indiqué « suspendre des projets d'investissement », « réduire certains coûts » et « réaffecter des ressources de production ». Egalement, le terminal E, le terminal D et la piste 3 ont été temporairement mis hors de service, la fermeture des frontières entre la Russie et l'Europe

lui privant des activités d'une douzaine de compagnies occidentales dont Air France, Brussels Airlines, Finnair, KLM ou LOT Polish Airlines entre autres, et aussi du trafic international d'Aeroflot qui y est basée.

LA PLUS GRANDE COMPAGNIE AÉRIENNE DE FRET DE RUSSIE SUSPEND TOUS SES VOLS BOEING

Air Journal – 20/03/2022

La plus grande compagnie aérienne russe de fret Volga-Dnepr Group a annoncé vendredi avoir suspendu tous les vols utilisant des avions Boeing en raison des sanctions occidentales.

Dans un contexte de grande tension internationale avec l'invasion de l'Ukraine par la Russie, les sanctions ont interrompu l'approvisionnement de la plupart des avions et des pièces détachées en Russie. Les États-Unis et l'Europe ont fermé leur espace aérien aux compagnies aériennes russes, et Moscou a réagi en leur imposant la même mesure. Volga-Dnepr a déclaré dans un communiqué qu'elle avait arrêté les opérations de deux de ses filiales – AirBridgeCargo et Atran – qui utilisent 18 Boeing 747 et 6 Boeing 737 en raison de sanctions et d'une décision de l'Autorité de l'aviation civile des Bermudes (BCAA) de mettre fin à leurs certificats de sécurité. « La direction de Volga Dnepr a pris en pleine conscience la décision de trouver une solution possible avec des partenaires et des régulateurs de l'État », a déclaré la compagnie russe. Volga-Dnepr, qui se décrit comme le leader mondial du marché du fret surdimensionné et lourd, continue de piloter des avions de fabrication russe, notamment 12 avions cargo Antonov An-124 et 5 Ilyushin Il-76.

Le président russe Vladimir Poutine a de son côté signé lundi une loi permettant aux compagnies aériennes russes de conserver les avions loués chez des sociétés de leasing étrangères, et de les utiliser sur les routes domestiques – les seules encore opérées à quelques exceptions près. Soit environ 515 appareils au total, d'une valeur estimée à 10 milliards de dollars, que les bailleurs devaient récupérer avant le 28 mars dans le cadre des sanctions prises contre la Russie. Cette loi « vise à préserver la flotte d'avions étrangers avec des opérateurs russes à des fins de bon fonctionnement de l'aviation civile dans le cadre de mesures anti-sanctions », souligne le texte. Cette manœuvre reste susceptible d'attiser les craintes occidentales d'un défaut de paiement massif impliquant des centaines d'avions de ligne.

DELTA ACCORDE 4 % D'AUGMENTATION À SES EMPLOYÉS

Air Journal – 20/03/2022

Delta Air Lines a annoncé jeudi qu'elle accorderait à la plupart de ses 75 000 employés une augmentation de salaire de 4 %, leur première augmentation depuis l'automne 2019, avant la pandémie de Covid.

Les compagnies aériennes ont été parmi les plus durement touchées pendant Covid alors que la demande de voyages s'est tarie, entraînant des pertes record chez tous les principaux transporteurs. Mais les réservations repartent à la hausse, notamment pour les voyages d'agrément intérieurs. Désormais, les transporteurs se démènent pour embaucher et former du personnel pour répondre à la demande croissante de voyages. Des transporteurs comme Southwest Airlines et United Airlines ont

augmenté le salaire minimum ou offert des primes à l'embauche pour attirer les travailleurs dans un marché du travail tendu et dans un contexte d'inflation élevée.

Un porte-parole de Delta a déclaré que les augmentations faisaient partie des augmentations de salaire de base régulières que la compagnie offrait aux employés avant que la pandémie de Covid-19 ne s'installe. Le PDG de Delta, Ed Bastian, explique que la compagnie aérienne s'attend toujours à une perte globale au premier trimestre en raison de l'impact du variant Omicron sur le personnel et les voyages au début de cette année, mais qu'il est prévu un bénéfice pour le mois de mars.

« Nous avons parcouru un long chemin depuis les jours les plus sombres de 2020 », a déclaré Bastian dans une note de service aux employés annonçant les augmentations de salaire. Il a déclaré que la compagnie aérienne était « optimiste » quant à sa capacité à générer des bénéfices cette année. La semaine dernière, l'Association de PNC CWA avait écrit aux membres d'équipage de cabine de Delta pour leur signaler qu'ils n'avaient pas reçu d'augmentation de salaire depuis 2019. Ce syndicat est au milieu d'une campagne d'adhésion chez Delta qu'il a lancée en novembre 2019.

LATAM AIRLINES : LA DÉCISION AMÉRICAINE SUR LE PLAN DE SAUVETAGE EN MAI

Air Journal – 20/03/2022

Le juge américain des faillites, James Garrity, a fixé en mai la décision concernant la demande d'approbation du tribunal de son plan de sauvetage au titre du chapitre 11 de la loi sur les faillites.

LATAM Airlines Group SA a obtenu mardi l'approbation du tribunal d'un accord avec les créanciers qui garantira le financement d'une proposition de restructuration malgré le tollé des créanciers subalternes qui s'opposent à des centaines de millions de dollars de frais associés à la transaction. Le juge américain des faillites James Garrity à Manhattan a approuvé le soi-disant accord de soutien de LATAM avec un groupe de créanciers, en vertu duquel les créanciers garantiront le financement si personne d'autre ne se présente pour le fournir. Dans le cadre de l'accord, les 15 créanciers de soutien recevraient 734 millions de dollars de frais pour s'assurer que 5,4 milliards de dollars d'émissions d'actions et de titres de créance sont entièrement financés. L'accord fait partie du plan de restructuration plus large de la compagnie aérienne chilienne qui l'appelle à lever plus de 8 milliards de dollars pour payer les créanciers et sortir de la faillite. LATAM a déposé une demande de chapitre 11 auprès du tribunal américain des faillites du district sud de New York en mai 2020, alors que les voyages dans le monde s'arrêtaient au milieu de la pandémie de COVID-19.

Dans la décision de mardi, le juge américain a déclaré que les frais sont raisonnables compte tenu du risque que les créanciers de soutien prennent en s'engageant à garantir le financement d'offres de droits aussi importantes. James Garrity a également approuvé un accord avec les actionnaires existants, dont Delta Air Lines, pour soutenir 400 millions de dollars d'une offre d'actions ordinaires et jusqu'à 1,3 milliard de dollars d'une offre de dette. Cet accord n'inclut pas les frais mais prévoit des protections juridiques et des remboursements de dépenses pour les actionnaires.



PROGEXA

*Des experts au service exclusif
des représentants du personnel*

70 Rue d'Hautpoul - 75019 Paris

accueil@progexa.fr

01 53 38 92 10

Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978 modifiée et au Règlement général sur la protection des données, vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, d'opposition et de limitation du traitement relatif aux données personnelles qui vous concernent, ainsi que du droit à la portabilité des données. Vous pouvez exercer ces droits par email à l'adresse suivante rgpd.accueil@progexa.fr ou en envoyant un courrier postal à l'adresse suivante : Progexa, 70 rue d'Hautpoul 75019 Paris.

Si vous ne souhaitez plus recevoir nos communications, [suivez ce lien](#)