

I Lettre de François Robardet



À la pointe d'une aviation européenne plus responsable, nous rapprochons les peuples pour construire le monde de demain.
(Raison d'être du groupe Air France-KLM)

ex-Administrateur Air France-KLM

Représentant des salariés et anciens salariés actionnaires PS et PNC

N°946, 8 janvier 2024

Si vous ne voyez pas correctement cette page, ou si vous souhaitez lire les versions anglaises ou néerlandaises

If you do not see this page correctly, or if you want to read the English or Dutch versions,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[suivez ce lien](#)  [it is here](#),  [vindt u deze hier](#) 

La Revue de Presse du lundi

> Comment la France espère faire revenir les touristes chinois

(source AFP) 6 janvier 2024 - Liaisons aériennes réduites, prix des billets qui augmentent, problèmes de visas, craintes sécuritaires : les touristes chinois boudent encore la France, mais le gouvernement ne désespère pas de les convaincre de revenir dans le pays. C'est le but de la visite de la ministre déléguée au Tourisme Olivia Grégoire en Chine jeudi et vendredi. **En 2019, avant la pandémie de Covid, la France a accueilli plus de 2 millions de touristes chinois, soit 3% des flux touristiques, mais 7% des dépenses avec 3,5 milliards d'euros de recettes.**

(...)

Fin mars 2023, en amont d'une visite du président de la République en Chine, **quatre grands noms du secteur touristique** — Groupe ADP (Aéroports de Paris), Club Med, Galerie Lafayette et Accor — avaient écrit à Emmanuel Macron, **suggérant des mesures pour «renforcer l'image d'hospitalité» de la France, «récemment écornée». L'un des griefs était les problèmes d'obtention des visas en Chine et leurs tarifs.** Sur le «sujet très délicat», «il y a un travail qui est fait pour améliorer le traitement des demandes», assure le cabinet d'Olivia Grégoire avec notamment «la réouverture de plusieurs centres de demandes de visas à travers la Chine et une baisse des coûts du service».

Autre point d'achoppement : les liaisons aériennes. Air France assure depuis l'été dernier 14 rotations hebdomadaires vers la Chine continentale contre 32 avant la pandémie. Un accord bilatéral franco-chinois suspendu depuis la pandémie prévoit jusqu'à 128 rotations hebdomadaires. Air France s'oppose à la remise en vigueur de cet accord tant que l'espace aérien russe lui est interdit. Cela rallonge son temps de vol de plus de deux heures et lui fait donc craindre une distorsion de concurrence avec les compagnies chinoises.

À partir du moment où il y a moins de vol, où les prix des billets sont plus élevés (jusqu'à +50%) car on doit contourner la Russie, il ne peut pas y avoir une grande fréquentation, confirme à l'AFP Didier Arino, dirigeant du cabinet de conseil Protourisme. **Au moment de la reprise, les émeutes** (durant une semaine, fin juin, à la suite de la mort de Nahel, tué par un policier lors d'un contrôle routier, NDLR), qui **ont été très médiatisées en Chine**, n'ont pas été une bonne chose non plus, ajoute-t-il.

«On sait à quel point les Chinois sont sensibles à l'aspect sécurité. Un certain nombre ont décidé de venir en Europe sans venir en France», selon M. Arino. Il y a eu les émeutes et des actes terroristes, mais «l'objectif de ce déplacement d'Olivia Grégoire est aussi de rassurer notamment en vue des Jeux olympiques», souligne son cabinet. «Il ne faut pas oublier aussi qu'il y a une crise économique en Chine», ajoute Didier Arino. La clientèle qui est «un peu revenue» en France est donc d'abord une «clientèle individuelle», «celle qui a les moyens, qui arrive à obtenir les visas», analyse-t-il.

La clientèle qui manque est celle du tourisme de groupe, selon lui. «Je pense qu'on est passé à une autre ère et que cela suppose un marketing plus ciblé auprès d'une clientèle qui est plus en itinérance, découvre un peu plus profondément notre pays», dit-il. **«La France travaille sur son offre de tourisme, on se rend compte que les jeunes générations chinoises se tournent vers un tourisme durable, sont à la recherche de plus d'authenticité» et d'autres destinations que Paris, comme la Côte d'Azur ou Strasbourg à Noël**, assure le cabinet de la ministre.

Mon commentaire : *Le retour en masse des passagers chinois se profile.*

Mais Air France-KLM ne pourra en profiter que lorsque l'espace aérien russe lui sera de nouveau accessible.

D'ici là, ce sont les compagnies aériennes turques et chinoises qui seront privilégiées. Elles peuvent survoler la Russie

> Le trafic aérien intra-allemand perd de son importance

(source DPA) 4 janvier 2024 - **Le trafic aérien intra-allemand a perdu de l'importance en termes de nombre de vols et de passagers depuis 2019.** Selon les données publiées jeudi par l'Office fédéral de la statistique, **de janvier à octobre 2023**, un bon cinquième (20,6 pour cent) des quelque 715.500 vols ont décollé d'un des principaux aéroports allemands vers une destination intérieure. Parallèlement, **11,4 pour cent des 84,3 millions de passagers ayant décollé durant cette période ont voyagé à l'intérieur de**

l'Allemagne. La situation était similaire l'année dernière à la même période.

En revanche, au cours de la période pré-Corona 2019, 26,7 pour cent des quelque 942.100 vols au départ de l'Allemagne étaient encore des vols intérieurs. La différence était encore plus marquée au niveau du nombre de passagers : **De janvier à octobre 2019, 18,3 pour cent des 107,2 millions de passagers ayant décollé se sont rendus vers des destinations à l'intérieur du pays.**

Parallèlement, selon les données, l'importance des vols intra-allemands en tant que desserte de destinations à l'étranger ne cesse de croître. Au cours des dix premiers mois de l'année dernière, 28,2 pour cent des passagers ont poursuivi leur voyage vers un autre pays après un vol intérieur allemand. Au cours de la même période en 2019, ce pourcentage était encore de 17,0 pour cent

Mon commentaire : *La baisse de trafic domestique en Allemagne, hors alimentation des hubs, est similaire à celle observée en France.*

Les causes sont multiples : recours massif à la visioconférence, diminution du bilan carbone des entreprises, incitations à privilégier d'autres moyens de transport, ...

Pour la plupart des observateurs, cette baisse paraît inéluctable.

> **Ryanair conforte sa place de première compagnie aérienne d'Europe**

(source Les Échos) 4 janvier 2024 - **Ryanair a enregistré une nouvelle poussée de croissance en 2023.** La compagnie low-cost, qui se décompose aujourd'hui en cinq marques (Ryanair, Ryanair UK, Buzz, Lauda Air et Malta Air), a vu le nombre de ses passagers augmenter de 13 % en 2023, à **181,8 millions de passagers.**

De quoi revendiquer, une nouvelle fois, la couronne de premier groupe de transport aérien européen en nombre de passagers, **loin devant le numéro deux, Lufthansa.** Les chiffres 2023 du groupe allemand ne sont pas encore connus, mais ses cinq compagnies (Lufthansa, Swiss, Austrian, Brussels Airlines et Eurowings) ne totalisaient encore que 93,19 millions sur les neuf premiers mois de l'année. Très loin également d'Air France-KLM, qui en était à 71,2 millions de passagers à fin septembre et dont le trafic annuel devrait friser les 100 millions de passagers en 2023.

Pour trouver plus gros que Ryanair, il faut aller aux États-Unis, avec Delta et American Airlines qui devraient atteindre les 200 millions de passagers en 2023. En revanche, la low-cost européenne a probablement dépassé son modèle historique, Southwest Airlines.

Au vu de son plan de marche et de ses commandes d'avions, le groupe Ryanair pourrait prendre la tête du classement mondial vers 2027, avec quelque 230 millions de passagers.

(...)

Aussi impressionnant soit-il, **l'objectif de 300 millions de passagers visés pour 2034**, pour une flotte qui passera de 537 à 800 Boeing 737-8 et 737-10, **ne représente qu'une augmentation moyenne d'environ 4 % par an. Soit à peine plus que la croissance du marché européen.**

(...)

Mon commentaire : *Le modèle Ryanair, tant décrié, a trouvé sa place et servi d'exemple.*

La relative impunité dont semble jouir la compagnie irlandaise lui permet de continuer de percevoir des subventions de la part de collectivités locales désireuses de permettre à leurs administrés de parcourir l'Europe à moindre frais.

> **Programme estival 2024 : SAS annonce neuf nouvelles routes**

(source Air Journal) 3 janvier 2024 - **Scandinavian Airlines (SAS), désormais partenaire d'Air France-KLM**, a annoncé neuf nouvelles routes pour le programme estival 2024. La demande du transporteur continue de croître, passant à plus de 130 destinations dans 40 pays différents.

Depuis Copenhague, les nouveautés concernent des vols directs vers Ibiza, Salzbourg, Gênes, Tromsø et Dalaman, surnommée "La côte turquoise de la Turquie" ; de Bergen, SAS démarrera des vols vers Londres ; et d'Oslo vers Genève, Milan et Tivat sur la côte du Monténégro. « En plus d'une connectivité transparente vers les grandes villes et capitales, notre programme de trafic estival propose de nouvelles destinations de vacances comme Ibiza, Gênes et Tivat », déclare Erik Westman, Chief Revenue Officer chez SAS. « Pour ceux qui recherchent des destinations favorites, nous avons augmenté la capacité vers des destinations telles que Malaga, Florence, Palma et Alicante. »

SAS ajoute des vols à ses favoris de longue date en Espagne et en Italie au départ des trois capitales scandinaves. Depuis Stockholm et Copenhague, il y aura jusqu'à 20 vols hebdomadaires vers Malaga et depuis Oslo jusqu'à 17 vols vers Alicante. Milan bénéficiera de quatre vols quotidiens au départ de Copenhague, il y aura des vols quotidiens vers Florence depuis Copenhague et jusqu'à 25 vols hebdomadaires vers Nice.

Oslo proposera 14 départs hebdomadaires vers Split, et il sera possible de voler avec SAS de Stockholm deux fois par jour vers Milan et Paris pendant la haute saison estivale. Oslo et Copenhague proposent également des opérations toute l'année vers un autre favori scandinave, Gran Canaria.

Concernant le nord de l'Europe, depuis Copenhague, il y aura cinq fréquences quotidiennes vers Düsseldorf,

quatre vols quotidiens vers Bruxelles et Gdansk et trois vols quotidiens vers Varsovie et Vilnius. SAS assurera des vols de Stockholm à Tallin jusqu'à six fois par jour et à Vilnius trois fois par jour. De plus, Stockholm passera à deux vols quotidiens vers Berlin, jusqu'à six vols quotidiens vers Helsinki et augmentera les fréquences vers Turku et Vaasa.

Sur les lignes intérieures, SAS augmente le nombre de départs entre Stockholm et Visby, Kiruna, Skellefteå et Östersund. En outre, il y aura jusqu'à sept vols quotidiens de Copenhague à Bergen pendant la haute saison estivale, tandis qu'Oslo proposera jusqu'à deux vols quotidiens vers Aalborg et quatre vols hebdomadaires vers Billund, ainsi que des fréquences accrues vers le nord de la Norvège.

Selon un accord d'investissement, Air France-KLM détient 19,9% du capital de SAS, Castlelake 32%, le gouvernement danois 25,8%, Lind Invest 8,6%, les 13,6% restants des capitaux propres étant répartis entre d'autres créanciers.

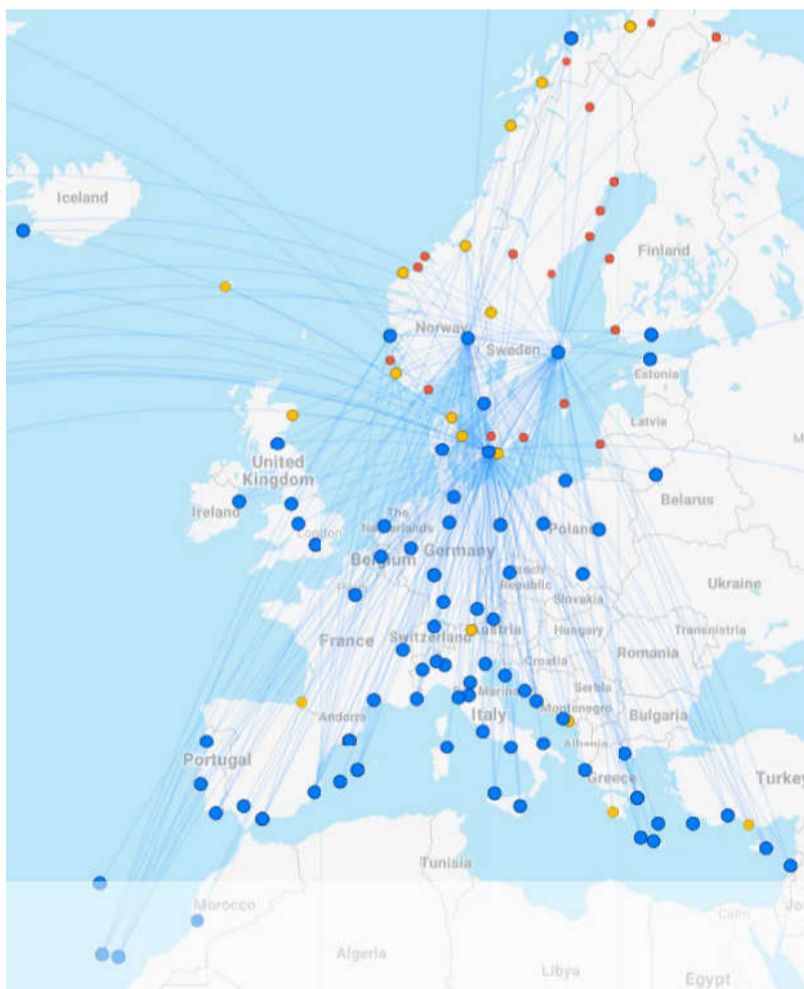
Mon commentaire : Voici l'occasion de faire un peu connaissance avec SAS, une compagnie aérienne scandinave en passe de se rapprocher d'Air France-KLM.

La Norvège, le Danemark et la Suède en ont longtemps été les principaux actionnaires.

Sur l'ensemble de son exercice annuel décalé, clos fin octobre 2023, SAS a réduit sa perte à 500 millions d'euros, contre une perte de 625 millions d'euros lors de l'exercice précédent.

Placée en juillet 2022 sous le régime de protection des faillites du Chapitre 11 aux États-Unis, elle devrait en sortir prochainement grâce à l'accord d'investissement auquel participe Air France-KLM.

SAS propose des vols essentiellement moyen-courriers à partir de trois hubs : Oslo, Copenhague et Stockholm.



Sur la carte ci-dessus ne figurent pas les vols long-courriers.

Selon le site airfleets, SAS exploite 92 avions, dont 54 de la famille A320, 8 A330; 3 A350 et 18 CRJ900.

> **Un Boeing 737 MAX perd une porte de secours en plein vol et relance la question de la fiabilité**

(source Les Échos) 6 janvier 2024 - Après le problème de boulon en décembre, celui de la porte en janvier.

Un Boeing 737 MAX 9 d'Alaska Airlines, avec 177 personnes à bord, a dû effectuer un atterrissage d'urgence vendredi dans l'Oregon aux États-Unis (Nord-Ouest), des passagers ayant signalé que **le panneau d'un hublot s'était envolé après le décollage, a annoncé la compagnie.**

(...)

La redoutée Agence fédérale américaine de l'aviation civile (FAA) a ordonné l'inspection immédiate de 171 appareils 737 MAX 9, suspendus de vol d'ici là.

(...)

L'appareil avait été certifié en octobre, selon le registre de la FAA disponible en ligne. Le constructeur de l'appareil, l'avionneur américain Boeing, a écrit sur X qu'il rassemblait davantage d'informations et qu'une équipe technique se tenait à la disposition des enquêteurs.

Pour l'avionneur américain, qui pensait avoir tourné la page des problèmes techniques, ce nouvel incident est d'autant plus malvenu que le trafic aérien est au plus haut. **En décembre, le constructeur a informé les compagnies aériennes que les appareils MAX devaient être inspectés pour vérifier des pièces desserrées dans le système de contrôle du gouvernail, à la suite de la découverte par un opérateur international d'un boulon sans écrou lors d'une inspection de routine.**

(...)

Le 737 MAX a été cloué au sol pendant de longs mois dans le monde entier après deux catastrophes aériennes impliquant cet appareil en octobre 2018 et mars 2019, qui ont fait 346 morts.

La FAA n'avait autorisé la remise en service qu'après des changements dans le système de contrôle en vol. Plus récemment, Boeing a dû ralentir ses livraisons à cause de problèmes sur le fuselage, en particulier sur la cloison étanche arrière de l'appareil. À fin décembre, Boeing a livré au total plus de 1.370 exemplaires du 737 MAX et son carnet de commandes en contient actuellement plus de 4.000.

Mon commentaire : Plus précisément, le panneau concerné est une porte condamnée et masquée par une cloison qui ne laisse apparaître qu'un hublot, une configuration proposée par Boeing aux clients qui le demandent.

La directive de la FAA concerne d'ailleurs les modèles "avec la porte du milieu bouchée", selon le document publié sur son site. La directive de la FAA «impose aux compagnies aériennes d'inspecter l'appareil avant un nouveau vol», a déclaré l'agence dans un communiqué, estimant que cette opération nécessitait entre 4 et 8 heures pour chaque avion. Cela concerne 171 des 218 exemplaires du 737 MAX 9 livrés à ce jour par Boeing.

Cet accident intervenu sur un modèle d'avion récemment mis en service a de quoi interpeler quant à la capacité de Boeing de produire des avions de qualité.

Faut-il y voir une relation de cause à effet ? Selon le Point, le carnet de commandes d'Airbus est considérable, avec plus de 8.500 appareils à produire, soit plus de onze ans d'activité, tandis que celui de Boeing est, avec 5.914 appareils, de 35 % inférieur.

> L'organisation du temps de travail des contrôleurs aériens dans le viseur des autorités, après «un incident grave»

(source Le Figaro) 27 décembre 2023 - **Un rapport** au vitriol du **Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile pointe du doigt l'autogestion du temps de travail des contrôleurs aériens et demande la mise en place d'un système automatique de contrôle de présence.**

Bientôt la fin de la récréation pour les contrôleurs aériens ? C'est en tout cas ce que recommande le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile. **Dans un rapport publié fin décembre, l'autorité nationale recommande la mise en place de moyens de contrôle automatiques de la présence des contrôleurs aérien sur leur lieu de travail.** Terminé donc les petits arrangements de planning des aiguilleurs du ciel. Ceux-ci avaient en effet pris la fâcheuse habitude d'organiser «en dehors de tout cadre légal, un niveau d'effectif présent généralement inférieur à l'effectif théoriquement déterminé comme nécessaire». En clair, de mettre moins de contrôleurs en poste que nécessaire.

Ce rappel à l'ordre du BEA fait en effet suite à un «incident grave» survenu l'année dernière. Le 31 décembre 2022, un avion de ligne de la compagnie easyJet avait failli percuter un avion de tourisme à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Les deux engins n'étaient passés qu'à une cinquantaine de mètres l'un de l'autre. **Une situation dangereuse due, selon l'enquête, a «un nombre insuffisant de contrôleurs présents sur leur lieu de travail, et par conséquent un armement insuffisant des positions de contrôle». Sauf qu'à en croire les enquêteurs du BEA, il ne s'agirait pas d'un problème isolé**, lié à la date ou à une organisation douteuse des contrôleurs bordelais, mais bien d'un «consensus social, ancré depuis de nombreuses années à la Direction des services de la Navigation aérienne (DSNA)».

Les contrôleurs aériens tiendraient donc moins fermement la barre que ce que prévoient les normes de sécurité. Et ce en raison de «la latitude implicitement laissée aux chefs de tour de gérer les effectifs», avance le BEA. Les experts pointent en effet du doigt un sous-effectif de personnel au moment de l'incident : trois contrôleurs dont le chef de tour, au lieu de six. Déjà en 2002, la Cour des comptes dénonçait «une organisation de travail décorrélée des impératifs de trafic au bénéfice d'un accroissement des temps de repos des contrôleurs», rappelle le BEA. En 2010, les Sages de la rue Cambon revenaient à la charge dans un nouveau rapport : «l'opacité persistait sur le suivi des présences, contrairement à ce qui était constaté dans les pays étrangers et que la volonté des syndicats de les conserver avait conduit à des dispositifs qui n'étaient pas à la hauteur des exigences de sécurité qui doivent prévaloir dans le contrôle aérien ». Encore en 2021, la Cour des comptes constatait qu'«aucun dispositif de pointage ou de contrôle du temps de travail des contrôleurs aérien n'avait été mis en place».

Si la DSNA a par la suite bien mis en place un outil de déclaration d'heures, dit OLAF ATCO, ce système reste déclaratif. La Direction des services de la Navigation aérienne a même effectué des contrôles de présence dans les principaux centres français les 21 février et 4 avril 2023. Résultats ? Impossible de déterminer le nombre d'agents effectuant la totalité de leur vacation. Seuls 69% des agents effectuent la moitié ou plus du temps de travail prévu, 12% ne se présentent pas du tout et 13% font la moitié ou moins que l'horaire prévu, dont certains moins de deux heures de présence totale. Des taux de présence inquiétants, remis en exergue par le BEA.

Alors **pour être enfin en conformité avec les recommandations de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), le Bureau d'enquêtes et d'analyse recommande «l'adoption d'un système automatique et nominatif de contrôle des présences des contrôleurs sur position»**, comme le badge individuel par exemple. Il s'agirait du seul moyen de garantir l'accès à «une information fiable et objective sur la présence des contrôleurs sur position et sur leur lieu de travail». En bref, un outil précieux pour vérifier la conformité avec les normes de sécurité. Car la situation actuelle, «hors du cadre légal, mais

connue et tolérée implicitement, est de nature à interdire toute collecte officielle d'informations qui conduirait à identifier ces écarts y compris dans le cadre de l'analyse d'évènements de sécurité». C'est pourquoi «le sujet de la réduction des présences effectives par rapport à celles prévues par le tableau de service et son impact éventuel en termes de sécurité n'est jamais abordé lors de l'analyse d'un évènement de sécurité par la DSNA, ni au niveau local ni au niveau national».

Le rapport du BEA est si édifiant que Clément Beaune lui-même s'est penché sur la question et a adressé un courrier à Damien Cazé, le directeur général de l'aviation civile. Dans sa missive datée du 19 décembre et publiée par le site spécialisé [aeroVFR](#), **le ministre en charge des transports insiste : «le maintien d'un haut niveau de sécurité est un objectif prioritaire» et qu'«à ce titre, l'incident survenu constitue le symptôme d'une défaillance à laquelle il faut remédier dans les meilleurs délais». Se rangeant du côté du BEA, le ministre rappelle l'«inéquation entre le volume du trafic et l'armement effectif des positions de contrôle ayant directement contribué à l'incident».**

C'est pourquoi Clément Beaune demande au directeur général de l'aviation civile de lui «rendre compte sous un mois des actions déjà entreprises depuis l'incident pour améliorer la situation et leur efficacité». **Une requête doublée d'une injonction à mettre en place avec la DSNA «un plan d'actions assorti d'un calendrier ambitieux visant à mettre en œuvre la recommandation du BEA» concernant l'installation d'un système de contrôle de présence automatique.** Les organisations syndicales représentatives devront participer aux discussions, insiste Clément Beaune, qui, pour appuyer son propos, clôt sa lettre par un «Je compte sur vous» écrit à la main.

Mon commentaire : La situation décrite ici (un quasi accident en langage aéronautique) est liée à un sous-effectif de personnel au moment de l'incident .

Cela m'amène à revenir sur la manière de procéder pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise. Je reprends une partie de ce que j'avais écrit dans ma lettre [ma lettre n°875](#) en août 2022.

L'analyse d'un quasi accident s'effectue en suivant le modèle de Reason (voir ci-dessous).

Toutes les causes potentielles identifiées doivent ensuite faire l'objet de mesures correctrices.

Le message du ministre en charge des transports est clair : «le maintien d'un haut niveau de sécurité est un objectif prioritaire» et qu'«à ce titre, l'incident survenu constitue le symptôme d'une défaillance à laquelle il faut remédier dans les meilleurs délais».

Les conditions de présence des contrôleurs aériens devraient donc faire l'objet d'une révision prochaine.

Le modèle Reason (aussi appelé modèle du gruyère Suisse)

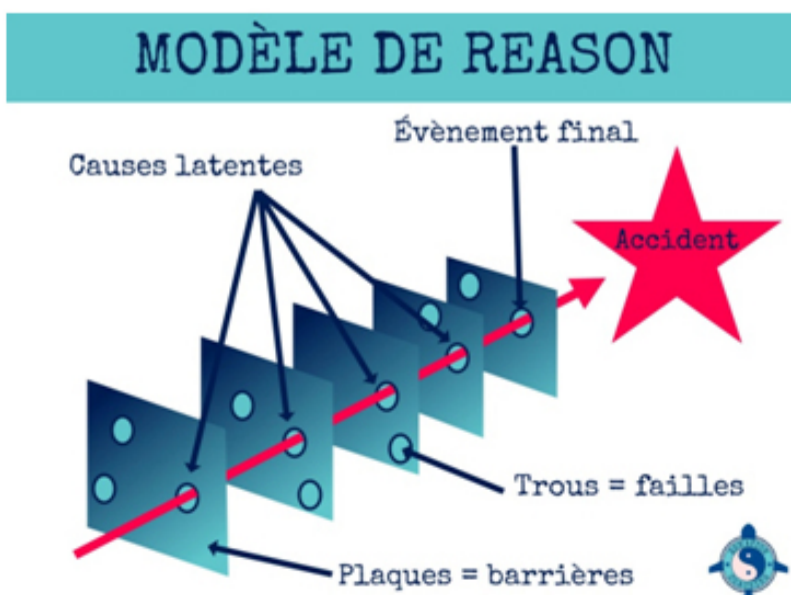
(Source : <https://zenavioncoaching.com>)

--- début de la citation ---

Il est rare qu'un accident d'avion soit dû à une cause unique. Le plus souvent, c'est une succession de petites choses qui semblent anodines, de dangers visibles ou invisibles qui, reliés entre eux, entraînent un accident.

Le modèle de Reason aide à comprendre pourquoi les accidents surviennent et permet de mettre en relief la complexité des relations de cause à effet.

J. Reason, Professeur de psychologie, a proposé un modèle simple pour illustrer la complexité de l'enchaînement des évènements pouvant amener à un accident : une série de plaques trouées.



Imaginons que chaque maillon de la chaîne de sécurité soit modélisé par une plaque et qu'un trou dans cette plaque représente une faille dans la sécurité : manque d'expérience, mauvaise pratique, connaissances insuffisantes, défaut d'entretien d'un avion, défaillances techniques, conditions météo défavorables, etc...

Si les plaques sont mises en perspective, il y a deux options :

1. *Il n'y a pas d'alignement des trous, signe que l'une des plaques au moins a joué son rôle de « sécurité » : aucun accident ne se produit.*

2. *Il y a alignement des trous et malgré tous les éléments susceptibles d'empêcher l'accident, aucune sécurité n'a pu l'empêcher : il y a l'accident.*

Pour J. Reason, les sources de défaillances sont de trois types :

- *Défaillances techniques*
- *Erreurs humaines*
- *Défaillances d'organisation*

Selon lui « l'erreur est inséparable de l'intelligence humaine ».

Le fait est que l'on constate que l'erreur humaine est impliquée dans une très grande majorité de catastrophes aériennes.

--- fin de la citation ---

> **Volotea cherche ardemment des pilotes pour sa base de Lyon**

(source Lyon-Entreprises) 7 janvier 2024 - On le sait, **les compagnies aériennes en plein boom dans le monde entier recherchent presque désespérément parfois des pilotes.**

Selon les avionneurs, près de 200.000 embauches de pilotes sont prévues dans les cinq prochaines années dans le monde. Cela représente 40.000 recrutements par an. Or, **on n'en forme pas assez pour répondre à la demande.**

Cela augure de belles bagarres entre compagnies pour aller chercher ces salariés devenus rares.

C'est ainsi que la compagnie aérienne **Volotea**, « **afin de soutenir le développement de sa base à Lyon, sa 3ème en importance en Europe, lance une campagne pour le recrutement de pilotes.** »

Et d'expliquer pourquoi « les pilotes expérimentés » devraient d'abord frapper à la porte de la cabine de Volotea : « Pour donner d'abord une nouvelle dimension à leur carrière en France ».

Mais **la compagnie ibérique joue aussi sur la corde sensible de « l'équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle qui est devenu une priorité.** »

Sont notamment proposés « des contrats locaux au sein des bases françaises et des programmes de mentorat pour soutenir la croissance professionnelle... »

Mon commentaire : *Volotea, comme la plupart des compagnies aériennes à bas coûts opérant en France, créent des bases pour optimiser leurs opérations.*

Les navigants sont attachés à ces bases et y prennent leur service. Cela leur permet d'habiter à proximité.

C'est un réel avantage, qu'Air France avait mis en avant lors de la création des bases de province en 2011. À l'époque déjà, plus de 50% des personnels navigants d'Air France habitaient loin de Paris.

Cette situation (habiter loin de sa base d'affectation) est encadrée par l'EASA (European Union Aviation Safety Agency) qui stipule :

"Crew members should consider making arrangements for temporary accommodation closer to their home base if the travelling time from their residence to their home base usually exceeds 90 minutes"

ce qui peut se traduire par :

"Les membres d'équipage doivent envisager de prendre des dispositions pour un logement temporaire plus proche de leur base d'attache si le temps de trajet entre leur résidence et leur base d'attache dépasse habituellement 90 minutes".

Revue de presse boursière

> **Air France KLM : du soutien pour bien commencer l'année**

(source Boursier) 2 janvier 2024 - **Air France KLM débute l'année en hausse (...), alors que Citigroup reste à l'achat sur la compagnie aérienne avec un objectif de cours ajusté de 17 à 19 euros. Le transporteur a indiqué le mois dernier viser une marge opérationnelle supérieure à 8% sur la période 2026-2028, contre une prévision de 7 à 8% sur 2024-2026. Un objectif à peu près conforme à celui fixé par la Lufthansa, qui souhaite également atteindre une marge d'au moins 8% en 2024...**

"Nous sommes désormais bien placés pour accélérer davantage et exploiter tout le potentiel des actifs de notre Groupe afin de générer une croissance soutenue et plus rentable", avait déclaré Ben Smith, DG d'Air France-KLM... Grâce à une allocation de capital rigoureuse et à un programme de dépenses

d'investissement ciblé, Air France-KLM continuera d'investir dans le renouvellement et la maintenance de la flotte pour améliorer sa performance économique, et réduire ses émissions de CO2 et les nuisances sonores.

Pour cela, le groupe estime des dépenses d'investissement nettes de 3 à 3,5 milliards d'euros par an entre 2024 et 2026 et 3,5 à 3,8 MdsE par an en 2027 et 2028. **Sur la base d'une nouvelle accélération de son programme de transformation et d'un meilleur rapport coût-efficacité, le résultat opérationnel du Groupe devrait s'améliorer de 2 milliards d'euros au cours des cinq prochaines années pour l'ensemble des activités.**

Pas de commentaire

Article Bonus

> Le retour à des avions de très grosses capacités est un vrai sujet

(source Air & Cosmos) 5 janvier 2024 - Ordinateurs quantiques à bord des avions, retour possible à des avions de très grande capacité, densification du ciel... C'est au tour de Didier Bréchemier, un autre très grand spécialiste du transport aérien de nous livrer ses réflexions sur ce que pourrait devenir le transport aérien international dans 60 ans.

« Pour se projeter à 60 ans, la première des choses à faire est de regarder comment le transport aérien était en 1960. À cette époque, nous avions des avions supersoniques qui étaient en test, puisque le Concorde est sorti en 1970 et **quand nous voyons l'évolution des années 60 à aujourd'hui, de par la physique, il y a assez peu d'évolution.** Il y a eu des améliorations incrémentales. Tout cela pour se mettre en perspective d'une vision très futuriste dans laquelle on aurait des formes d'avions très différentes, des propulsions très différentes... Après, il peut toujours y avoir des bons technologiques mais il faut quand même relativiser et reconnaître que finalement pour faire voler un avion **il n'y a pas eu de révolution depuis 60 ans, même s'il y a eu de très fortes évolutions.** Depuis l'avènement des avions à réaction et ensuite des avions supersoniques, nous n'avons rien trouvé de différent, qui pourrait être lié à la physique quantique par exemple.

Il y a quand même eu des évolutions très fortes avec des baisses de consommations, le pilotage beaucoup plus efficace de l'aérodynamisme, les nouveaux matériaux, l'automatisation de nombreux systèmes, l'amélioration permanente de la sécurité.

Les ordinateurs quantiques nous permettraient de, par exemple, adapter la voilure en phase de vol, la consommation, l'optimisation de l'utilisation d'avions dans une zone donnée pour fluidifier le transport aérien et donc consommer moins. On voit avec l'intelligence artificielle que des choses sont déjà en mouvement. Il est possible a priori que les premiers ordinateurs quantiques fonctionnent réellement d'ici 60 ans. Si on a ce « saut quantique », on arrivera à faire évoluer en temps réel les voilures en phase de vol parce qu'on aura les calculateurs qui nous permettront de le faire, un peu à la manière des avions de chasse qui sont très « instables » et qui sont en permanence « corrigés » parce qu'ils sont supersoniques. Même si on pourrait utiliser de nouveaux matériaux, plus résistants, plus légers, on reste encore sur de l'aérodynamique, de la thermodynamique et les lois de Newton ou de la chimie que l'homme, de par ses calculs et ses connaissances est capable de mettre en œuvre.

Après, **à l'horizon 2060, le point est très important est le nombre d'humains sur Terre.** Aujourd'hui, on a une balance de 200.000 personnes supplémentaires chaque jour. Nous étions 1 milliard et demi au début du 20ème siècle et si nous continuons à cette vitesse démographique, **il va y avoir un vrai sujet de saturation au-delà même de la pollution et des nuisances sonores qui peuvent être liées à l'aviation. Il va y avoir un sujet de densité si on veut continuer à faire voler tous ces avions, dans le ciel, sur les aéroports... Il va falloir technologiquement aller extrêmement plus loin dans la densification du ciel, mais sur un aéroport, ça sera plus difficile car on est contraint par des limites physiques.** Dans l'espace, en revanche, on pourrait avoir des avions plus proches les uns des autres, à différents niveaux de vols etc. et optimiser la sécurité avec des systèmes de détection des avions par rapport aux autres encore plus efficaces, mais là encore il y a des limites liées à la physique etc. Le volume d'humains sur terre multiplié par les besoins de mondialisation, de connectivité est un élément à prendre en compte pour les évolutions de l'aviation dans soixante ans.

Va-t-on retourner vers des avions de très grosse capacité ?

C'est un gros point d'interrogation. J'ai du mal à imaginer que l'homme de manière globale va arrêter de voler. Mais il peut toujours y avoir des comportements de rupture. Qui pourraient être provoqués par une augmentation des prix, des politiques de réduction du CO2 plus volontaire et de l'utilisation des avions avec l'influence des prises de consciences climatiques notamment qui pourrait faire que les gens aient moins envie de voyager. Il peut y avoir ces ruptures comportementales qui peuvent être fortes, la « non mobilité » peut se développer avec des systèmes de réalité augmentée. Pour les avions tous les choix sont possibles. Est ce qu'il vaut mieux dix avions avec un qui vole par heure ou un seul qui fait dix fois la taille ? Il est vrai que plus les modules sont petits, plus c'est flexible pour aller aux bons endroits mais **pour moi le concept même de très gros porteurs comme l'Airbus A380 est un vrai sujet. Les trains ont une capacité de 1 100 passagers, personne n'est choqué.**

Mais pensez-vous que l'on pourrait aller encore plus loin ?

Là où je pense que cela a du sens, c'est par rapport à la consommation de carburant. Plus les modules sont

petits, plus cela consomme rapporté au passager. D'un autre côté, plus c'est gros, plus cela va loin et nécessite aussi un gros emport de carburant. Faire du gros sur des moyennes distances où il n'y a pas d'alternatives ferroviaires alimentées par des énergies bas-carbone, cela peut avoir du sens d'un point de vue du marché et de la demande. D'autant plus que l'on peut avoir aujourd'hui une fiabilité extrêmement importante. Après, il y a toujours le côté psychologique. Si un avion de 200 personnes se crashe, cela a moins d'impact qu'un avion d'une capacité de 2000 personnes. **On pourrait imaginer des avions plus gros que les A380. Pour les faire voler, en termes de physique, c'est effectivement faisable en rajoutant des moteurs plus puissants. Les problèmes qui se posent sont plus ceux des Airbus A380 et des Boeing 777 au début : le renforcement des revêtements, le problème du stationnement, la taille des aéroports... Cela demande des infrastructures qui sont impossibles pour beaucoup d'aéroports par manque de place et les investissements seraient massifs.**

Comment voyez vous l'évolution des cabines à l'intérieur des avions, notamment avec certains concepts de couchettes superposées qui apparaissent ?

Quand on est dans un train qui roule pendant dix heures, il y a déjà des couchettes de ce type. Cela ne semble pas délirant d'avoir moins de bagages et plus de surfaces pour les passagers me semble plausible. On peut très bien imaginer un passager qui pour des raisons environnementales notamment va moins se charger de bagages et aura son nécessaire au point A et au point B. Et donc d'avoir une plus grande surface qui peut être utilisée par les passagers. C'est un peu ce qu'on commence à faire sur certains sièges de classe affaires qui permettent aux passagers de passer au-dessus des jambes du voisin sans même qu'il s'en aperçoive. Donc les couchettes ne sont pas inenvisageables. Après effectivement, il peut y avoir des sujets de poids, de certification, de sécurité parce que l'aviation est lente à évoluer de par sa réglementation et que la certification prend du temps. C'est d'autant plus envisageable que les passagers sur ces types de couchettes pourraient voyager attachés, comme c'est déjà le cas sur les sièges transformables en lits qu'on trouve en classe affaires.

Concernant l'éventualité d'avoir des avions sans pilote, quel est votre point de vue ?

Oui, on est capable de faire voler les avions sans pilotes, les drones sont déjà là. Mais **je pense que l'on va garder potentiellement un mix d'un pilote dans l'avion et d'un pilote au sol à 60 ans.** Il faut une responsabilité humaine dans l'avion pour, par exemple, se déconnecter en cas de cyber-attaque et gérer les éléments non planifiés comme des phénomènes météorologiques soudains. Il y aussi un problème d'acceptabilité mais les passagers n'ont pas nécessairement conscience que le personnel d'équipage dans le cockpit a déjà été beaucoup réduit au fur et à mesure des années. Et maintenant, pendant les phases de vol, il n'y a plus qu'un seul pilote quand le copilote va se reposer. Après tout peut évoluer. Il y a déjà des métros automatiques sans pilote et les gens l'acceptent très bien. En revanche, cela serait plus difficile pour un TGV ou un avion, mais si on arrive à démontrer que la sécurité est là, pourquoi pas ? Mais j'imagine quand même qu'il restera quand même un pilote et quelqu'un au sol.

Dans les aéroports, va-t-on vers un parcours passager encore plus digitalisé ?

J'en suis totalement persuadé. Parce que là, on ne touche pas les limites physiques, on simplifie et on fluidifie le physique. Tout va dans le sens de cette fluidité et la technologie globalement est déjà là. On touche évidemment à des sujets d'accès à des données personnelles mais là aussi il existe des solutions. On touche à des sujets de lenteurs administratives mais d'ici cinquante ou soixante ans, on peut imaginer des bagages déportés, et des passages quasiment sans contraintes à l'intérieur du terminal pour arriver à l'avion. Proposer cette fluidité totale me semble quelque chose de très abordable. D'un point de vue géopolitique ou de diplomatie, il peut subsister quelques blocages mais d'un point de vue technique il y a des choses à faire pour bien agencer la reconnaissance faciale, la reconnaissance vidéo et le traitement des données biométriques en temps réel. Et la fluidité du parcours me semble quelque chose qui va très fortement augmenter à court terme. Tout le monde y a intérêt et les technologies existent.

Pour le côté diversification de l'activité des aéroports, pourrait on aller vers une anticipation des besoins des passagers ?

Sur le sujet que les aéroports deviennent maintenant des gestionnaires des mobilités en général, et plus simplement de l'aviation, avec les voitures, les bus, les trains, les tramways... et qu'ils deviennent des intégrateurs de ces pôles d'échanges, c'est certain. Ce métier va évoluer et les investissements associés ainsi que les modèles économiques. Qu'un aéroport devienne un centre dans lequel on pourrait avoir des attractions pour les passagers, cela va dépendre des types de plateformes. **S'il y a un hub avec des temps d'attente, pourquoi pas ? Mais si on a un aéroport où il faut que ce soit très fluide et très rapide, c'est moins pertinent.** Aujourd'hui, les passagers ont leur propre distraction avec leurs propres appareils. Si on met plus de contenus et plus d'animations, on va aussi se confronter à des plus fortes consommations d'énergie. Cela va dépendre vraiment de chacun des aéroports. En même temps, les zones marchandes vont très certainement fortement évoluer mais au gré de réglementations et de taxations.

Avec le développement des eVTOL, ne pensez-vous que d'ici 60 ans, on ait un ciel surchargé qui va être difficile à gérer ?

Oui et non. Les premières applications seront sur des niches, avec un peu de taxi, sur des zones difficilement accessibles. Selon moi, les eVTOL remplacent les hélicoptères, donc là où il y en a, ils seront remplacés assez vite. Là où il n'y en a pas, tout va dépendre de la capacité des villes à gérer leurs mobilités, à faciliter les déplacements entre l'aéroport et le centre-ville et si le transport de surface se développe pour accroître le transit de masse pour limiter l'usage de la voiture. L'utilisation de eVTOL sera importante mais pas forcément celle qu'on imagine. Il y a encore beaucoup de barrières en termes de bruits

et l'autre enjeu c'est effectivement une éventuelle surcharge du ciel. À l'horizon 2030, on arrivera à faire voler beaucoup de drones ou d'eVTOLs mais j'ai espoir qu'on verra encore le ciel. Mais avec la consommation d'énergie rapportée au passager, je ne pense pas que cela sera pour le transit de masse. Dans certains cas, comme Sao Paulo, les hélicoptères qui sont très présents pour des raisons de congestion et de points difficiles d'accès, seront remplacés, mais tout dépendra des cas particuliers à chaque ville. Malgré tout, il y a une vraie demande malgré le fait que ce sera trois fois le prix d'un taxi.

Plus globalement, avec la remontée des prix attendue, liée à la décarbonation, pensez-vous que l'on peut changer de modèle dans l'aviation ?

Je pense que l'on va trouver le modèle économique qui va fonctionner. Oui cela sera plus cher et oui il y aura une incidence. Oui il y aura moins certains types de voyages mais d'un point de vue mondial, **je pense que la dynamique du transport aérien va être maintenue même si on double le prix de l'avion**. On voit déjà qu'il est très cher, avec des augmentations de tarifs de 15 à 25% sur certaines destinations par rapport à 2019 et les avions restent pleins pour l'instant. Cela ne veut pas dire qu'il ne va pas y avoir des cycles. Mais sur des tendances de fond, à soixante ans, cela sera plus en lien avec la nécessité de voyager. Je pense qu'**en comprenant mieux l'impact CO2 que l'on a dans sa vie de tous les jours, il y aura rapporté à la personne une réduction des voyages** mais la tendance globale perdurera.

***Mon commentaire** : Hormis les carburants, la plupart des sujets concernant l'avenir de l'aviation sont abordés ici.*

Le regard porté par Didier Bréchemier, Senior Partner Transport et Travel au cabinet de conseil Roland Berger', est intéressant. Ses interventions sont pragmatiques, bien loin des incantations que l'on peut entendre ici où là.

Je partage avec lui l'idée que l'innovation scientifique ne permettra pas, à elle seule, au transport aérien d'atteindre ses objectifs 2050 de décarbonation.

D'autres pistes devront être explorées.

Je suis de plus en plus enclin à penser qu'au-delà de l'aéronautique, l'objectif du zéro émission nette de CO2 en 2050 sera revu à la baisse.

Ainsi qu'il a souvent été mentionné, "la dernière goutte de pétrole de cette terre ira dans un avion".

Quand ? Une réponse figure peut-être dans un document du sénat datant de ... 2006 ! Il est intitulé "Changement climatique et transition énergétique : dépasser la crise. Actes du colloque du 29 juin 2006".

Je cite : "La dernière goutte de pétrole est prévue pour 2150".

Fin de la revue de presse

> Évolution du cours de l'action Air France-KLM

L'action Air France-KLM est à **13,425 euros** en clôture lundi 8 janvier. Elle est **en baisse cette semaine de -1,23%**.

Depuis début novembre, le cours de l'action Air France-KLM a monté de plus de 25%.

Il était à 12,53 euros le 2 janvier 2023, à 17,77 euros le 19 juin 2023.

La moyenne (le consensus) des analystes à 12 mois pour l'action AF-KLM est à 17,54 euros (elle était à 15,0 euros début janvier 2023). L'objectif de cours le plus élevé est à 23,00 euros, le plus bas à 9,50 euros. Je ne prends en compte que les opinions d'analystes postérieures à l'augmentation de capital de mai 2022.

Vous pouvez retrouver sur mon blog le détail du consensus des analystes.

Pas de commentaire

> Évolution du prix du carburant cette semaine

Le baril de Jet Fuel en Europe est en baisse de -4\$ à 108\$. Il était à 94\$ fin juin, à 79\$ avant le déclenchement de la guerre en Ukraine.

Le baril de pétrole Brent (mer du nord) est en hausse de +2\$ à 79\$.

De la mi-février 2022 à fin juillet 2022, il faisait le yoyo entre 100 et 120\$. Depuis, il oscille entre 75\$ et 99\$.

***Mon commentaire** : L'écart entre le Jet Fuel en Europe et le baril de pétrole Brent était de l'ordre de 15\$ avant le conflit en Ukraine. En 2022, au début du conflit ukrainien, cet écart avoisinait 50\$.*

Il est stable cette semaine, à 29\$.

De février à juillet de cette année, l'écart était revenu à des niveaux raisonnables (entre 12\$ et 25\$). Depuis août, il dépasse systématiquement 30\$.

Bon à savoir

> Conseils pour les salariés et anciens salariés actionnaires

Vous trouverez sur mon site [navigation les modalités d'accès aux sites des gérants](#).

Pour éviter d'oublier de changer vos coordonnées à chaque changement d'adresse postale, **je vous conseille de renseigner une adresse mail personnelle**. Elle servira pour toute correspondance avec les organismes de gestion.

Gardez en un même endroit tous les documents afférant à vos actions Air France-KLM : tous vos courriers reçus des différents gérants, Natixis Interépargne, Société Générale, votre établissement financier personnel si vous avez acheté vos actions par celui-ci.

Mon commentaire : Si vous avez des parts dans un des fonds gérés par Natixis Interépargne, pensez une fois par an à vous connecter à votre gestionnaire de compte, pour éviter qu'il ne soit considéré comme inactif.

Attention : Au bout de 5 ans d'inactivité, Natixis Interépargne adresse un courrier/mail aux personnes concernées pour leur demander de se connecter à leur compte ou d'appeler Natixis Interépargne afin de réactiver leur compte PEE.

Au bout de 10 ans d'inactivité, votre compte est transféré à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Pour débloquer votre PEE, [reportez-vous ici sur mon site](#).

> Gestion des FCPE

Lorsque vous placez de l'argent dans un des fonds FCPE d'Air France, vous obtenez des parts dans ces fonds. Vous ne détenez pas directement d'actions.

Ce sont les conseils de surveillance, que vous avez élus en juillet 2021 pour cinq ans, qui gèrent les fonds et qui prennent les décisions.

Les fonds Aeroactions, Majoractions et Concorde ne détiennent que des actions Air France.

Les fonds Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM), Horizon Épargne Taux (HET) gèrent des portefeuilles d'actions diverses.

Mon commentaire : Si vous souhaitez obtenir des précisions sur la gestion des différents FCPE Air France, je vous invite à consulter [mon site navigation, rubrique L'actionariat salarié Air France-KLM](#).

Précisions

Ces informations indicatives ne constituent en aucune manière une incitation à vendre ou une sollicitation à acheter des actions Air France-KLM.

Vous pouvez réagir à cette revue de presse ou bien me communiquer toute information ou réflexion me permettant de mieux conduire ma fonction d'administrateur du groupe Air France-KLM.

Vous pouvez me poser, par retour, toute question relative au groupe Air France-KLM ou à l'actionariat salarié...

À bientôt.

Pour retrouver les dernières revues de presse du lundi, c'est [ici](#)

Si vous appréciez cette revue de presse, faites-la circuler.

Les nouveaux lecteurs pourront la recevoir en [me communiquant](#) l'adresse email de leur choix.

| François Robardet

ex Administrateur Air France-KLM.

Vous pouvez me retrouver sur mon compte twitter @FrRobardet

Lors de notre élection, Nicolas et moi nous avons reçu le soutien de la CFDT et de l'UNPNC

Cette revue de presse traite de sujets liés à l'actionariat d'Air France-KLM.

Si vous ne voulez plus recevoir cette revue de presse, [\[désabonnez-vous\]](#)

Si vous souhaitez modifier l'adresse de réception de cette revue de presse, merci de me [communiquer votre nouvelle adresse email](#).

Pour me joindre : [message pour François Robardet](#).

11.520 personnes reçoivent cette revue de presse en direct