

## Résumé



### 129<sup>ème</sup> Assemblée Générale ATAF

La 129<sup>ème</sup> Assemblée Générale de l'ATAF s'est tenue à Toulouse le 14 octobre 2023, à l'hôtel Novotel Centre Wilson à l'initiative d'Airbus.

Le Président de l'ATAF, le Général COULIBALY après avoir remercié Airbus et salué la présence de M. Valery RAMONJAVELO, Ministre des Transports de Madagascar, a vanté les attraits de Toulouse, son art de vivre et son industrie. Il a ensuite procédé à l'ouverture des travaux.

Après la validation des comptes de l'association, l'Assemblée Générale a approuvé l'adhésion d'ATR (*Avions Transport Régional*), Embraer, Impact Consultants, Pratt & Whitney Canada, ainsi que celle de Maureva et de la compagnie Rogers Aviation déjà précédemment évoquées.

Un point sur l'état actuel du transport aérien présenté par M. Didier BRECHEMIER du Cabinet Roland Berger a permis de constater un rebond du trafic au niveau pré Covid pour le court et moyen-courrier et un retard de 10 % sur le long-courrier. Dans ce contexte, les trafics entre l'Afrique et l'Europe et entre l'Afrique et l'Amérique du Nord se sont distingués par une croissance forte. De même, l'activité entre l'Europe et l'Océan-Indien est en forte reprise sauf vers l'île Maurice. Par ailleurs, les prix moyens sont en croissance sur tous les réseaux.

Didier BRECHEMIER et le cabinet Roland Berger fortement impliqué dans les progrès de l'Intelligence Artificielle a également signalé l'importance croissante de celle-ci dans les décisions des compagnies aériennes particulièrement dans la maintenance et l'exploitation aérienne.

### **Trois tables rondes ont ensuite traité des sujets d'actualité.**

**La première** a abordé avec les principaux constructeurs (*Airbus, Boeing*) et un panel de compagnies aériennes (*Air Austral, Afrijet, Royal Air Maroc*), les diverses stratégies possibles de maintenance de la flotte dans un contexte d'avions plus économes, plus silencieux et générant des temps de maintenance plus court. Ces progrès ont généré des coûts de recherche et développement très élevés pour les constructeurs, entraînant de leur part une participation de plus en plus importante dans la maintenance des flottes. De surcroît, la sophistication technique rend la maintenance des nouveaux avions délicate et accessible qu'à eux-mêmes et à quelques grands réparateurs.

Plusieurs compagnies aériennes ont noté des retards importants dans la réparation des avions, principalement des moteurs, dus pour partie à l'explosion de la demande d'avion de nouvelle génération qui peuvent présenter encore des défauts de jeunesse. Elles se plaignent surtout, de la quasi absence de moteurs de remplacement. Ce goulot d'étranglement, probablement passager, peut affecter fortement l'exploitation des petites compagnies aériennes.

**La deuxième** table ronde a traité des défis environnementaux du Transport Aérien. Ce sujet a d'abord été abordé avec les constructeurs (*Airbus, Boeing, ATR, Embraer*). Il en ressort qu'aucune des avancées envisagées (*SAF, productivité avion, moteur électrique, Hydrogène, etc..*) ne peut seule suffire pour relever le défi et atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, telle que projeté par IATA. Seul un « mille-feuilles » entre toutes ces démarches peut permettre d'approcher cet objectif. Tous les constructeurs sont prudents sur le fait que cette neutralité soit atteignable dans les délais prévus.

La réponse d'autre part, *des acteurs du transport et du tourisme* a rassemblé les représentants de Corsair, MSC Croisières, Aéroport de Nice Côte d'Azur, Royal Air Maroc, les Entreprises du Voyage, OpenAirlines et Air France. Tous font de l'effort environnemental une exigence majeure. Chacun a présenté des exemples de résultats probants dans leur domaine respectif. Ils ont admis la nécessité d'un effort financier important pour continuer à réduire l'empreinte carbone.

Toutefois, ils ont manifesté le souhait que cet effort, y compris par voie de taxation, soit orienté vers la recherche et le développement dans leur domaine plutôt qu'à financer un mode de transport alternatif et concurrent. Ils ont appelé à envisager une approche à minima Européenne plutôt que Française afin d'éviter une distorsion de concurrence avec les compagnies desservant d'autres pays.

**La dernière** table ronde sur les nouveaux systèmes de distribution rassemblait les Entreprises du voyage, APG, l'Ataf et Impact Consultant. A été mis en évidence le réel intérêt pour les compagnies aériennes et les agences de voyages de s'investir dans ces nouveaux systèmes de distribution NDC. Ceux-ci offrent des possibilités accrues pour constituer les dossiers de réservation et pour accéder à des produits et des tarifs « sur mesure ». ATAF et APG ont rappelé à ce propos qu'ils mettaient en place un système « ADPS », accessible à toutes les agences et compagnies ATAF garantissant la sécurité financière des transactions entre les 2 parties. Tous les intervenants ont insisté sur le fait que ces systèmes deviennent progressivement la référence du transport et du voyage.

Merci encore à tous nos sponsors d'avoir contribué à la réussite de cette AG. Elle a rassemblé une vingtaine de dirigeants de compagnies aériennes et un nombre toujours plus important d'entreprises partenaires.

AERCAP logo in blue text.AIRFRANCE logo in blue text with a red diagonal bar.AIRBUS logo in blue text.APG logo in blue and orange text, with "AIR PROMOTION GROUP" and "The Network for Airline Services" below it.OpenAirlines logo in blue text.