

## Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, S. Aziri, C. De Nale, L. Derroncourt, Y. Mejri, O. Jacquot,  
V. Pâté



### Sommaire du 13 mai 2026 :

- **Au revoir Air France-KLM ? Le groupe prépare sa mue en « Blue Group »**
- **Lufthansa prête à monter de 41 % à 90% du capital d'ITA Airways et verrouille le hub de Rome**
- **Flambée du kérosène, baisse des prix des billets : les compagnies aériennes au cœur de la tempête**
- **Le transport aérien tricolore rassuré pour cet été mais inquiet pour son avenir à plus long terme**
- **Kérosène, réservations d'été, soutien de l'État : la FNAM veut rassurer le secteur aérien**
- **« Faire voler des avions n'a jamais coûté aussi cher » : les compagnies aériennes américaines appuient sur tous les boutons pour compenser la hausse du prix du kérosène**
- **Comprendre la crise inédite que traverse le transport aérien : vols annulés, prix des billets en hausse et modèle low-cost menacé**
- **Préavis de grève du 13 au 18 mai chez French Bee : les pilotes dénoncent un gel des salaires depuis la création de la compagnie**
- **Brussels Airport : 24,4 millions de passagers en 2025, revenus record et transition accélérée vers des avions plus silencieux**

- Heathrow : la guerre au Moyen-Orient fait plonger le trafic d'avril de 5%
- Surcharge carburant après l'achat : Volotea rétropédale, mais pas pour tous les voyageurs
- Transavia, nombreuses liaisons inaugurées en 2026

#### Communiqué de presse (en fin de revue de presse)

- Préavis de grève chez French Bee : Quand la direction est sourde aux demandes de juste revalorisation salariale de ses pilotes

#### Au revoir Air France-KLM ? Le groupe prépare sa mue en « Blue Group »

*Air Journal – 12/05/2026*

Selon plusieurs médias européens, Ben Smith, directeur général d'Air France-KLM, aurait acté en interne le principe d'un nouveau nom pour la maison mère, qui ne ferait plus référence ni à Air France, ni à KLM. Une marque de travail, « The Blue Group », circulerait déjà dans les échanges internes, à l'image d'IAG, la holding de British Airways, Iberia ou encore Vueling.

Officiellement, le groupe se veut prudent : « À ce stade, aucune décision n'a été prise », répond-il, alors que l'intégration de SAS et la privatisation de TAP Air Portugal re-dessinent les contours de l'ensemble franco-néerlandais.

#### Vers la fin du nom « Air France-KLM » ?

D'après les révélations du quotidien néerlandais De Telegraaf, Ben Smith aurait informé plusieurs cadres dirigeants de sa décision de faire disparaître le nom « Air France-KLM » au profit d'une nouvelle marque de holding. Le futur nom ne reprendrait ni Air France ni KLM, afin de ne plus donner l'impression que le groupe se limite à ses deux compagnies historiques. « Le nom actuel ne reflète que nos deux marques historiques », indique ainsi un porte-parole du groupe, cité par plusieurs médias.

Toujours selon De Telegraaf et des reprises dans la presse spécialisée, l'appellation de travail « The Blue Group » serait évoquée en interne pour cette nouvelle identité. Le choix ferait écho à la couleur commune aux marques du groupe – Air France, KLM et SAS – et s'inscrirait dans une logique de holding multi-marques. La nouvelle dénomination serait également utilisée sur les marchés financiers, à Paris comme à Amsterdam, où la société est cotée.

Un groupe en pleine expansion avec SAS et TAP

Cette réflexion intervient alors qu'Air France-KLM est engagé dans une dynamique de croissance externe qui change l'échelle du groupe. Depuis 2025, le franco-néerlandais a pris 19,9% du capital de SAS et a annoncé son intention de monter à 60,5% afin de prendre le contrôle de la compagnie scandinave, sous réserve des autorisations réglementaires. À

l'époque même de cette annonce, la direction reconnaissait que la question du nom du groupe était posée pour tenir compte de l'arrivée de nouvelles marques.

Parallèlement, Air France-KLM s'est positionné sur la privatisation de TAP Air Portugal. Le groupe a déposé une offre non contraignante le 1<sup>er</sup> avril 2026, franchissant une nouvelle étape dans le processus de cession lancé par le gouvernement portugais. Lisbonne a retenu Air France-KLM et Lufthansa pour la phase suivante, avec des offres contraignantes attendues dans les prochains mois pour une participation pouvant atteindre 49,9% du capital de TAP.

### **Une logique de holding à la manière d'IAG**

L'éventuelle disparition du nom Air France-KLM s'inscrirait dans un mouvement déjà engagé chez d'autres grands groupes européens. International Airlines Group (IAG) est aujourd'hui la maison mère de British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus ou Level, sans que le nom de l'une de ces compagnies apparaisse dans celui de la holding. Lufthansa Group, de son côté, coiffe sous une même bannière Lufthansa, SWISS, Austrian, Brussels Airlines ou Eurowings.

Pour Air France-KLM, le passage à une marque neutre de type « The Blue Group » renforcerait cette logique de groupe multi-marques, où la holding se distingue clairement des compagnies opérationnelles. Plusieurs médias soulignent que cette neutralité pourrait faciliter l'intégration future d'autres transporteurs, sans donner l'image d'un ensemble dominé par une seule marque nationale.

### **Air France et KLM, marques intouchables**

Si le nom de la holding est sur la table, le groupe insiste sur un point : il ne s'agit pas de rebaptiser les compagnies aériennes elles-mêmes. Air France et KLM conserveraient leur identité commerciale, leurs livrées et leurs marques, comme c'est le cas chez IAG où British Airways ou Iberia opèrent sous leur propre nom. La réflexion concerne uniquement la bannière corporate et financière du groupe, non le nom des transporteurs que les passagers connaissent.

Cette distinction est sensible, notamment aux Pays-Bas, où toute évolution perçue comme défavorable à KLM peut susciter des réactions politiques et médiatiques. Des experts néerlandais soulignent que la disparition du nom « KLM » de la holding pourrait être symboliquement délicate, même si la marque KLM resterait intacte dans l'aviation commerciale.

### **« Aucune décision n'a été prise », assure le groupe**

Face aux rumeurs qui se multiplient, la communication officielle reste très mesurée. Interrogé par BFM Business, le groupe indique ainsi qu'« aucune décision n'a été prise » à ce stade concernant un changement de nom. Dans une déclaration transmise au média spécialisé AeroTime, un porte-parole développe : « Quand le projet de porter notre participation dans SAS à 60,5% a été annoncé en juillet 2025, la question du nom du Groupe avait déjà été posée. Il est seulement logique d'avoir cette discussion, étant donné que nous avons l'intention d'ajouter de nouvelles marques au Groupe. Le nom actuel ne reflète que nos deux marques historiques. À ce stade, aucune décision n'a été prise. »

### **Une mutation au service de la stratégie internationale**

Au-delà du symbole, le débat sur le nom traduit la transformation progressive d'Air France-KLM en groupe de transport aérien paneuropéen. En moins de deux décennies, il est passé d'une alliance franco-néerlandaise à une plateforme visant l'intégration de transporteurs

d'Europe du Nord (SAS) et potentiellement du sud-ouest européen via TAP. Une marque ombrelle plus neutre pourrait mieux refléter cette diversité géographique et linguistique, auprès des investisseurs comme des partenaires.

## **Lufthansa prête à monter de 41 % à 90% du capital d'ITA Airways et verrouille le hub de Rome**

*Air Journal – 12/05/2026*

**Lufthansa va porter sa participation dans ITA Airways de 41% à 90% d'ici 2027, en exerçant dès juin son option sur 49% supplémentaires pour 325 millions d'euros, sous réserve du feu vert des autorités de concurrence européennes et américaines.**

L'ancienne Alitalia, déjà cinquième compagnie de réseau du groupe allemand, doit ainsi être pleinement intégrée sur les plans opérationnel et financier, tandis que l'État italien conservera dans un premier temps 10% du capital.

### **Lufthansa monte à 90% du capital d'ITA Airways**

Dans un communiqué publié le 12 mai, Lufthansa a annoncé qu'elle « exercera son option pour acquérir une participation majoritaire dans ITA Airways en juin de cette année », portant sa part de 41% à 90%. L'opération s'inscrit dans le cadre de l'accord signé en juin 2023 avec le ministère italien de l'Économie et des Finances (MEF), qui prévoyait une option récurrente annuelle pour monter au capital de la compagnie italienne.

L'acquisition des 49% supplémentaires s'effectuera à un prix « précédemment convenu » de 325 millions d'euros, auquel certains médias évoquent la possibilité d'un complément indexé sur les performances d'ITA. À l'issue de cette étape, le MEF restera détenteur de 10% du capital, une participation dont le rachat par Lufthansa est envisagé à partir de 2028, ce qui ouvrirait la voie à un contrôle total de la compagnie italienne.

### **Un calendrier conditionné aux autorités de concurrence**

Si la décision d'exercer l'option interviendra dès juin 2026, la finalisation de la transaction reste « soumise à l'approbation des autorités de régulation, principalement la Commission européenne et le Département américain de la Justice (DOJ) », précise Lufthansa. Le groupe s'attend à une finalisation au premier trimestre 2027, un horizon compatible avec les délais observés lors de la première phase du dossier.

La Commission européenne avait donné son feu vert conditionnel en juillet 2024 à l'entrée de Lufthansa à hauteur de 41% dans ITA Airways, en échange de remèdes sur certaines liaisons européennes, italiennes et transatlantiques, ainsi que d'un désengagement partiel sur les créneaux de Milan-Linate. Bruxelles avait notamment validé des compagnies repreneuses des mesures correctives comme easyJet, IAG et Air France-KLM pour reprendre une partie des capacités libérées, afin de limiter la concentration sur des routes jugées sensibles.

### **ITA déjà intégrée comme cinquième compagnie de réseau**

Depuis le 17 janvier 2025, date de la finalisation de l'acquisition des 41% initiaux pour 325 millions d'euros via une augmentation de capital, ITA Airways est intégrée au sein du Lufthansa Group comme cinquième compagnie de réseau aux côtés de Lufthansa, SWISS,

Austrian Airlines et Brussels Airlines. Le groupe allemand insiste sur la rapidité de cette intégration, qu'il présente comme la plus rapide de son histoire.

S'exprimant lors de l'assemblée générale, Carsten Spohr, directeur général du Lufthansa Group et président du directoire de Deutsche Lufthansa AG, a rappelé : « Après l'acquisition des premiers 41% d'ITA Airways l'année dernière, nous avons promis l'intégration la plus rapide de notre histoire. Nous visons à achever toutes les principales étapes d'intégration dans le groupe Lufthansa en seulement 18 mois. Nous n'avons pas seulement tenu cette promesse. Nous avons été encore plus rapides. » Seule exception à ce stade, les vols transatlantiques, pour lesquels « l'autorisation réglementaire de notre fusion est encore en attente », souligne-t-il.

### **Un produit déjà harmonisé pour les passagers**

Pour les clients, ITA Airways se présente déjà comme un membre à part entière du groupe allemand. Les systèmes de réservation, de vente et de tarification ont été harmonisés, et la compagnie italienne a rejoint le programme de fidélité Miles & More, tout en s'adossant au réseau de salons premium de Lufthansa Group.

L'alignement commercial s'accompagne de la montée en puissance des synergies de réseau depuis le hub de Rome-Fiumicino, que Lufthansa entend positionner comme plate-forme de référence vers l'Afrique, le Moyen-Orient et certaines destinations d'Amérique latine. L'intégration d'ITA au sein de Star Alliance, déjà actée, renforce par ailleurs les possibilités de correspondances et de partage de codes avec les partenaires du groupe.

### **Le cargo, levier stratégique au départ de Rome**

L'intégration progresse aussi sur le segment cargo, présenté comme un axe majeur de création de valeur. Depuis 2025, Lufthansa Cargo commercialise progressivement les capacités en soute des vols ITA Airways, ce qui représente, selon le groupe, un volume équivalent à l'ajout de la capacité de trois Boeing 777F.

« Depuis l'année dernière, Lufthansa Cargo commercialise la capacité cargo d'ITA Airways, qui à elle seule correspond à la capacité supplémentaire de trois Boeing 777 cargo », a déclaré Carsten Spohr, justifiant en partie la décision d'exercer rapidement l'option de montée au capital. Rome-Fiumicino est en passe de devenir le hub cargo du groupe en Europe du Sud, avec une hausse annoncée de près de 20% des capacités "belly" (la capacité de fret disponible en soute des avions de ligne transportant des passagers) proposées aux clients de Lufthansa Cargo.

### **Un enjeu majeur sur le marché italien**

Pour Lufthansa, l'Italie constitue l'un des principaux marchés européens, à la fois émetteur et récepteur, et un terrain de concurrence intense face à Ryanair, easyJet et aux groupes Air France-KLM et IAG. ITA Airways, héritière d'Alitalia, apporte au groupe allemand un ancrage national, un réseau domestique et des droits de trafic stratégiques, notamment à Rome-Fiumicino et sur les liaisons vers l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud.

Le projet de prise de contrôle majoritaire s'inscrit dans la consolidation en cours du transport aérien européen, qui voit les grands groupes de réseau se disputer les compagnies historiques en difficulté ou en restructuration. Après l'intégration progressive de Brussels Airlines, puis la montée en puissance de SWISS et Austrian au sein du groupe, ITA représente pour Lufthansa

un nouveau pilier en Europe du Sud, au même titre qu'Iberia pour IAG ou TAP et Air Europa dans la stratégie d'Air France-KLM et IAG.

## **Flambée du kérosène, baisse des prix des billets : les compagnies aériennes au coeur de la tempête**

*La Tribune – 13/05/2026*

**Depuis le début de la guerre entre Israël, les États-Unis et l'Iran, les transporteurs aériens ont vu leurs coûts augmenter drastiquement. Face à l'attente des voyageurs pour de prochains voyages, une récente baisse des prix des billets d'avion a aussi été constatée. « Les emmerdes, ça vole toujours en escadrille. » Voilà un adage de Jacques Chirac qui correspond parfaitement à la situation des compagnies aériennes.**

Depuis le début de l'offensive américaine contre l'Iran, le 28 février, les actions de la compagnie aérienne allemande Lufthansa et du groupe britannique IAG ont perdu 10 %. Une baisse qui atteint même les 18 % pour Ryanair et plus de 20 % pour Air France KLM. Outre-Atlantique, la situation n'est pas meilleure : début mai, Spirit Airlines a annoncé la fin de ses activités après 34 ans d'existence.

### **La double crise du manque de carburant et de voyageurs**

C'est bien entendu la flambée du prix du pétrole depuis le début de la guerre au Moyen-Orient qui a mis des bâtons dans les roues des compagnies. Fin avril, l'Association internationale du transport aérien (IATA) faisait état d'une hausse de 105,7 % des prix du kérosène en Europe par rapport à l'an dernier. Un surcoût qui – pour les compagnies qui ne se sont pas assez couvertes pour s'assurer d'un prix fixe du carburant – rend certains vols non rentables. Et pour cause : aucune compagnie ne peut aujourd'hui répercuter l'intégralité du surcoût de carburant sur ses clients sous peine de faire s'envoler le coût des billets. Les mains liées, certains transporteurs doivent parfois se résoudre à des solutions extrêmes. Deux millions de billets ont ainsi dû être annulés en Europe - ce qui représente moins de 5 % du nombre de billets vendus par an - ces derniers mois pour économiser du carburant.

Et pour ne rien arranger, en mai, c'est à présent le manque de voyageurs qui menace. Si la Fédération nationale de l'aviation a affirmé ce mardi ne pas avoir « d'inquiétude à ce stade sur la robustesse de la demande » en France, au niveau mondial le Financial Times a constaté une récente baisse des prix des billets.

Entre le 9 avril, date à laquelle les aéroports européens ont alerté pour la première fois sur le risque de pénurie de kérosène, et le 6 mai, les tarifs pour un voyage d'une semaine en juillet ont baissé sur 27 des 50 principales liaisons aériennes européennes. Ils ont même diminué de 10 % ou plus pour 15 liaisons, notamment entre Heathrow et Nice, et jusqu'à 44 % dans le cas de la liaison Milan-Madrid. « Les gens hésitent à réserver, ils réservent tard, les compagnies aériennes et les agences de voyages sont obligées de les inciter en leur proposant des prix plus bas », a expliqué Andrew Lobbenberg, analyste chez Barclays au journal financier.

### **Toute l'année 2026 menacée**

Et la crise du secteur ne pourrait en être qu'à ses débuts. Si les résultats du premier trimestre n'ont pas montré de dérapage majeur des comptes, « ce qui fait peur, c'est la suite. C'est le deuxième trimestre où la hausse du prix du kérosène va vraiment se faire ressentir », estime Loris Dalleau, analyste chez Bourseko. Sur l'ensemble de l'année, Air France KLM anticipe un surcoût de 2,4 milliards d'euros pour s'approvisionner en kérosène. Cette charge imprévue

pourrait même impacter son activité. Fin avril, le groupe a annoncé prévoir une hausse de ses capacités de 2 à 4 % cette année, contre une prévision initiale de 3 à 5 %.

Le secteur de l'aérien a-t-il atteint le creux de la vague ? Non, estime François Dossou, gérant chez Sienna Gestion.

« Toutes les compagnies vont voir leurs marges baisser sur les prochains trimestres, notamment car le prix du pétrole risque de rester durablement élevé à cause de la destruction des capacités de production au Moyen-Orient », prévient l'expert de la finance.

Sur le long terme, cette crise pourrait cependant amener les compagnies à se moderniser et à mieux se préparer aux prochaines périodes difficiles. Lufthansa a annoncé lundi une commande de 20 avions long-courrier Airbus et Boeing pour doter sa flotte d'appareils plus économes en carburant d'ici 2034. Ces A350-900 et 787-9 doivent également permettre de réduire les coûts de maintenance et d'exploitation, d'après le communiqué du groupe. « Mais ce sont au final surtout les constructeurs qui vont bénéficier, à moyen terme, de ce renouvellement accéléré des flottes d'avions », conclut François Dossou.

### **Le transport aérien tricolore rassuré pour cet été mais inquiet pour son avenir à plus long terme**

*Les Echos – 12/05/2026*

**Le secteur ne constate pas d'affaissement de la demande pour la haute saison. Mais il impute le « déficit de croissance » à la « hausse brutale » de la fiscalité en France et au conflit au Moyen-Orient.**

Le transport aérien tricolore marque le pas. Au premier trimestre, la croissance de l'offre de sièges en France accuse un retard de 1,5 point par rapport à la moyenne européenne, selon les chiffres dévoilés ce mardi par la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (Fnam).

Avec 37,3 millions de voyageurs transportés sur les trois premiers mois de l'année, le secteur a enregistré dans son ensemble une augmentation poussive de 1,1 % par rapport à l'année dernière. Un « déficit de croissance » imputable aux « effets délétères » de la « hausse brutale » de la fiscalité et au conflit au Moyen-Orient qui « fragilise durablement le secteur », pointe Pascal de Izaguirre, PDG de Corsair et président de la Fnam.

A court terme, la saison estivale, pouvant représenter jusqu'à 70 % du chiffre d'affaires des transporteurs, semble en revanche sécurisée. Les compagnies aériennes « ne constatent pas [...] d'affaissement de la demande » pour l'été et le niveau des réservations « est au même niveau que l'an dernier », assure Pascal de Izaguirre. Aucune autre annulation de vols ne serait à prévoir.

#### **« Environnement réglementaire de plus en plus contraignant »**

A long terme, la situation est plus délicate. Avec le triplement de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA), en vigueur depuis mars 2025, et le doublement des prix du kérosène dû au blocage du détroit d'Ormuz, « les compagnies françaises doivent désormais faire face simultanément à une explosion de leurs coûts opérationnels, à un environnement réglementaire de plus en plus contraignant et à une concurrence internationale toujours plus forte », insiste-t-il.

Conséquence de cet environnement hostile : les compagnies étrangères se désengagent de l'Hexagone et des liaisons franco-françaises, où la TSBA est payée deux fois. « Un certain nombre d'entre elles ont diminué leur capacité à destination du marché français pour les reporter sur d'autres marchés moins pénalisés par la hausse de la fiscalité », explique Pascal de Izaguirre.

Dans la même lignée, Air France a confié l'exploitation de ses lignes domestiques à sa filiale low cost Transavia afin de se concentrer sur l'international. Résultat de cet affaïssement général de l'offre : la part de marché du pavillon tricolore remonte légèrement dans l'Hexagone, de près de 1 % par rapport au premier trimestre 2025, pour s'établir à 40,8 % (mais elle était de 43,3 % en 2019).

### **Le fret aérien en souffrance**

Autre victime du contexte géopolitique et fiscal, le fret aérien français, qui représente 35 % de la valeur totale des exportations tricolores extra-européennes, a été doublement percuté par le conflit au Moyen-Orient et la taxe sur les petits colis. Alors que l'année partait bien avec une croissance de 11,6 % en février, la fermeture en mars des grands aéroports du Golfe, hubs majeurs du fret aérien mondial, a finalement réduit la capacité de 4,6 %.

A cela s'ajoute l'entrée en vigueur, depuis le 1er mars, de la taxe tricolore sur les petits colis qui a eu pour conséquence un « détournement quasi immédiat de ces flux à destination de la France », constate Julien Ducoup, vice-président de FedEx France. Environ 40 vols cargo hebdomadaires initialement destinés à la France sont désormais opérés vers la Belgique ou les Pays-Bas, et l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaule a vu ses vols cargos diminuer de 20 % par rapport à mars 2025. « La combinaison d'un choc géopolitique majeur et d'une fiscalité pénalisante fragilise durablement l'écosystème français », met en garde Julien Ducoup.

D'où la continuité nécessaire du dialogue entre la Fnam et l'exécutif français. Pour l'heure, les principales demandes du secteur ont été exaucées, notamment la possibilité d'utiliser du kérosène américain pour éviter la pénurie et la protection de la trésorerie des compagnies les plus en difficulté via un étalement des charges fiscales et sociales. Ne reste sur la table que le réexamen de la fiscalité pesant sur le transport aérien en France « afin d'éviter qu'un choc énergétique conjoncturel ne vienne accentuer un désavantage compétitif déjà structurel ». Une option d'ores et déjà écartée par le ministre de l'Economie.

### **Kérosène, réservations d'été, soutien de l'État : la F NAM veut rassurer le secteur aérien**

*Tour Hebdo – 12/05/2026*

#### **Face à l'explosion des coûts du kérosène et à un contexte géopolitique particulièrement instable, la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (F NAM) affiche une confiance mesurée pour la saison estivale**

Son président, Pascal de Izaguirre, a insisté sur les signaux de stabilité envoyés par le gouvernement, notamment concernant la sécurisation des approvisionnements en carburant aérien.

« Nous restons extrêmement prudents sur nos annonces, car nous sommes dans un environnement extrêmement mouvant, mais nous ne constatons pas de forte dépréciation du marché ». a-t-il déclaré en préambule lors de la conférence de presse qui vient de se tenir.

#### **Une flambée historique du prix du kérosène**

Le principal choc pour les compagnies aériennes françaises reste la hausse brutale du coût du carburant. « Le prix du kérosène était de 600 euros la tonne avant le conflit. Il est monté jusqu'à 1 500 euros la tonne, soit une progression de 150 % », rappelle Pascal de Izaguirre.

Cette envolée bouleverse l'économie du transport aérien : « Le kérosène représentait entre 25 % et 30 % des coûts des compagnies. Aujourd'hui, il peut atteindre jusqu'à 45 % des charges. »

Pour autant, le président de la FNAM souligne que les compagnies ont cherché à limiter les répercussions pour les voyageurs. « Les hausses tarifaires sont restées modérées et très loin d'être à la hauteur du choc subi sur le prix du kérosène », affirme-t-il. Une stratégie assumée pour « ne pas casser la dynamique de la demande » au moment où les réservations estivales sont cruciales.

### **Des annulations « extrêmement marginales »**

Alors que certaines inquiétudes ont émergé autour des annulations de vols, la FNAM tient à relativiser leur ampleur. « Il n'y a même pas 2 % des vols des compagnies françaises qui ont été annulés », insiste Pascal de Izaguirre.

Selon lui, les suppressions de rotations ont été « très ciblées » et essentiellement concentrées sur les mois de mai et juin, traditionnellement moins porteurs. « Les compagnies ont simplement procédé à des régulations commerciales sur certains vols devenus excessivement déficitaires. »

Le dirigeant veut surtout écarter tout scénario noir pour l'été : « Toutes les compagnies aériennes françaises ont pour ambition d'opérer leur programme de vols. Il n'y a pas de crainte à avoir d'annulations pour des raisons commerciales pendant la saison estivale. »

### **Le gouvernement rassure sur les approvisionnements**

Le point central de la réunion ministérielle du 6 mai concernait la sécurisation du kérosène pour l'été. Sur ce sujet, la FNAM affiche sa satisfaction.

« Nous avons eu une mobilisation gouvernementale importante avec quatre ministres qui n'ont pas ménagé leur temps et nous ont apporté des réponses précises et claires », souligne Pascal de Izaguirre.

Le président de la FNAM insiste particulièrement sur les assurances reçues concernant les stocks stratégiques. « Tous les grands énergéticiens étaient représentés et ont donné des nouvelles rassurantes sur la continuité des approvisionnements. »

Il rappelle également que la France dispose de réserves importantes : « Nous avons eu la confirmation que le transport aérien serait considéré comme une activité prioritaire si les stocks stratégiques devaient être mobilisés. »

Pour la FNAM, ces garanties permettent d'aborder la haute saison avec davantage de visibilité. « Cela nous donne confiance dans notre capacité à opérer le programme de vols de l'été. »

### **Des réservations estivales qui tiennent bon**

Autre motif de relative satisfaction : la demande ne montre pas, à ce stade, de véritable décrochage. « Nous ne constatons pas d'essoufflement de la demande », affirme Pascal de Izaguirre.

Même si « un certain attentisme » existe chez les consommateurs, les carnets de réservation restent solides. « Quand on regarde l'évolution des réservations pour l'été, nous sommes au même niveau que l'an dernier. Nous n'avons pas d'inquiétude particulière à ce stade. »

La saison estivale demeure en effet déterminante pour les transporteurs. « L'été représente une part majeure de l'activité annuelle et une part encore plus importante des résultats financiers des compagnies aériennes », rappelle le président de la FNAM. « Ne pas assurer son programme de vols reviendrait à se tirer une balle dans le pied. »

### **Des soutiens ciblés pour les compagnies fragilisées**

La FNAM affirme également avoir obtenu des garanties sur d'éventuelles mesures d'accompagnement pour les transporteurs les plus exposés.

« Nous avons reçu des assurances extrêmement claires de la part du gouvernement », explique Pascal de Izaguirre, évoquant des dispositifs comparables à ceux déjà utilisés dans d'autres secteurs du transport : reports de cotisations sociales, étalements fiscaux ou encore prêts de trésorerie exceptionnels.

Le président de la FNAM estime toutefois que la crise actuelle remet en lumière les difficultés structurelles du transport aérien français et européen. Il appelle à « réexaminer la fiscalité du secteur » et à accélérer le développement des carburants durables d'aviation (SAF), désormais considérés comme « un enjeu de souveraineté énergétique ».

### **Vigilance sur l'Europe**

Enfin, la FNAM reste attentive aux évolutions réglementaires européennes, jugées potentiellement pénalisantes pour la compétitivité des compagnies européennes.

Pascal de Izaguirre s'inquiète notamment des discussions autour de la révision du règlement européen sur les droits des passagers et de l'extension du marché carbone européen (ETS) au long-courrier. « Nous refusons toute mesure qui viendrait accroître encore les distorsions de concurrence avec les compagnies non européennes », avertit-il.

Malgré ces préoccupations, le mot d'ordre de la profession reste aujourd'hui la stabilité opérationnelle et commerciale pour l'été 2026. « Notre priorité immédiate, c'est de réussir la saison estivale », conclut le président de la FNAM.

## **Comprendre la crise inédite que traverse le transport aérien : vols annulés, prix des billets en hausse et modèle low-cost menacé**

*Les Echos – 12/05/2026*

### **Depuis le début de la guerre en Iran, les chocs se sont enchaînés : l'aviation commerciale traverse une tempête qui fragilise les compagnies aériennes.**

Soixante-quinze jours de guerre auront suffi à chambouler le modèle économique d'une industrie tout entière, celle du transport aérien. Depuis le 28 février, date de l'attaque américano-israélienne sur l'Iran, les chocs se sont enchaînés : quasi-arrêt des hubs du Golfe, peur d'une pénurie de kérosène, flambée du prix des carburants, hausse des tarifs, annulations de vols...

Mardi 12 mai se tenait la conférence de presse semestrielle de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM), qui représente les acteurs du transport aérien français. La

crise actuelle – et les risques inhérents – fut le sujet numéro un. D'autant que l'apparition du hantavirus dans l'actualité a rappelé aux participants le déclenchement de la pandémie de Covid-19 qui, six ans plus tôt, avait terrassé le secteur.

Certes, a précisé la FNAM, aucune mesure sanitaire n'est pour le moment à l'ordre du jour du côté des transporteurs aériens. Certes, la situation de l'aviation ce printemps n'a rien à voir avec la mégacrise de mars-avril-mai 2020. Mais le transport aérien affronte une tempête aux facettes multiples, dont on commence à peine à mesurer la dimension.

### **Une pénurie durable de carburant, atténuée par des mesures d'urgence**

La genèse et l'ampleur de la tourmente actuelle tiennent en deux chiffres. La guerre au Moyen-Orient a privé le monde « de 20 % de son pétrole brut et de 40 % de son kérosène », relève Marc Rochet, ex-patron d'Air Caraïbes et président-fondateur de la société de conseil Aérogestion. Le « plus grand choc énergétique jamais connu », pour reprendre les propos tenus lundi 11 mai par Amin Nasser, le PDG du géant pétrolier saoudien Aramco, est de fait l'élément déclencheur de la flambée du kérosène, passé de 600 dollars (environ 510 euros) la tonne en moyenne avant le conflit, selon la FNAM, jusqu'à des pics de 1 500 dollars en avril, et près de 1 300 dollars aux cours du lundi 11 mai.

« Ce niveau de prix, c'est la nouvelle normalité », ajoute Paul Chiambaretto, professeur de marketing et stratégie à Montpellier Business School et directeur de la Chaire Pégase, spécialisée dans le transport aérien, principalement parce que les capacités de raffinage du Golfe ont été diminuées durablement par plusieurs frappes iraniennes.

La première urgence est celle de la disponibilité de ce kérosène : éviter les cuves vides à l'abord de la période estivale, vitale pour le secteur. Afin d'y répondre, Bruxelles a rendu flexibles certaines règles. L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a en particulier ouvert la voie, vendredi 8 mai, à l'utilisation du jet A, un carburant d'aviation produit aux Etats-Unis, qui n'était jusqu'ici pas distribué en Europe, où l'on se ravitaille en jet A-1. L'opération ajoute des difficultés opérationnelles : le jet A gèle à – 40 °C, contre – 47 °C pour le jet A-1, ce qui implique de modifier certaines altitudes de croisière, et il ne peut se mélanger avec le carburant européen. « Mais ce qui est important pour nous, c'est la capacité à diversifier les approvisionnements », souligne Pascal de Izaguirre, président de la FNAM et patron de la compagnie Corsair.

### **Un choc pour les compagnies qui augmentent les prix et annulent des vols**

Avant d'être opérationnel, l'impact de cette pénurie est économique. Les chiffres ont été confirmés par la FNAM : les compagnies ont dû gérer des coûts de carburant passant, en moyenne, de 25 % de leurs frais avant le conflit à 45 % aujourd'hui. Un mégatrou dans les comptes qu'Air France-KLM, par exemple, chiffre à 2,4 milliards de dollars cette année. « Les compagnies ont peu de leviers pour faire face à un choc de ce type », relève Pascal Fabre, associé et directeur au cabinet de conseil AlixPartners. Certains groupes, surtout en Europe, s'étaient partiellement couverts contre ces hausses grâce à des mécanismes d'assurance. Mais les transporteurs ont surtout pris deux séries de mesures : annulation des vols peu ou pas rentables (moins de 2 % des mouvements des compagnies françaises en mai et juin, dit la FNAM) et des « surcharges carburant » qui renchérissent le prix des billets.

Cette double stratégie pourrait avoir un effet boomerang. Certes, à la FNAM, M. de Izaguirre « anticipe un été plutôt convenable à ce stade ». Mais « il y a de plus en plus d'attentisme chez les voyageurs », note M. Chiambaretto. « Nous observons, chez les agences de voyages, une chute des réservations de 35 % à 40 % ce printemps par rapport à 2025, confirme M. Rochet. Et nous pensons que la demande de billets va baisser, principalement à cause de la hausse des

tarifs. L'ordre de grandeur est, selon nous, de 5 % à 7 % de recul de la demande pour 10 % d'augmentation des prix. »

Le Financial Times a publié, lundi 11 mai, une étude issue des données de la plateforme Google Flights, montrant que les prix avaient, de manière contre-intuitive, tendance à baisser sur 27 des 50 principales liaisons aériennes européennes vers la Méditerranée, signe d'un manque d'intérêt des acheteurs. Le même jour, le média spécialisé L'Echo touristique a dévoilé son baromètre des prix des vols secs, montrant un recul de 3,3 % en avril pour le moyen-courrier en Europe, et ce malgré les surcharges du carburant. La publication note que, pour certaines destinations comme l'Albanie, sur lesquelles les compagnies avaient augmenté leurs capacités, les prix sont désormais bradés.

### **Le modèle low cost mis à rude épreuve**

Dans cette ambiance, l'inquiétude monte pour l'avenir de certains acteurs. Elle s'est cristallisée, le 2 mai, lorsque la compagnie ultra low cost américaine Spirit Airlines a cessé ses activités, du jour au lendemain. L'entreprise aux 17 000 salariés était en mauvaise posture depuis plusieurs années, mais c'est bien la flambée du kérosène qui lui a porté le coup fatal.

Le modèle économique des compagnies à bas coût semble particulièrement exposer celles-ci à la crise énergétique. Ces entreprises ont des marges de manœuvre limitées pour répercuter la hausse du carburant, car leur clientèle est plus sensible aux variations de prix. Et elles ne peuvent bénéficier des amortisseurs financiers des transporteurs classiques : les sièges très rentables – business ou premium – des vols long-courriers ou les machines à cash que constituent les programmes de fidélité des grandes compagnies, en particulier américaines.

Mais il y a low cost et low cost, nuancent les experts. Les plus installées, les plus profitables, comme Ryanair et sa marge opérationnelle de 22 % fin 2025, ou encore easyJet, qui s'est couverte à hauteur de 84 % contre les hausses de carburant ce premier semestre, se révèlent plus robustes que beaucoup d'acteurs traditionnels. « En réalité, comme dans le cas de Spirit, les opérateurs menacés sont ceux qui présentaient déjà des fragilités majeures », explique M. Fabre.

Deux noms circulent en Europe comme présentant des vulnérabilités spécifiques : la low cost hongroise Wizz Air et la petite compagnie lettone airBaltic. Toutes deux souffraient, avant la crise, et souffrent encore, de l'immobilisation d'une partie de leur flotte d'Airbus A320 et A220 en raison des problèmes de qualité des moteurs Pratt & Whitney. Aux Etats-Unis, les compagnies à bas coût JetBlue, Allegiant, ou Southwest luttent aussi pour maintenir leur viabilité économique.

### **L'effet perturbateur de la mise en sommeil des hubs du Golfe**

L'autre bouleversement pour le secteur, c'est l'effacement, depuis plus de dix semaines, des plateformes aéroportuaires de Dubaï, Abou Dhabi et Doha, paralysées par la guerre. Si leur activité n'a pas disparu, elles subissent leur plus forte désorganisation depuis la pandémie de Covid-19. Dubaï, premier aéroport mondial pour les passagers internationaux, était une plaque tournante essentielle entre l'Occident et l'Orient. Il est aujourd'hui à 55 % de son trafic d'avant le conflit, après être tombé à 33 %, en mars.

Une fois la guerre terminée, un retour en force des compagnies associées à ces grands hubs (Emirates, Etihad Airways, Qatar Airways) pourrait s'accompagner d'une guerre des prix menée par des acteurs bénéficiant du soutien sans faille de leurs actionnaires. La perspective inquiète particulièrement les compagnies européennes. En attendant, c'est un autre groupe ambitieux qui profite de la situation : Turkish Airlines, ancré sur son hub d'Istanbul (+ 7,7 % de

passagers en mars), proche des aéroports du Golfe, mais moins exposé d'un point de vue géopolitique.

### **La crainte d'un automne morose dans les aéroports**

En France et en Europe, un autre type d'acteur regarde l'avenir avec circonspection : les aéroports. Pour le moment, cela se passe plutôt bien. En mars, premier mois de la guerre, le trafic passager européen a même augmenté de 3,8 %, selon des données, publiées mercredi 13 mai, par Airports Council International Europe (ACI Europe), l'organisation rassemblant 600 plateformes aéroportuaires dans 55 pays du continent. Le président d'ACI Europe, Olivier Jankovec, en a profité pour saluer la « résilience de la demande du transport aérien face à un choc géopolitique majeur ».

Mais ces groupes, qui vivent des redevances payées par les compagnies aériennes et donc du nombre de décollages et d'atterrissages, redoutent l'arrivée de l'automne. « Il est à craindre que les programmes d'annulation soient plus sévères à partir de septembre, explique Thomas Juin, le président de l'Union des aéroports français. Deux raisons à cela : l'été aura été moins rentable que d'habitude et les vols de l'automne sont souvent déficitaires. » M. Juin fait un parallèle avec l'automne 2025 : un million de sièges avaient été supprimés en France. Verdict de M. Jankovec : « Après cet été, nous entrons dans l'inconnu. »

### **« Faire voler des avions n'a jamais coûté aussi cher » : les compagnies aériennes américaines appuient sur tous les boutons pour compenser la hausse du prix du kérosène**

*Les Echos – 12/05/2026*

#### **Vols annulés, surcharges pour les bagages et augmentation des tarifs sont au menu pour les Américains, en raison du conflit en Iran et de la proximité de la saison estivale.**

Plus aucun touriste ne peut admirer les fresques de la rotonde du terminal A de l'aéroport de LaGuardia, à New York. Ce bâtiment art déco, classé au registre des monuments historiques, est déserté depuis la faillite, il y a dix jours, de Spirit Airlines, son dernier locataire, causée par la flambée du prix du kérosène.

L'administration Trump n'est finalement pas venue au secours de la compagnie aérienne low cost. Son projet de nationalisation avait été accueilli froidement par les autres compagnies et les élus républicains au Congrès. Elle n'a pas non plus donné suite à la demande du lobby des compagnies à bas coût, dont Spirit Airlines était membre, de débloquer 2,5 milliards de dollars pour les aider à absorber le choc.

#### **Une facture à 24 milliards de dollars**

Les compagnies aériennes américaines n'ont pas pour habitude de se couvrir sur les marchés pour leurs besoins en kérosène, contrairement aux pratiques des Européens, expliquait le cabinet Teneo dans une récente note de recherche. Résultat : elles ont subi de plein fouet l'envolée du coût du carburant depuis le début de la guerre en Iran, venue entamer leurs marges.

« Faire voler des avions n'a jamais coûté aussi cher », a plaidé dimanche Chris Sununu, le directeur d'Airlines for America, qui regroupe les plus grands noms du secteur. « Les compagnies américaines absorbent actuellement la majeure partie de la hausse du coût du kérosène », a-t-il déclaré, en évoquant une note de Deutsche Bank qui estime la facture à 24 milliards de dollars pour l'année.

Sur le seul mois de mars, les compagnies aériennes ont dépensé plus de 5 milliards de dollars en kérosène aux Etats-Unis, avec un prix moyen en hausse de 30 % sur un an. Et la flambée du prix du carburant aérien s'est accentuée en avril. Les prix restent plus élevés de 50 % environ depuis le début du conflit, même s'ils ont eu tendance à refluer ces dernières semaines, d'après les données de l'Iata. Avec une demande supplémentaire cet été venant d'Europe, ils pourraient repartir rapidement à la hausse.

L'administration Trump « comprend les enjeux », et « c'est pourquoi ils cherchent à terminer la guerre aussi rapidement que possible », a confié Chris Sununu au « Wall Street Journal », après avoir rencontré le conseiller économique de la Maison-Blanche et des cadres du ministère des Transports. En attendant, les compagnies aériennes cherchent par tous les moyens à réduire leurs coûts et à augmenter leurs revenus.

« Nous avons pris des mesures immédiates pour compenser les coûts de carburant, notre objectif premier étant de minimiser l'impact financier et de préserver notre trésorerie », a expliqué la patronne de JetBlue, Joanna Geraghty, lors de la présentation des résultats du premier trimestre fin avril, reprenant le même refrain que la plupart de ses pairs.

United Airlines a indiqué avoir progressivement augmenté ses prix pour atteindre des hausses de 20 % en moyenne par rapport à l'année dernière. La compagnie aérienne a également réduit son planning de vols pour les prochains mois, renonçant aux liaisons et aux horaires les moins rentables. Elle a par ailleurs augmenté le prix des bagages.

Toutes ces mesures ont été mises en oeuvre, à divers degrés, de Delta Air Lines à American Airlines. Les hausses de tarifs ont été particulièrement élevées sur les liaisons que desservait encore récemment Spirit Airlines, ses concurrents profitant du soudain appel d'air. Pour les Américains, cela se traduit par moins de places disponibles, à des prix plus élevés. Les compagnies n'ont pas signalé d'impact sur la demande jusqu'à présent, mais elles s'y préparent.

### **Le pari de Delta dans le raffinage**

« De manière réaliste, nous n'aurons probablement pas le temps de compenser intégralement la hausse du prix du carburant cette année, mais je suis très confiant quant à la possibilité de rattraper cette hausse à 100 % [en 2027] », a détaillé Scott Kirby, le patron de United Airlines, lors de la présentation des résultats du groupe. Autant dire que les augmentations vont s'installer dans la durée, même si le détroit d'Ormuz devait rouvrir à court terme.

La seule compagnie aérienne américaine à tirer son épingle du jeu, dans ce contexte, est Delta Air Lines, qui possède sa propre raffinerie depuis 2012, achetée pour 150 millions de dollars à l'époque. L'acquisition s'est parfois révélée douloureuse, comme en 2020, lorsque les quarantaines liées au Covid-19 ont entraîné un surplus mondial de carburant. Mais la raffinerie située en Pennsylvanie a permis à Delta de réaliser des économies significatives lorsque les prix du kérosène se sont envolés.

En 2022, à la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, elle a généré plus de 750 millions de dollars de profits opérationnels pour Delta. La compagnie aérienne américaine s'attend à réaliser environ 300 millions de dollars d'économies sur sa facture de carburant au deuxième trimestre. « Nous ne savons pas comment les prix du carburant vont évoluer, mais tant qu'ils resteront élevés, cette raffinerie continuera à nous aider », soulignait le mois dernier Ed Bastian, le patron de Delta Air Lines.

## **Préavis de grève du 13 au 18 mai chez French Bee : les pilotes dénoncent un gel des salaires depuis la création de la compagnie**

*Air Journal – 12/05/2026*

**Après les personnels navigants commerciaux, c'est au tour des pilotes de la low-cost long-courrier French Bee (groupe Dubreuil) de se lancer dans un bras de fer avec leur direction. À l'appel du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), ils ont déposé un préavis de grève reconductible couvrant la période du mercredi 13 au lundi 18 mai 2026, pour protester contre l'absence de revalorisation salariale à l'issue des NAO 2026 et l'érosion de leur pouvoir d'achat.**

Dans un communiqué daté du 12 mai 2026, la section French Bee du SNPL annonce avoir déposé un préavis de grève pour « une première période reconductible, allant du mercredi 13 au lundi 18 mai 2026 ». Le syndicat explique que cette décision est intervenue « après la consultation des pilotes de French Bee, ces derniers ayant refusé massivement la "proposition" de la direction », signe d'un « profond malaise » au sein du personnel navigant technique.

La grève s'inscrit dans le cadre des négociations annuelles obligatoires (NAO) 2026, lors desquelles la direction de la filiale low-cost long-courrier du groupe Dubreuil « a refusé de revaloriser enfin les rémunérations de ses pilotes », selon le SNPL. French Bee, qui dessert notamment La Réunion, la Polynésie française et d'autres destinations long-courrier, pourrait voir son programme de vols perturbé si le mouvement est suivi, même si la compagnie n'a pas encore détaillé d'éventuelles mesures d'adaptation.

### **Des salaires jugés gelés depuis la création de French Bee**

Les pilotes soulignent que, depuis la création de French Bee, ils n'ont « bénéficié d'aucune revalorisation salariale structurelle significative ». Le salaire minimum serait même « gelé depuis deux ans », à la différence d'Air Caraïbes, la compagnie sœur au sein du groupe Dubreuil, et ce « dans un contexte économique pourtant marqué par une inflation durable », insiste le syndicat.

La situation est aggravée par « la réduction des heures de vol, sans pour autant réduire la charge de travail, liée à l'évolution du réseau », ce qui entraîne « mécaniquement une baisse des revenus et ralentit la progression de carrière ». Contrairement aux pratiques habituelles dans la plupart des compagnies françaises, la progression chez French Bee est « exclusivement indexée sur les heures de vol et non sur l'ancienneté », ce qui rend les pilotes particulièrement sensibles aux variations de production.

Dans ces conditions, la proposition actuelle de la direction se traduirait, pour une majorité de pilotes, par « une augmentation réelle proche de 0% », jugée « inacceptable au regard de l'érosion continue du pouvoir d'achat et de l'absence de revalorisation structurelle des rémunérations », affirme encore le SNPL.

### **Après les PNC, une nouvelle étape du conflit social**

Le préavis des pilotes intervient dans un contexte de tensions sociales déjà vives chez French Bee. Un mois plus tôt, les personnels navigants commerciaux (PNC) — hôtesses et stewards — avaient eux aussi déposé un préavis de grève, finalement levé après l'obtention d'avancées dans le cadre des NAO.

Selon le site Challenge, ce premier conflit avait abouti à des concessions salariales et à des mesures sur les conditions de travail des PNC, incitant le SNPL à réclamer un traitement comparable pour les pilotes. Les tensions ne sont pas nouvelles : en décembre 2022 déjà, un mouvement des hôtesses et stewards dénonçait la faiblesse des grilles de salaires, la rémunération variable et la gestion des ressources humaines au sein de la compagnie.

Plus récemment, plusieurs représentants du personnel ont alerté sur un rythme de travail jugé « intenable », évoquant des rotations « épuisantes » et des sollicitations « abusives », ce qui a conduit à des procédures d'alerte et à l'intervention de l'Inspection du travail. Pour les syndicats, la question de la rémunération s'articule donc avec celle des conditions d'exploitation sur un réseau long-courrier à bas coûts particulièrement exigeant.

### **Des revendications salariales « claires et légitimes »**

Le SNPL rappelle que les pilotes de French Bee « ont su consentir de grands efforts pour accompagner leur entreprise quand cela était nécessaire, en travaillant sans relâche notamment pendant la période de sous-effectif et de forte reprise de l'activité des dernières années ». Ils estiment désormais que leurs « engagement et responsabilités doivent être reconnus à leur juste valeur ».

Le syndicat formule des revendications qu'il juge « claires et légitimes », au premier rang desquelles une « revalorisation salariale immédiate et significative » visant à « compenser l'inflation subie depuis plusieurs années », « aligner leur rémunération avec le niveau de responsabilité et d'exigence du long-courrier » et « reconnaître et rémunérer comme il se doit l'ensemble des tâches effectuées, notamment celles réalisées en dehors des heures de vol ». Dans l'aérien comme dans de nombreux secteurs, les NAO 2026 se jouent sur fond de ralentissement de l'inflation mais de forte sensibilité des salariés à la question du pouvoir d'achat, les budgets d'augmentation se situant généralement entre 2% et 3% selon les études.

Les pilotes affirment être « mobilisés pour que leur engagement soit enfin reconnu par une revalorisation juste de leur rémunération ». En creux, ils pointent également un différentiel de traitement avec d'autres acteurs du groupe Dubreuil, et plus largement avec les pratiques de plusieurs compagnies françaises où l'ancienneté pèse davantage dans les parcours de carrière.

### **Un appel à la responsabilité de la direction et de l'actionnaire**

Malgré la fermeté du ton, le SNPL France ALPA dit vouloir maintenir un espace de dialogue avec la direction de French Bee. « Malgré ce préavis, le SNPL France ALPA réaffirme sa volonté de parvenir à une issue constructive », indique le syndicat, qui appelle la compagnie « à reprendre rapidement les discussions et à proposer des mesures à la hauteur des enjeux ».

Le syndicat en appelle aussi directement à l'actionnaire : « Le SNPL en appelle à la responsabilité de la direction de la compagnie et de son actionnaire, la famille Dubreuil. Il est plus que temps d'avancer, tous, ensemble », insiste le communiqué. La résolution de ce conflit social sera d'autant plus scrutée que French Bee exploite des lignes stratégiques pour les outre-mer, où tout mouvement social dans le transport aérien peut rapidement se traduire par des difficultés de déplacement et de fret.

**Brussels Airport : 24,4 millions de passagers en 2025, revenus record et transition accélérée vers des avions plus silencieux**

*Air Journal*– 12/05/2026

**En 2025, Brussels Airport Company a enregistré des résultats historiques, avec un chiffre d'affaires en hausse de 6% à 828 millions d'euros, un volume de fret en forte croissance et des investissements records de 302 millions d'euros dans ses infrastructures.**

L'exploit est d'autant plus notable qu'il intervient dans un contexte marqué par sept journées de grève nationale et la montée des exigences environnementales autour du bruit et des émissions des avions.

### **Des résultats financiers au plus haut**

Brussels Airport clôture l'exercice 2025 sur un nouveau palier historique de revenus, à 828 millions d'euros, soit une progression de 6% par rapport à 2024. Cette croissance s'appuie à la fois sur la hausse du nombre de passagers et sur la dynamique soutenue du fret, qui a « significativement dépassé la croissance du marché mondial », souligne l'aéroport.

Les coûts d'exploitation ont, eux aussi, augmenté pour atteindre 472 millions d'euros, contre 439 millions un an plus tôt, principalement en raison de l'augmentation du trafic, de besoins accrus en sécurité et de charges de maintenance plus élevées. L'EBITDA progresse néanmoins de 3%, à 356 millions d'euros, confirmant la solidité opérationnelle de la plateforme de Zaventem malgré un environnement social et réglementaire exigeant.

Le bénéfice net ressort à 84 millions d'euros, en léger retrait de 7 millions par rapport à 2024, un recul imputé à une charge fiscale plus élevée que les années précédentes. Pour la première fois depuis 2019, Brussels Airport Company distribue à nouveau un dividende à ses actionnaires, à hauteur de 41 millions d'euros, signe de la confiance retrouvée dans la trajectoire de long terme de l'aéroport.

### **Trafic passagers et fret en hausse malgré les grèves**

En 2025, Brussels Airport a accueilli 24,4 millions de passagers, soit une hausse de 3,3% par rapport à 2024, alors même que sept jours de grève nationale ont perturbé l'activité et entraîné l'annulation d'environ 2 400 vols. La direction estime que ces mouvements sociaux ont coûté environ 275 000 passagers à l'aéroport, tempérant une reprise qui se rapproche progressivement des niveaux de 2019, où le record atteignait près de 26,4 millions de voyageurs.

Le cargo confirme son rôle de pilier du modèle de Brussels Airport, avec 795 000 tonnes traitées en 2025, en hausse de 8,5% sur un an, une performance supérieure à la tendance mondiale. L'aéroport reste un centre logistique majeur pour les produits pharmaceutiques et le e-commerce, avec des capacités renforcées dans la zone Brucargo Central.

Au total, 198 000 à 198 370 mouvements de vols commerciaux ont été enregistrés, soit environ 2,8% de plus qu'en 2024, avec une montée de la productivité des vols : le nombre moyen de passagers par vol a atteint 145, un record pour la plateforme. Cette densification contribue à limiter l'augmentation des mouvements tout en accompagnant la croissance du nombre de voyageurs.

### **Investissements records pour moderniser l'infrastructure**

L'année 2025 restera comme une année d'investissements exceptionnels pour Brussels Airport Company, avec 302 millions d'euros injectés dans les infrastructures, un record pour le gestionnaire du site. Ces montants se concentrent sur la capacité, la sécurité et le confort des passagers, mais aussi sur l'efficacité des opérations cargo.

Parmi les principaux chantiers figurent la rénovation complète de la piste 25L/07R, essentielle à la continuité des opérations, la construction du nouveau parking P30 et de nouveaux bâtiments logistiques à Brucargo Central, ainsi que l'ouverture du nouveau lounge « The View » dans la jetée B. Ces investissements s'inscrivent dans une stratégie de long terme visant à soutenir la croissance future du hub belge et à renforcer son attractivité pour les compagnies aériennes et les passagers.

« Malgré les défis rencontrés en 2025, nous pouvons cette année également présenter des résultats financiers solides avec un chiffre d'affaires record. 2025 a été également une année record en termes d'investissements. Année après année, nous continuons à investir dans la qualité de nos infrastructures pour continuer à offrir une expérience de qualité à nos clients. En parallèle, nous préparons aussi notre aéroport pour les décennies à venir et ainsi permettre la croissance future de nos activités au service de nos passagers et partenaires, assurant ainsi notre rôle clé pour l'économie belge », déclare Arnaud Feist, CEO de Brussels Airport Company.

### **Tarifs environnementaux : plus de 4 vols sur 10 déjà « silencieux »**

Au-delà des chiffres, Brussels Airport met en avant la transformation du mix de flotte opérée sur sa plateforme grâce à une politique tarifaire nettement différenciée selon les performances environnementales des avions. Depuis avril 2023, les appareils les plus bruyants et les plus polluants paient jusqu'à 20 fois plus de redevances aéroportuaires que les avions les plus silencieux et les plus efficaces, une évolution majeure par rapport au système introduit en 2016, où l'écart était limité à un facteur trois.

Les résultats sont tangibles : la part des vols opérés avec les avions les plus performants sur le plan acoustique est passée de 32% en 2023 à 42% en 2025, soit une hausse de 10 points en deux ans. En dix ans, cette proportion a plus que doublé, augmentant de 20% en 2016 à 42% en 2025, portée par le renouvellement des flottes et l'arrivée d'appareils de nouvelle génération, comme l'Airbus A320neo.

« Grâce à la réduction de nos tarifs aéroportuaires pour les avions les plus performants au niveau du bruit, nous encourageons les compagnies aériennes à voler avec des avions modernes et plus silencieux. Et les chiffres démontrent que cette approche porte ses fruits, année après année », souligne encore Arnaud Feist. Pour l'aéroport, cette orientation confirme qu'« il est possible de concilier croissance et limitation de l'impact sur l'environnement », à condition d'accompagner la transition technologique du transport aérien.

### **Réduction du bruit au sol et enjeux environnementaux**

La politique de Brussels Airport ne se limite pas au bruit en vol : le gestionnaire multiplie également les initiatives pour réduire les nuisances au sol, notamment via l'augmentation de l'utilisation d'équipements de manutention au sol électriques. L'aéroport exploite une zone d'essais moteurs clôturée afin de contenir les nuisances sonores lors des tests de puissance, et prévoit la construction de murs antibruit supplémentaires dans les années à venir.

Depuis 2004, les redevances de décollage et d'atterrissage à Brussels Airport intègrent déjà un critère de bruit, renforcé au fil du temps pour inciter les opérateurs à déployer des appareils plus silencieux. La dernière refonte des tarifs, en vigueur pour la période 2023-2028, ajoute aussi un composant lié aux émissions d'oxydes d'azote (NOx), les compagnies réduisant ces émissions bénéficiant de redevances plus faibles.

L'aéroport prévoit une réduction mesurée de l'empreinte sonore globale à horizon 2032, malgré une progression attendue du trafic, grâce à la montée en puissance d'avions de nouvelle génération, à l'optimisation des procédures d'atterrissage et à la mise en place de nouveaux dispositifs de protection des riverains. Reste que ces efforts interviennent dans un contexte politique belge tendu autour des nuisances aériennes, et seront scrutés de près par les autorités et les associations de riverains dans les prochaines années.

### **Heathrow : la guerre au Moyen-Orient fait plonger le trafic d'avril de 5%**

*Air Journal* – 12/05/2026

**Londres-Heathrow a enregistré en avril 2026 une baisse d'environ 5% de son trafic passagers, à 6,7 millions de voyageurs, qu'il attribue directement au conflit au Moyen-Orient et à la guerre en Iran, qui perturbent les plans de voyage et les flux aériens sur plusieurs axes long-courriers.**

Si le nombre de passagers recule, le hub londonien profite en revanche d'un fort report de clientèle en transit vers l'Asie et l'Océanie, confirmant le rôle stratégique de la plate-forme dans la redistribution du trafic mondial.

### **Conflit au Moyen-Orient : un impact direct sur le trafic d'avril**

Selon les statistiques publiées le 11 mai 2026, Heathrow a accueilli 6,7 millions de passagers en avril, soit une baisse d'environ 5 à 5,3% par rapport au même mois de 2025. L'aéroport explique ce recul par « l'impact continu du conflit au Moyen-Orient sur certains marchés et les ajustements à court terme des plans de voyage » de la clientèle, en particulier en lien avec la guerre en Iran et les restrictions d'espace aérien dans la région.

Les liaisons avec le Moyen-Orient sont les plus touchées : plusieurs sources font état d'un effondrement de plus de 50% du trafic lié à cette zone, sous l'effet des annulations de vols, des détours imposés par les fermetures d'espace aérien et d'une demande en berne sur certains marchés émetteurs. En parallèle, la demande a été plus solide sur d'autres régions, mais pas suffisamment pour compenser entièrement la chute des flux vers et via le Moyen-Orient.

### **Heathrow met en avant la résilience de son modèle de hub**

Malgré ce trou d'air, Heathrow souligne que la demande globale de voyage reste robuste et que le mois d'avril a été, jusqu'ici, son mois le plus chargé de l'année 2026. « Même si nous avons constaté quelques perturbations à court terme liées au conflit au Moyen-Orient, la demande de voyage reste forte et l'approvisionnement en carburant est actuellement stable », a déclaré Thomas Woldbye, directeur général de Heathrow, cité dans le communiqué mensuel de l'aéroport.

« Avril a tout de même été notre mois le plus fréquenté depuis le début de l'année, ce qui souligne la solidité d'un aéroport de correspondance mondial capable de s'adapter rapidement en période d'incertitude », a-t-il ajouté, mettant en avant la capacité du hub à absorber les reroutages de trafic et à maintenir un bon niveau de ponctualité et de qualité de service. Heathrow fait valoir que son modèle de hub résilient permet de « redistribuer les passagers sur le réseau mondial » lorsque certaines régions deviennent difficilement accessibles.

### **Transferts en hausse de 10% : les flux se déplacent vers l'Asie et l'Océanie**

L'un des éléments clés relevés par Heathrow est la hausse de 10% du nombre de passagers en correspondance par rapport à avril 2025, signe que les voyageurs long-courriers contournent désormais le Moyen-Orient en privilégiant d'autres itinéraires via Londres. Ce report profite notamment aux flux vers l'Asie-Pacifique et l'Océanie, où l'on observe depuis plusieurs mois une croissance soutenue de la demande, nourrie aussi bien par les voyages loisirs que par les déplacements professionnels.

Depuis plusieurs semaines, la plate-forme explique qu'elle « soutient les compagnies aériennes et les passagers dans l'adaptation aux fermetures d'espace aérien au-dessus du Moyen-Orient », tout en absorbant un afflux supplémentaire de passagers en transit. Pour les transporteurs, l'utilisation de Heathrow comme point de correspondance alternatif évite de survoler les zones de conflit, au prix de temps de parcours parfois plus longs pour certains itinéraires entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique.

### **Carburant et fret : une stabilité relative malgré les tensions**

Si le nombre total de passagers diminue, Heathrow indique que l'activité cargo reste solide, avec une légère progression d'environ 1% des volumes, confirmant le rôle de l'aéroport comme plateforme logistique clé pour le commerce britannique et européen. L'aéroport affirme que les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales, y compris sur le carburant, « n'ont pas affecté ses opérations », malgré un environnement géopolitique et énergétique plus incertain.

Dans ce contexte, Heathrow dit travailler étroitement avec le gouvernement britannique sur la stratégie nationale d'approvisionnement en carburant, ainsi qu'avec ses compagnies clientes pour stabiliser les programmes de vols d'été. « Nous savons que les passagers ont besoin de visibilité lorsqu'ils planifient leurs vacances d'été durement gagnées », rappelle Thomas Woldbye, en insistant sur la volonté de l'aéroport de limiter les annulations de dernière minute et de préserver la fiabilité de son réseau.

### **Prévisions 2026 sous revue : une incertitude persistante**

Heathrow avait initialement tablé sur environ 85 millions de passagers en 2026, légèrement au-dessus des niveaux de 2025, sur la base d'une hausse modérée de la demande et d'un remplissage progressivement accru des avions. Mais face à la détérioration de la situation au Moyen-Orient, l'aéroport a annoncé que sa prévision de trafic pour 2026 serait réexaminée et mise à jour en juin, dans le cadre de son prochain rapport aux investisseurs.

« Nous n'avons pas encore révisé notre prévision 2026, mais nous observons des effets des perturbations récentes au Moyen-Orient et suivons la situation de près », indiquait déjà Heathrow fin avril, en signalant que ces éléments seraient intégrés au rapport de juin. Si le premier trimestre affichait encore une progression de 3,7% du trafic à 18,9 millions de passagers, la crise régionale assombrit désormais l'horizon, même si l'aéroport continue de profiter du dynamisme d'autres marchés long-courriers.

### **Un hub majeur européen sous pression réglementaire et capacitaire**

Au-delà de l'effet conjoncturel du conflit, Heathrow rappelle que sa croissance reste bridée par la saturation de ses créneaux de décollage et d'atterrissage, qui limitent sa capacité à capter davantage de reroutages par rapport à certains hubs concurrents de l'Union européenne. Les 480 000 mouvements annuels autorisés sur la plate-forme, combinés à une forte utilisation des créneaux, réduisent la marge de manœuvre du hub pour absorber

rapidement de nouveaux vols en réponse aux crises géopolitiques ou aux changements de routes.

## **Surcharge carburant après l'achat : Volotea rétropédale, mais pas pour tous les voyageurs**

*L'Echo Touristique – 12/05/2026*

**Le feuilleton Volotea continue. Alors que l'Europe dénonce l'ajout d'un supplément carburant après la vente d'un billet, le directeur France en défend toujours les avantages. Au risque de ternir encore un peu plus on image.**

Les agences de voyages respirent. Bien qu'elle évite toute clarification officielle sur le sujet, Volotea renonce à sa soit-disant tarification flexible pour au moins une partie de ses partenaires commerciaux.

« Des agences branchées en API ont reçu le même message annonçant l'abandon de la surcharge post-réservation », nous confirme lundi Guillaume Beuredeley, secrétaire général adjoint des Entreprises du Voyage (EdV). Le renoncement en B2B résulterait également de considérations techniques. « La mise en œuvre effective de cette politique aurait également nécessité des développements informatiques côté agences », poursuit-il.

### **Dès le 2 mai, Volotea rétropédale**

Un courrier adressé le 2 mai à une grande agence de voyages en ligne, consulté par L'Écho touristique, confirme le rétropédalage. Le mail intitulé « communication importante de Volotea à l'attention des partenaires » commence par une formule pompeuse.

« Chez Volotea, nous savons que les relations commerciales solides reposent sur la confiance », assure Massimiliano Vollero, responsable du développement commercial de la compagnie espagnole. « Après avoir soigneusement examiné les retours reçus concernant les difficultés de communication et de gestion de la nouvelle « Fair Travel Promise » (FTP) de Volotea — en vigueur sur volotea.com depuis le 16 mars 2026 — au sein du canal API des OTA (agence en ligne, NDLR), nous avons décidé de ne pas étendre cette politique au canal de distribution des OTA. »

Massimiliano Vollero ajoute : « Nous remplacerons le FTP sur le canal OTA par une surtaxe temporaire équivalente appliquée au moment de l'achat sur toutes les réservations effectuées à partir du 3 mai 2026. » La compagnie s'engage par ailleurs à n'appliquer aucun supplément aux réservations confirmées avant cette date.

Mercredi 6 mai, un grand réseau français d'agences de voyages traditionnelles a reçu le même courrier.

Selon une agence de voyages interrogée par L'Écho touristique, le FTP n'apparaît « nulle part » lors de la réservation d'un billet via Amadeus, le système informatisé utilisé par les agences de voyages. « Moins je la vends, mieux je la porte », ajoute-t-elle.

### **Gilles Gosselin défend le supplément post-achat**

Vendredi 8 mai, l'Union européenne a tranché sur la question du supplément carburant que Volotea avait instauré en France. La pratique est effectivement illicite malgré la flambée du kérosène à cause de la guerre au Moyen-Orient, souligne Bruxelles. Les compagnies aériennes n'ont pas le droit d'ajouter un supplément carburant après l'achat d'un billet d'avion.

Toujours vendredi 8 mai, Gilles Gosselin, directeur France de Volotea, a toutefois défendu son supplément carburant sur franceinfo. Pour lui, le système s'avère « plus juste et plus transparent », a-t-il insisté, répondant aux critiques du ministre Serge Papin.

« À ce jour, 45% de nos clients ont payé 7 euros ou moins et près de 80% des clients ont payé moins 9 euros », selon ses calculs. Ce système a été « fait sous le contrôle de cinq cabinets juridiques spécialisés en droit des consommateurs et droit du transport aérien », rétorque Gilles Gosselin.

### **Mais la compagnie persiste et signe en B2C**

Plus tôt dans la journée, toujours sur franceinfo, le ministre du Tourisme a estimé que la surfacturation de Volotea était « illégale ». Promettant que la Répression des fraudes allait « sanctionner s'il y a des augmentations au dernier moment des billets d'avion.

Pourtant, Volotea s'obstine. Sur son site, dès la page d'accueil, la low-cost défend toujours le bienfondé de sa « Promesse de voyage équitable » (voir aussi la simulation ci-dessous). Jusqu'à quand ?

« Si les prix du carburant dépassent le niveau de référence, nous pouvons appliquer un supplément pouvant aller jusqu'à 14 € par passager et par vol. S'ils baissent, nous vous rembourserons jusqu'à ce même montant maximum. »

Pour nombre d'observateurs, cette politique tarifaire vise surtout à remonter en tête des comparateurs de prix. Et donc, ainsi, à tromper les voyageurs.

### **La DGCCRF réinterrogée**

Constatant que Volotea n'a pas encore fait évoluer son site internet, les EDV ont réinterrogé la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) hier matin.

« Nous avons fait un signalement auprès de la DGCCRF, qui s'est ensuite engagée à vérifier les pratiques de Volotea qui nous paraissaient illégales », souligne Valérie Boned. La présidente des EDV redoutait un effet de contagion dans l'aérien. Les démarches du syndicat et les protestations d'agences ont visiblement influencé la compagnie espagnole.

En attendant un abandon généralisé hautement probable de la surcharge carburant facturée à l'enregistrement, à l'aéroport, d'autres questions émergent. Dans quelle mesure et dans quels délais les passagers qui ont bel et bien payé un supplément obtiendront-ils un remboursement ?

Pour les équipes de la compagnie, le casse-tête ne fait que commencer. Et ce, dans une période déjà compliquée en raison de la guerre au Moyen-Orient et désormais de l'hantavirus.

## **Transavia, nombreuses liaisons inaugurées en 2026**

***PNC Contact – 13/05/2026***

### **Transavia France, la filiale low-cost du groupe Air France-KLM, poursuit son développement ambitieux....**

Transavia France, la filiale low-cost du groupe Air France-KLM, poursuit son développement ambitieux. Au cours des derniers mois et pour la saison été 2026, Transavia a inauguré et continue d'inaugurer de nombreuses nouvelles liaisons, tant au départ de Paris-Orly que de

ses bases régionales. Cette stratégie renforce sa position de premier transporteur low-cost au départ des aéroports parisiens tout en diversifiant son offre vers l'Europe et l'Afrique du Nord.

### **Nouvelles liaisons domestiques depuis Paris-Orly**

Depuis le 29 mars 2026, Transavia France a pris le relais d'Air France sur plusieurs liaisons domestiques au départ d'Orly. La compagnie a inauguré les routes vers Nice, Marseille et Toulouse. Ces lignes s'ajoutent aux destinations intérieures déjà opérées et portent à sept le nombre de routes domestiques depuis Orly. Jusqu'à 8 vols par jour sont proposés vers Nice, offrant une grande flexibilité aux voyageurs qui souhaitent combiner un séjour à Paris avec la Côte d'Azur ou le sud de la France.

### **Nouvelles destinations européennes au départ de Paris-Orly (été 2026)**

Transavia France a lancé plusieurs nouveautés phares au printemps 2026 :

Sarajevo (Bosnie-Herzégovine) : Première liaison directe depuis Paris-Orly, inaugurée le 17 avril 2026 avec 2 vols par semaine (lundis et vendredis). Une destination historique et culturelle désormais accessible facilement.

- Pise (Italie) : 4 vols par semaine dès le 17 avril 2026, pour découvrir la Toscane.
- Wrocław (Pologne) : 2 vols par semaine (jeudis et dimanches) à partir du 16 avril 2026.
- Alghero (Sardaigne, Italie) : 2 vols par semaine (mardis et samedis) dès le 18 avril 2026.
- Araxos (Grèce) et Bourgas (Bulgarie) : Autres nouveautés grecque et bulgare pour les amateurs de soleil et de mer.

Ces ouvertures s'accompagnent d'une augmentation de fréquences sur des routes existantes comme Venise, Madrid ou Stockholm.

### **Développement des bases régionales.**

Transavia renforce également ses opérations en régions :

- Lyon : Nouvelles liaisons vers Mykonos (2 vols/semaine dès juillet 2026), ainsi que d'autres ouvertures saisonnières.
- Marseille : Nouvelle route vers Oran (Algérie) et renforcement vers le Maroc.
- Montpellier : Liaisons vers Malaga et Tanger.
- Autres régions : Ouvertures vers l'Afrique du Nord (notamment 14 nouvelles routes vers le Maroc pour l'hiver 2025-2026 au départ de plusieurs villes françaises) et des destinations ensoleillées comme Praia (Cap-Vert).

### **Une stratégie gagnante**

Ces inaugurations de liaisons en 2026 s'inscrivent dans une croissance soutenue de Transavia France, qui mise sur un mix de destinations loisirs, soleil et VFR (Visiting Friends and Relatives), particulièrement vers le Maghreb et l'Europe du Sud. La compagnie profite également du repositionnement d'Air France vers Paris-Charles de Gaulle pour consolider Orly comme hub low-cost.

Avec des tarifs attractifs (à partir de 39-40 € l'aller simple sur de nombreuses nouveautés), Transavia rend accessibles des destinations auparavant moins desservies en direct depuis la

France. Envie de voyager ? Consultez le site [transavia.com](http://transavia.com) pour découvrir toutes les nouveautés et réserver vos prochains vols. Transavia France continue d'écrire son histoire avec des ailes toujours plus déployées sur la carte européenne et méditerranéenne. Prochaines inaugurations à suivre !

### **Communiqué de presse du SNPL France ALPA :**

#### **"Préavis de grève chez French Bee : Quand la direction est sourde aux demandes de juste revalorisation salariale de ses pilotes"**

Roissy CDG, le 12 mai 2026 – Les Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) 2026 chez French Bee, compagnie aérienne du Groupe Dubreuil, ayant pour l'instant abouti au refus de la compagnie de revaloriser enfin les rémunérations de ses pilotes, la section French Bee du Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL) a déposé un préavis de grève. Le SNPL appelle donc les pilotes de French Bee à faire grève pour une première période reconductible, allant du mercredi 13 au lundi 18 mai 2026.

Cette décision, mûrement réfléchie, a été prise après la consultation des pilotes de French Bee, ces derniers ayant refusé massivement la "proposition" de la direction, traduisant ainsi le profond malaise qui s'est installé au sein du personnel navigant technique.

#### **Une absence persistante de revalorisation salariale**

Depuis la création de la compagnie, les pilotes de French Bee n'ont bénéficié d'aucune revalorisation salariale structurelle significative, le salaire minimum étant même, contrairement à sa compagnie sœur Air Caraïbes du même groupe, gelé depuis deux ans, dans un contexte économique pourtant marqué par une inflation durable.

La situation est aggravée par la réduction des heures de vol, sans pour autant réduire la charge de travail, liée à l'évolution du réseau, qui entraîne mécaniquement une baisse des revenus et ralentit la progression de carrière, celle-ci étant, contrairement aux pratiques habituelles des compagnies françaises, exclusivement indexée sur les heures de vol et non sur l'ancienneté.

Dans ces conditions, la proposition actuelle de la direction se traduit, pour une majorité de pilotes, par une augmentation réelle proche de 0 %, ce qui est jugé inacceptable au regard de l'érosion continue du pouvoir d'achat et de l'absence de revalorisation structurelle des rémunérations.

C'est pourquoi le SNPL vient de déposer un préavis de grève, reconductible, couvrant une période allant du mercredi 13 mai au lundi 18 mai 2026 inclus.

#### **Des revendications claires et légitimes**

Les pilotes de French Bee ont su consentir de grands efforts pour accompagner leur entreprise quand cela était nécessaire, en travaillant sans relâche notamment pendant la période de sous-effectif et de forte reprise de l'activité des dernières années.

Aujourd'hui, les pilotes demandent que leurs engagement et responsabilités soient reconnus à leur juste valeur et réclament notamment une revalorisation salariale immédiate et significative, permettant :

- de compenser l'inflation subie depuis plusieurs années,
- d'aligner leur rémunération avec le niveau de responsabilité et d'exigence du long-courrier,
- de reconnaître et rémunérer comme il se doit l'ensemble des tâches effectuées, notamment celles réalisées en dehors des heures de vol.

Les pilotes French Bee sont mobilisés pour que leur engagement soit enfin reconnu par une revalorisation juste de leur rémunération.

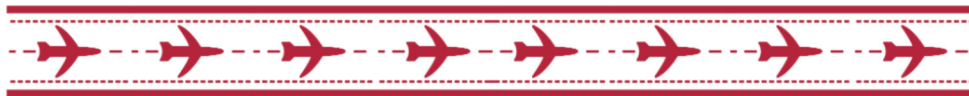
### **Un appel à la responsabilité de la direction**

Malgré ce préavis, le SNPL France ALPA réaffirme sa volonté de parvenir à une issue constructive. Le syndicat appelle la direction de French Bee à reprendre rapidement les discussions et à proposer des mesures à la hauteur des enjeux.

Le SNPL en appelle à la responsabilité de la direction de la compagnie et de son actionnaire, la famille Dubreuil. Il est plus que temps d'avancer, tous, ensemble.

Pour plus d'information, vous pouvez contacter : Relations Presse SNPL France ALPA : 01 49 89 24 22

Marie-Claude Amphoux, Conseiller Relations et Affaires Publiques, SNPL France ALPA



**PROGEXA**  
*Des experts au service exclusif  
des représentants du personnel*