

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 7 mai 2026 :

- **« Aucune crainte » de pénurie de kérosène : le gouvernement veut rassurer les compagnies aériennes et leurs clients**
 - **Hausse du kérosène : après la chute de Spirit, la liste des compagnies aériennes menacées s'allonge**
 - **Crise du kérosène : comment les compagnies européennes préparent des coupes ciblées dans leurs vols**
 - **Climat : un nouveau record d'émissions de CO2 qui pose question pour le secteur aérien en Europe**
 - **« Vouloir répartir la richesse est louable, mais avant il faut la créer » : l'industrie aéronautique alerte sur le poids de la fiscalité**
 - **Airbus décroche une commande historique de 150 appareils pour ses « mignons petits avions » A220**
 - **Aéroports de Paris : 8,4 milliards d'investissement et pas de panique sur le kérosène**
-

« Aucune crainte » de pénurie de kérosène : le gouvernement veut rassurer les compagnies aériennes et leurs clients

Les Echos - 6 mai 2026

Le gouvernement a répondu favorablement à la majorité des demandes des transporteurs, lourdement impactés par la flambée des prix du carburéacteur.

Les Français et le secteur aérien peuvent souffler. « A priori, il n'y a aucune crainte » de voir une pénurie de kérosène en mai et juin, et « sans doute peu de risque » pour l'été, a rassuré le ministre de l'Economie Roland Lescure en sortie d'une réunion à bâton rompu entre membres du gouvernement, énergéticiens, gestionnaires d'aéroports et compagnies aériennes.

En première ligne, les transporteurs ont « eu des réponses concrètes et précises aux questions que nous nous posions », souligne Pascal de Izaguirre. Pour le patron de Corsair et président de la Fnam, la fédération des compagnies aériennes, l'exécutif « a pris la mesure de la gravité de la situation », et « s'est montré très confiant sur la question de l'approvisionnement en carburéacteur », principale crainte des transporteurs qui redoutaient de voir la saison estivale, pouvant représenter jusqu'à 70 % de leur chiffre d'affaires, gâchée par une pénurie de kérosène.

Si l'ombre de la panne sèche semble écartée pour le moment, la problématique du coût du kérosène demeure. Pour les compagnies, le carburant représente dorénavant 45 % de leurs coûts d'exploitation, contre 25 % en moyenne avant le déclenchement du conflit en Iran. Résultat, un surcoût estimé à 2,4 milliards par Air France sur l'ensemble de l'année 2026.

Report des cotisations

Pour soulager la trésorerie des compagnies, le gouvernement a accepté de mettre en place des reports de cotisations sociales, un étalement des échéances fiscales et, le cas échéant, de garantir via la Banque publique d'investissement des prêts de court terme exceptionnels. En revanche, aucun allègement de la fiscalité sur les billets d'avion, comme le demandaient les transporteurs, n'est envisagé. « Notre stratégie d'aides ciblées est la meilleure », a assuré Roland Lescure.

En plus d'un assouplissement des règles européennes sur les règles d'emports de carburant, l'exécutif a promis de plaider auprès de la Commission en faveur de la levée temporaire de la clause du grand-père. Cela permettrait aux compagnies aériennes de conserver leur créneau de décollage l'année prochaine, habituellement remis en jeu si ils sont inutilisés.

Une mesure - « qui devrait se traduire concrètement dans les prochains jours », selon le ministre des Transports Philippe Tabarot - hautement rassurante pour les compagnies ayant annulé leurs vols les moins rentables à cause de la flambée de prix du kérosène.

Annulation de vols

Au total, les transporteurs ont déjà supprimé près de deux millions de sièges et 12.000 vols sur leurs programmes du mois de mai, selon les données compilées par la société d'analyse aéronautique Cirium. Le nombre de sièges disponibles, toutes compagnies confondues, est passé de 132 millions à 130 millions au cours des deux dernières semaines d'avril.

De son côté, Air France - KLM assure qu'aucune nouvelle suppression de vol n'est dans les tuyaux. Pas qu'une nouvelle augmentation tarifaire, solution privilégiée par les compagnies aériennes. A ce sujet, la DGCCRF étudiera la légalité de la surtaxe carburant imposée par

Volotea à ses passagers, après l'achat de leur billet, a annoncé le ministre du Commerce et du Tourisme Serge Papin.

« Nous comptons dorénavant sur le gouvernement pour rassurer les Français concernant leurs vacances d'été. Nous serons en mesure de transporter tout le monde », assure Pascal de Izaguirre. La balle est dans le camp de l'exécutif.

Hausse du kérosène : après la chute de Spirit, la liste des compagnies aériennes menacées s'allonge

La Tribune - 6 mai 2026

Alors que la chute de l'américain Spirit Airlines a été accélérée par la flambée du prix du kérosène, d'autres compagnies aériennes pourraient se trouver rapidement dans le rouge. Faillites, dépôts de bilan et rapprochements pourraient intervenir dans les prochains mois, dès la saison estivale passée.

Après Spirit, à qui le tour ? Alors que la fermeture de la compagnie aérienne américaine – actée samedi 2 mai – n'a pu être évitée, les regards se tournent déjà vers d'autres opérateurs. Car la flambée du kérosène, si elle devait se maintenir des mois durant, risque d'envoyer au tapis certains acteurs. « La dynamique actuelle pourrait accélérer la consolidation du secteur et potentiellement entraîner des faillites parmi les opérateurs les plus vulnérables, renforçant ainsi les tendances observées lors des précédentes crises du secteur aérien », assure Dan Taylor, expert aérien pour le cabinet IBA, dans une note d'analyse publiée lundi 27 avril. À la faveur du maintien à un niveau élevé du prix du kérosène depuis le blocage du détroit d'Ormuz fin février, le scénario de la chute de plusieurs compagnies prend corps. « Il y a un mois, on pouvait encore parier sur une augmentation du prix du kérosène temporaire, explique Tristan Thiebaut, expert aérien chez Archery Strategy consulting. On s'installe désormais dans une période où le prix du kérosène va rester durablement élevé. Ce qui pourrait faire mourir des compagnies aériennes. Plusieurs acteurs ne pourront tenir le choc très longtemps, beaucoup vont fermer la porte ou être rachetés. » Le patron de Delta Air Lines, Ed Bastian, ne dit pas autre chose, comme l'a relevé le Financial Times, jeudi 30 avril : « Je pense que l'on assistera à une certaine rationalisation... bien avant la fin de l'année ».

Une facture carburant insoutenable

Il faut dire que la facture devient très salée pour les acteurs de l'aérien, et fait même tanguer les compagnies les plus solides. Le prix du kérosène s'établissait mi-mai – en moyenne hebdomadaire – à 1 430 dollars la tonne, soit un doublement en un an, d'après les dernières données fournies par l'Association du transport aérien international (IATA). Alors qu'Air France estime le surcoût du carburant à 2,4 milliards d'euros cette année, American Airlines table pour sa part sur 4 milliards de dollars supplémentaires et craint d'afficher des pertes sur l'ensemble de l'année. Les compagnies se préparent toutes à réviser leurs objectifs financiers cette année, croisant les doigts pour que les hausses des prix des billets d'avion limitent la casse.

Pour les acteurs aux reins moins solides, l'avenir pourrait être plus sombre encore. Le portrait-robot des opérateurs les plus à risque ? Les compagnies low cost, et même ultra-low cost, à la santé financière déjà fragile avant le début du conflit en Iran et qui sont peu, voire pas, couvertes contre les aléas des prix du kérosène. Car particulièrement pour ces compagnies bas coût, la hausse du prix du carburant constitue en effet un facteur majeur de baisse de compétitivité. Pour elles, le carburant peut représenter en temps normal jusqu'à 40% des coûts d'exploitation.

Spirit n'a pas su trouver sa place

Aujourd'hui, ce chiffre peut constituer une part bien plus importante encore des dépenses pour certaines compagnies aériennes low cost. Et elles ne peuvent que très partiellement reporter cette hausse par l'augmentation des prix des billets, leurs marges de manœuvre étant bien moindres qu'avec les très lucratives cabines affaires et premium. Elles perdent ainsi, à mesure du maintien du prix élevé du kérosène, leur avantage compétitif. Un cocktail toxique qui peut être pimenté par des immobilisations contraintes d'avions : des centaines d'A320 et d'A220 sont ainsi toujours clouées au sol en raison de problèmes techniques affectant les moteurs de Pratt & Whitney.

D'où la chute de Spirit, qui a cumulé l'ensemble de ces ingrédients. Cette compagnie aérienne n'aura in fine pas su trouver sa place dans un marché américain ultra-compétitif. « Il y avait d'un côté de puissantes compagnies low cost, telles que JetBlue, notamment sur la zone Nord-Est et les Caraïbes, et Southwest, sur la zone centre et ouest, et de l'autre côté les compagnies traditionnelles qui se sont déjà consolidées autour de très puissants pôles aériens », analyse Tristan Thiebaut. American Airlines, Delta Airlines et United Airlines se sont par ailleurs ingéniérées à mettre en œuvre des tarifs ultra-concurrentiels, réduisant les marges de manœuvre de Spirit.

L'écart risque de se creuser entre les compagnies aériennes

La low cost américaine, qui n'avait mis en œuvre aucun système de couverture, a été déclarée en faillite à deux reprises, en 2024 et 2025. « De nombreuses compagnies aériennes opèrent avec de faibles marges bénéficiaires et sont sensibles aux hausses brutales des prix du carburant, mais Spirit se trouvait déjà dans une situation difficile, étant non rentable et fortement endettée, ce qui rendait difficile de faire face à tout imprévu », résume Mike Stengel, expert aérien au sein du cabinet américain AeroDynamic Advisory.

Désormais, un écart risque de se creuser entre les compagnies aériennes financièrement solides et celles qui le sont moins. « Les transporteurs disposant de bilans solides, d'un fort pouvoir de fixation des prix et d'un accès fiable aux capitaux sont mieux placés pour absorber les pressions actuelles, résume Dan Taylor. En revanche, les compagnies aériennes à faible rentabilité et aux options de financement limitées pourraient être confrontées à des difficultés financières croissantes. »

Wizz Air et airBaltic en eaux troubles

Le tonitruant patron de Ryanair, Michael O'Leary, n'a ainsi pas manqué en avril de pointer du doigt le risque de faillite pour la compagnie hongroise Wizz Air et la lettone airBaltic. Manœuvre tactique de la part d'un dirigeant habitué aux sorties de route, ou constat lucide ? Force est de constater que ces deux acteurs sont moins armés que la compagnie irlandaise pour affronter ce qui s'annonce comme une nouvelle crise du transport aérien. Le patron de Wizz Air est monté au créneau pour assurer de la bonne santé financière de son entreprise. Ceci dit, la compagnie hongroise n'est couverte contre la hausse du prix du kérosène qu'à hauteur de 55 % pour son exercice courant de mars 2026 à mars 2027, contre 80 % pour Ryanair et 70 % pour EasyJet.

Concernant airBaltic, l'agence Fitch Ratings évoquait – dans une analyse publiée le 10 avril – le risque d'une « crise de liquidité dans les six à douze prochains mois » ainsi qu'un « endettement insoutenable ». Un « profil financier fragile », qui a entraîné une dégradation de sa note. Quant à sa couverture carburant, elle s'établit à seulement 10%. L'avenir de cette compagnie majoritairement détenue par l'Etat letton reste incertain. Si un renflouement public n'est pas à écarter, le risque d'une faillite non plus. À moins que Lufthansa, qui détient 10% du capital depuis 2025, ne monte au créneau. Mais la compagnie allemande n'est pas au mieux de sa forme.

Aux États-Unis aussi, des noms d'acteurs en situation précaire émergent, d'autant que les compagnies y ont globalement de moins bons taux de couvertures qu'en Europe, voire aucun. « Si l'on examine d'autres transporteurs selon un critère similaire de marge d'exploitation par rapport au ratio d'endettement, on constate que JetBlue se trouve dans une situation semblable à celle de Spirit, bien qu'elle soit moins endettée, légèrement plus rentable et qu'elle ait de meilleures perspectives en raison de son exposition plus importante au segment des cabines premium », estime Mike Stengel.

Frontier Airlines en mauvaise posture

Des doutes sur la survie même de JetBlue – pas davantage couverte que Spirit – se font jour, qui aurait d'ailleurs pu se rapprocher de Spirit, si l'administration Biden l'avait autorisé. « Wall Street se demande si la compagnie aérienne pourra survivre à ce qui s'avère être la pire crise d'approvisionnement en kérosène que le secteur aérien ait jamais connue », écrivait Reuters lundi 27 avril. Et l'agence d'estimer que les surcoûts du carburant risquent d'annuler « les économies réalisées grâce à la baisse de la consommation de carburant que la compagnie avait mise en avant l'année dernière ». Ce qui lui aurait permis de rembourser une partie de sa dette et de ses obligations de location, estimées à environ 9,5 milliards de dollars.

Une autre compagnie est elle aussi en position de fragilité : Frontier Airlines. Certes, cette compagnie américaine peut espérer récupérer quelques parts de marché de ce qui était son concurrent le plus direct. Ce qui explique au passage l'augmentation de son cours de Bourse dans la foulée de la chute de Spirit. De quoi lui donner suffisamment d'air ? « Les marges fortement négatives de Frontier n'ont d'égaux que celles de Spirit et comptent parmi les pires que nous ayons jamais observées en temps de paix », déclarait Jamie Baker, analyste chez JP Morgan, dans une note évoquée par Reuters mi-février.

Vers un automne mouvementé

« Il devient difficile d'être une compagnie aérienne low-cost aux États-Unis depuis la pandémie, compte tenu de la hausse des coûts de personnel navigant, de la demande accrue pour les cabines premium et, désormais, de la hausse des prix du carburant », résume Mike Stengel. Impossible de dresser la liste exhaustive des compagnies susceptibles de se trouver dans une posture périlleuse ces prochains mois, à l'échelle de la planète. Une myriade de petits transporteurs opérant des vols courts pourrait se trouver en zone rouge.

L'automne risque en cela de s'annoncer mouvementé. « Habituellement, les compagnies aériennes déposent le bilan en septembre, octobre et novembre, souligne Tristan Thiebaut. Et ce sera encore plus vrai cette année si jamais le niveau de carburant reste à ce niveau-là. » Explications : durant l'été, les compagnies engrangent du cash avec la vente des billets. Puis vient le paiement des factures, alors même que l'activité diminue fortement. « Un été à 200 dollars le baril de kérosène, ce serait un été noir, poursuit l'expert. Et cela conduirait à un hiver désastreux. »

Crise du kérosène : comment les compagnies européennes préparent des coupes ciblées dans leurs vols

air-journal.fr - 7 mai 2026

Face au risque croissant de pénurie de kérosène provoqué par la fermeture du détroit d'Hormuz, les compagnies aériennes européennes finalisent des plans d'urgence prévoyant des réductions ciblées de vols, en particulier les mardi et mercredi, autour de la mi-journée et sur certaines liaisons domestiques jugées « sacrificables ».

Si Bruxelles affirme ne disposer d'« aucune preuve » de pénurie à ce stade, l'industrie, elle, se prépare à l'hypothèse d'un rationnement du carburant dès les premières semaines de juin.

Plans d'urgence : moins de vols en milieu de journée et en milieu de semaine

Selon les premières versions des plans d'urgence élaborés en interne, plusieurs compagnies prévoient non seulement de réduire leur programme de vols, mais aussi d'annuler de manière ciblée certaines liaisons, à des jours et à des horaires précis, pour préserver la connectivité jugée essentielle. Les scénarios étudiés consistent notamment à couper en priorité les rotations de milieu de journée, jugées les plus faciles à supprimer sans désorganiser l'ensemble du réseau.

« Nous commencerions par supprimer les vols du milieu de journée », confie au *Corriere della Sera*, Michael O'Leary, directeur général de Ryanair, évoquant des vols dont « l'impact sur les mouvements serait le plus faible ». Deux autres directeurs généraux, cités anonymement, confirment ce principe : l'objectif est de préserver la connectivité du matin, ainsi que celle de fin d'après-midi et de soirée, qui concentrent les flux de clientèle affaires et les correspondances.

Mardi, mercredi, samedi : les jours “sacrifiables” du programme

Les réductions ne seraient pas réparties uniformément dans la semaine.

Les plans soumis aux directions opérationnelles évoquent des coupes en priorité les mardi, mercredi et samedi, traditionnellement moins chargés en trafic d'affaires, tandis que les lundi, vendredi et dimanche seraient « intouchables (ou presque) » du point de vue commercial.

Le jeudi apparaît comme une journée intermédiaire, potentiellement “sacrifiable” à la marge, en particulier depuis la généralisation du télétravail, qui a modifié les pics de fréquentation observés avant la pandémie. Cette segmentation fine des jours et des créneaux horaires illustre la volonté des compagnies de réduire leur consommation de carburant tout en limitant autant que possible l'impact sur les clients à plus forte contribution, notamment les voyageurs d'affaires et les passagers en correspondance intercontinentale.

Lignes domestiques et courtes distances dans le viseur

Au-delà de la dimension “calendaire”, de nombreux groupes étudient une réduction ciblée de leurs liaisons domestiques et de courte distance là où une alternative ferroviaire existe, idéalement en grande vitesse. « Les plans d'urgence prévoient également une réduction significative des liaisons domestiques — internes à chaque pays — là où il existe une alternative, comme le train, de préférence à grande vitesse », explique Michael O'Leary, en soulignant toutefois la pression accrue que cela ferait peser sur les infrastructures terrestres.

Dans plusieurs compagnies dites traditionnelles, la première étape consiste à éliminer les routes les moins rentables : liaisons saisonnières peu remplies, dessertes de villes secondaires, routes très concurrentielles où plusieurs opérateurs se disputent une demande limitée.

Hubs protégés, îles “sanctuarisées”, petits aéroports fragilisés

Dans les scénarios les plus défavorables discutés dans les comités de direction, il est acté que les grands hubs européens devront être « protégés » à tout prix, car ils sont au cœur du modèle économique des principaux groupes. Les vols de correspondance long-courrier, les banques de départs et d'arrivées structurées autour de quelques créneaux clés, et les

liaisons alimentant ces hubs seraient donc parmi les dernières à être affectées par d'éventuelles coupes.

Les dessertes insulaires font l'objet d'une attention particulière. « Dans tous les cas [...], les vols vers les îles seraient protégés », insistent O'Leary et d'autres PDG, quitte à réduire les fréquences mais en garantissant au moins une rotation quotidienne, compte tenu du handicap logistique des territoires insulaires et du caractère peu pratique des ferries pour des trajets longs. À l'inverse, les petits aéroports régionaux ou insulaires sans trafic de transit pourraient se retrouver en première ligne.

ACI Europe a d'ailleurs alerté Bruxelles sur le fait que « les plus petits aéroports sont particulièrement à risque » en cas de pénurie, faute de pouvoir sécuriser des volumes de carburant comparables à ceux des grandes plateformes.

Une équation plus complexe pour les low-cost à taux de remplissage record

Sur le papier, la réduction de fréquences – passer de trois vols quotidiens à un seul sur une ligne donnée – permet de concentrer la demande sur un nombre réduit de rotations, tout en économisant du carburant. Dans la pratique, l'exercice s'annonce plus délicat pour les compagnies low-cost, dont les taux de remplissage frôlent déjà les 94–95 % sur de nombreux marchés européens. Avec des avions quasi pleins, la marge de manœuvre pour recaser les passagers des vols annulés est extrêmement limitée.

Hormuz fermé, prix du jet fuel doublé : un choc d'offre pour l'aviation européenne

À l'origine de cette montée de stress figure la fermeture effective du détroit d'Hormuz, dans le contexte de l'escalade militaire au Moyen-Orient, qui a coupé une grande partie des flux de kérosène et de brut destinés à l'Europe. Selon les estimations du cabinet Kpler, la fermeture d'Hormuz a amputé d'environ 300 000 barils par jour les importations de jet fuel de l'Europe, ce qui représente près d'un cinquième de l'offre mondiale acheminée par voie maritime.

Les conséquences se font sentir sur les prix : la tonne de carburant aviation en Europe dépasse désormais les 1 500 dollars, contre moins de 800 dollars fin février, soit un quasi-doublement en quelques semaines. Fatih Birol, directeur exécutif de l'Agence internationale de l'énergie, a averti que l'Europe dispose d'« environ six semaines » de réserves de jet fuel si les flux du Golfe persique ne reprennent pas, laissant entrevoir un point de tension majeur à l'approche de l'été.

Climat : un nouveau record d'émissions de CO2 qui pose question pour le secteur aérien en Europe

Les Echos - 7 mai 2026

Les émissions de dioxyde de carbone générées par les vols au départ de l'Europe ont atteint un nouveau record l'an dernier, dépassant les niveaux pré-Covid, d'après une étude de Transport & Environnement.

L'aviation peine à réduire sa pollution. En 2025, le secteur a même battu son record d'émission de dioxyde de carbone (CO2) générées par les vols au départ de l'Europe, avec 195 méga tonnes de CO2. Un chiffre en hausse de 2 % par rapport à 2019, d'après une analyse de l'organisation Transport & Environnement.

Plus largement, depuis 2005, les émissions des vols au départ de l'Europe ont augmenté de 30 %. Si cela ne représente que 23 % du niveau mondial contre 25 % pour les émissions

d'Amérique du Nord et 31 % pour l'Asie, l'Europe est la seule région à avoir redépassé son niveau d'émission d'avant la pandémie.

Ryanair en tête

Le chiffre est d'autant plus frappant que parallèlement, les autres secteurs comme le transport routier, l'agriculture ou encore le maritime ont de leur côté réduit doucement leurs émissions sur la même période, soulignant les efforts des Européens pour décarboner leurs économies.

L'expansion des compagnies low cost semble être la raison principale de cette augmentation. Depuis 2019, c'est Ryanair qui réalise la plus forte hausse parmi les vingt premières compagnies mondiales avec 50 % d'émissions supplémentaires. Les 16,6 mégatonnes que la compagnie a relâchées en 2025 sont équivalentes aux émissions annuelles d'un pays comme la Croatie. En comparaison, d'autres compagnies comme Lufthansa et Air France parviennent à conserver des émissions en dessous des niveaux d'avant Covid-19.

Ces rejets pourraient en partie être évités. L'étude rappelle en effet que nombre de liaisons inter-européennes parmi les plus polluantes pourraient être remplacées par des alternatives ferroviaires stables, déjà existantes.

Une sous-tarifcation des émissions

Il apparaît également que les deux tiers des émissions du secteur aérien européen ne sont pas couvertes par le marché carbone européen (ETS), celui-ci couvrant uniquement les liaisons intra-européennes. En France, 80 % des émissions ne sont ainsi pas couvertes par l'ETS.

La mesure incitative à la réduction des émissions de gaz à effet de serre comprend les taxes d'accises et le prix des quotas dans le système d'échange d'émissions européen. Mais en excluant les vols long-courriers et en conservant les quotas gratuits, elle a permis aux compagnies aériennes d'éviter, selon les estimations, 8,5 milliards d'euros de coûts liés aux émissions en 2025.

Carburants d'aviation durables : compagnies aériennes et énergéticiens font cause commune pour assouplir les règles

La compagnie Lufthansa a par exemple payé seulement 20 euros par tonne de carbone, contre 73 euros payés en moyenne par les autres industries redevables de l'ETS.

D'après Transport & Environnement, l'inclusion des vols extra-européens au marché carbone pourrait permettre de générer 17 milliards d'euros par an d'ici à 2030 pour les Etats membres, contre seulement 4,1 milliards en 2025. Une mesure qui permettrait d'accélérer la transition écologique du secteur aérien selon l'organisation, mais qui pèserait lourd dans les comptes des compagnies.

Dépendance à une technologie polluante

La dépendance persistante du secteur aérien aux combustibles fossiles, responsables des émissions de gaz à effet de serre, est aussi la raison principale de la hausse spectaculaire des prix des billets. Sur les vols court-courriers, la volatilité des prix du kérosène ajoute environ 30 euros par passager, quand les politiques climatiques n'ajouteraient que 10 euros. Pour les vols long-courriers, le choc pétrolier a conduit à un surcoût théorique d'environ 90 euros par passager, dans un scénario qui ne comprend pas la couverture d'achat du kérosène.

Le faible impact jusqu'à présent des politiques climatiques sur les coûts du kérosène a pu limiter l'innovation, selon l'étude. Les constructeurs aéronautiques n'auraient pas été incités

à développer une technologie moins chère et plus propre capable de supplanter une technologie polluante.

« Vouloir répartir la richesse est louable, mais avant il faut la créer » : l'industrie aéronautique alerte sur le poids de la fiscalité

Les Echos - 6 mai 2026

Portée par une année stratosphérique, la filière aéronautique et spatiale ne voit pas d'impacts majeurs du conflit dans le détroit d'Ormuz, à ce stade. La baisse du soutien de l'Etat, voire la tentation de se livrer à de futurs prélèvements, inquiètent davantage le Gifas.

« Ça ne doit pas être une honte. » Avec un record de 85,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires en progression accélérée (+ 12 %) sur 2024, plus de 88 milliards d'euros de commandes et le titre de premier contributeur à la balance commerciale tricolore, la ligue française de l'aéronautique et du spatial fédérée autour d'Airbus, Thales, Safran, Dassault et MBDA affiche une santé insolente par ces temps de crise des finances publiques et d'économie mondiale sous le choc.

Mais Olivier Andriès, le patron de Safran et président du Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas), s'est fait très clair mercredi vis-à-vis de l'exécutif français et des prétendants à la présidentielle de 2027 : « C'est un souci louable de vouloir travailler à la bonne répartition de la richesse. Mais avant de la répartir, il faut la créer. »

Pas de décalage des commandes

« Nous avons un vrai sujet avec les prélèvements obligatoires », a déclaré le dirigeant, qui n'avait pas hésité à qualifier en février les débats au Parlement de « concours Lépine pour taxer plus et travailler moins ». Dit autrement, ne cherchez pas encore à augmenter l'addition.

Pour la filière, qui mobilise 230.000 emplois, les risques viennent moins aujourd'hui du détroit d'Ormuz que de la scène intérieure. Dans le Golfe, côté défense, elle est sursollicitée par ses partenaires. Côté civil, « il n'y a aucune demande de compagnies aériennes de décaler des commandes, ni de signaux de baisse d'activité dans la maintenance », a ajouté Olivier Andriès.

« Si la crise devait durer, on sera dans un autre scénario », a jugé Olivier Andriès. Pour l'heure, les fondamentaux sont solides, les délais de livraison se réduisent... bien qu'Airbus soit confronté à la pénurie de moteurs Pratt & Whitney. Seuls une quarantaine de fournisseurs sont en situation fragile.

Facture fiscale en hausse

Les yeux de la filière sont surtout tournés vers l'exécutif français. Avec 12,5 milliards d'euros de contribution fiscale en 2024, dont la surtaxe exceptionnelle, les acteurs de l'aéronautique et du spatial ont vu encore leur facture gonfler en 2025 avec la pérennisation de ladite surtaxe. Et ce, malgré 70 % du chiffre d'affaires réalisé hors de France.

A lui seul, Safran avait indiqué avoir vu ses résultats grevés de 850 millions sur deux ans. Si cette charge s'inscrivait dans le marbre, c'est un milliard de moins par rapport à ses objectifs 2028 qui s'évaporerait. Un milliard, c'est aussi peu ou prou le niveau du soutien de l'Etat à la filière - soit douze fois moins que ce qu'elle lui rapporte en prélèvements obligatoires. Un soutien qui n'est pourtant plus assuré, pointe le Gifas.

S'il venait à l'esprit de démanteler le crédit d'impôt recherche, cela aurait un effet dévastateur sur l'activité industrielle en France.

Olivier Andriès, président du Gifas

C'est le cas pour le Corac (Conseil pour la recherche aéronautique civile). « Les engagements ont été tenus de 2020 à 2023, mais c'est plus compliqué pour 2026 et 2027 », a indiqué le président du Gifas. Le projet de loi de finances 2026 prévoyait de réduire le budget de l'organisme de plus de 60 millions d'euros par rapport à 2025. Bénéficiaire indirect de 90 % des fonds, le développement du successeur de l'A320XLR pourrait être pénalisé.

« Ce dont la filière a besoin, c'est de la visibilité, à l'heure où les grands avionneurs préparent toute une nouvelle génération de moyen-courriers, a insisté Olivier Andriès. Les positions peuvent être à nouveau mises en cause, elles ne sont jamais définitives. Nous sommes challengés par des acteurs américains, mais aussi chinois. C'est un risque et une opportunité pour les trente ans qui viennent. » Dans cette optique, « il est très important que l'Etat puisse rester à nos côtés ».

Une chasse aux marges qui passe mal

Quant au crédit d'impôt recherche, a insisté le président du Gifas, « s'il venait à l'esprit de le démanteler, cela aurait un effet dévastateur sur l'activité industrielle en France ». Les activités de développement ne seraient plus compétitives. Même avertissement côté défense. L'industrie manque toujours de garanties, en dépit des dénégations du gouvernement et des discours sur « l'économie de guerre ».

Il faut que le budget se traduise par des commandes et in fine par des chèques, martèle le Gifas. « Nous saluons l'effort de 36 milliards dans l'actualisation de la loi de programmation militaire, mais même avec ce montant, on dépasse à peine les 2 % du PIB », a-t-il pointé, quand d'autres en Europe de l'Est vont au-delà des 5 %.

La pilule passe d'autant moins que l'Etat, coincé sur le plan budgétaire, fait la chasse aux marges des entreprises, afin de réduire sa facture. « Le dialogue est légitime mais quand on achète sur étagère des équipements autofinancés par l'industrie, il n'y a pas de raison de faire l'objet d'une enquête sur nos coûts », a déclaré le président du Gifas. Tout doit être pris en compte dans l'assiette, de l'autofinancement à la participation des salariés, estime-t-il. « Il faut assumer que les industriels puissent gagner leur vie », a-t-il insisté.

Airbus décroche une commande historique de 150 appareils pour ses « mignons petits avions » A220

Air Journal - 6 mai 2026

La commande record a été officialisée mercredi soir. Avec ces monocouloirs court et moyen courrier très agiles, la compagnie low cost AirAsia pourra ouvrir de nouvelles lignes et développer son réseau point à point.

Après la méga-commande de China Southern Airlines, Airbus rempile avec une autre compagnie asiatique. Mercredi, le constructeur aéronautique a officialisé une commande « historique » d'AirAsia pour près de 150 A220. La compagnie low cost malaisienne devient ainsi le plus gros client de ce monocouloir produit sur les sites de Mirabel au Québec (Canada) et de Mobile en Alabama (Etats-Unis), devant les transporteurs américains Delta Air Lines (145 avions) et JetBlue (100 appareils).

Il s'agit d'une commande ferme, ce qui en fait la plus importante jamais passée pour l'ancienne CSeries de Bombardier, rachetée en 2017 par Airbus. Signe de l'envergure du contrat, le Premier ministre canadien Mark Carney et son homologue québécoise Christine Fréchette ont participé à l'annonce.

Image écornée par des soucis techniques

Cette commande record représente en effet un sérieux coup de pouce pour le plus petit avion d'Airbus, dont l'image a été écornée par des soucis techniques récurrents. En février, Air France avait été contraint d'immobiliser sept de ses appareils, la compagnie expliquant être « affectée, comme tous les opérateurs d'A220, par les problèmes de moteurs Pratt & Whitney ». Sa gamme de turboréacteurs, également destinée à la famille des A320neo, présentait des défauts de matériaux. Au total, le souci avait cloué au sol près d'une centaine d'A220 à travers le monde.

Ce « mignon petit avion », comme l'appelait avec condescendance l'ancien directeur des ventes d'Airbus John Leahy, présente néanmoins de solides points forts. D'une capacité de 100 à 160 sièges au confort cabine souligné, cet appareil court et moyen courrier entré en service en 2016 est le plus moderne de l'avionneur européen. D'une grande souplesse opérationnelle, sa consommation de carburant par siège et ses émissions de CO2 sont réduites de 25 % par rapport à celles de la génération précédente.

Succès commercial relatif

Des capacités qui lui ont valu un succès commercial relatif, avec 501 avions livrés à 25 compagnies aériennes, dont 75 en 2024 et 93 en 2025. Fin mars, le carnet de commandes s'élevait à 458 appareils, et dépasserait donc les 600 appareils avec la commande d'AirAsia.

Alors qu'elle hésitait avec son concurrent direct, l'Embraer 195-E2, la compagnie low cost malaisienne a finalement jeté son dévolu sur l'A220, après avoir entamé les négociations en début d'année dernière. Depuis un moment, le cofondateur d'AirAsia, Tony Fernandes, évoquait la nécessité de compléter sa flotte de 250 appareils, majoritairement composée d'A320, par des avions de plus faible capacité. Avec l'A220, le transporteur disposera d'appareils flexibles lui permettant d'ouvrir de nouvelles lignes dans un réseau point à point.

Reste à attendre les livraisons. Toujours pénalisé par les retards du motoriste Pratt & Whitney, Airbus prévoit de produire 12 A220 par mois cette année, soit 2 de moins que l'objectif initial, correspondant au point d'équilibre financier du programme.

Aéroports de Paris : 8,4 milliards d'investissement et pas de panique sur le kérosène *déplacementspros.com - 6 mai 2026*

Lors d'une intervention dans le cadre du Congrès des Entreprises du voyage (EDV), Justine Coutard, directrice générale déléguée du Groupe ADP, a dressé un état des lieux de l'activité du groupe et de ses perspectives d'avenir. Entre gestion de crise immédiate et planification à long terme, l'exploitant des aéroports franciliens doit composer avec de multiples défis, des tensions géopolitiques aux transformations structurelles du secteur aérien. "C'est toute la beauté de notre activité, d'être en permanence en train de jongler entre la gestion de crise - la réaction à l'immédiateté - et le très long terme", souligne-t-elle. L'occasion également de présenter le projet d'investissement de 8,4 milliards d'euros prévu jusqu'en 2034 pour moderniser les infrastructures de Charles de Gaulle et d'Orly.

Impact modéré du conflit moyen-oriental

La crise au Moyen-Orient, déclenchée il y a quelque deux mois, affecte de manière contrastée le portefeuille d'aéroports du groupe : "Il faut garder à l'esprit - ce qui n'est pas toujours explicite quand on pense à Aéroports de Paris - que nous ne sommes pas seulement présents à Paris, mais également dans 26 aéroports dans le monde, des implantations en Turquie, en Asie centrale, en Inde notamment", précise Justine Coutard. Si la Jordanie et l'Inde ont particulièrement souffert en termes de trafic international, l'impact sur les aéroports parisiens reste limité.

Selon la dirigeante, les annulations de vols et passagers impactés représentent "à peu près un jour et demi sur un mois normal", en d'autres termes : "ce n'est pas plus, pas moins qu'un mouvement social - au hasard - sur les types de facteurs qu'on peut avoir tendance à modéliser dans nos prévisions de trafic chaque année". Toutefois, "la clientèle en provenance ou à destination du Moyen-Orient est une clientèle hautement contributive pour nous, notamment dans nos commerces", ce qui pèse indirectement sur les performances du groupe.

Pas de pénurie de kérosène

Concernant les craintes d'une rupture d'approvisionnement en kérosène, le Groupe ADP se montre rassurant. "À ce stade, on n'a pas eu d'impact sur l'approvisionnement en kérosène", affirme Justine Coutard. Le groupe bénéficie d'atouts stratégiques : "On a un oléoduc qui nous relie directement aux raffineries, et ces raffineries sont alimentées principalement par l'Amérique du Nord, ce qui fait qu'on est moins dépendants que d'autres aéroports du détroit d'Ormuz", explique-t-elle.

Néanmoins, certaines destinations asiatiques connaissent davantage de tensions. "Pour que les lignes fonctionnent, il faut aussi que le bout de ligne, la destination, soit alimentée correctement en kérosène. On voit que notamment au niveau de l'Asie, il peut y avoir plus de tensions", nuance la directrice générale déléguée. Face aux inquiétudes, elle appelle à la mesure : "Je pense qu'il ne faut pas céder à la psychose sur le sujet. De notre côté, on reste sur des impacts aujourd'hui assez limités et on cherche à rassurer nos clients passagers. À force de mettre l'accent sur les annulations et sur le risque d'un renchérissement du prix du billet, on risque de les décourager de voyager cet été."

Les PVE ralentissent le retour au pré-COVID

Charles de Gaulle devrait retrouver son niveau de trafic de 2019 cette année seulement, conformément aux prévisions établies dès fin 2020. "Ce que nous avons prévu en sortie de crise COVID, c'est que la croissance du trafic aérien ne serait plus jamais la même que celle qu'on observait avant la crise COVID", rappelle Justine Coutard. Cette trajectoire s'explique par une croissance désormais structurellement plus faible, passée de 2,5% par an avant la crise COVID à 1,6% actuellement. "On avait d'ailleurs annoncé assez tôt, dès la fin de l'année 2020, que selon nos estimations, on retrouverait le trafic de 2019 en 2026. Et c'est ce qu'on observe", se félicite-t-elle.

Plusieurs facteurs expliquent ce ralentissement, dont les changements de comportements professionnels. "On a observé une rupture au moment de la crise COVID dans les comportements, notamment pour les voyages professionnels", précise-t-elle. À cela s'ajoute l'impact législatif et les politiques d'entreprises. "Il y a beaucoup de politiques voyage d'entreprise qui incitent à prendre le train, y compris jusqu'à 4 heures, 5 heures, bien au-delà de ce que la loi prévoit, ce qui s'est traduit de manière assez directe dans nos chiffres de trafic." Pour Charles de Gaulle, le trafic asiatique demeure également en retrait. "C'est lié à

un facteur géopolitique, et notamment le fait que les compagnies françaises ne peuvent pas survoler le territoire russe. Ça a considérablement rallongé les routes", explique Justine Coutard.

Transformation de CDG et Orly

Le Groupe ADP a engagé un vaste programme d'évolution de ses infrastructures s'étalant de 2027 à 2034, pour un montant de 8,4 milliards d'euros. "C'est un projet qu'on mûrit de longue date", souligne la dirigeante. Ce projet rompt avec l'ancien terminal 4. "Le terminal 4, pour faire très simple, c'était la construction de l'équivalent d'Orly en termes de capacité au sein de CDG, comme capacité additionnelle de traitement de passagers. Un projet massif, la construction d'un nouvel aéroport à l'intérieur de CDG", rappelle-t-elle. "Projet qui a été écarté, qui semblait peu digeste pour la riveraineté et qui a fait l'objet de beaucoup d'oppositions."

La nouvelle approche se veut plus mesurée. "On a repris la copie avec un prisme fondamentalement différent, où on a cherché à faire quelque chose de beaucoup plus millimétré, proportionnel, progressif, en tirant les conséquences de cette croissance beaucoup plus modérée du trafic aérien à long terme", détaille Justine Coutard. Plus de 800 communes ont été consultées lors de la concertation sur Charles de Gaulle, avec 55 réunions publiques organisées. "Quelque chose d'une ampleur toute particulière pour vérifier que ce projet pouvait trouver son public. Ce qui était le cas. Le projet a plutôt convaincu", se réjouit-elle.

Décarbonation au cœur des priorités

La décarbonation constitue un enjeu majeur pour le groupe. "La décarbonation, pour nous, c'est un enjeu absolument existentiel de notre activité", martèle Justine Coutard. Sur les émissions directes, le groupe affiche une belle avancée : "On a fait à peu près 80% du chemin". Le groupe est certifié SBTi (Science Based Targets initiative, organisme international qui valide les trajectoires de décarbonation des entreprises), "ce qui nous permet d'avoir une autorité indépendante qui jauge la qualité de nos objectifs, de notre démarche et de nos efforts".

La dimension la plus complexe concerne la décarbonation des avions. "Sur ce volet, en tant qu'aéroport, on s'efforce d'être agnostiques quant aux avancées technologiques et d'être capables de les accueillir toutes, quelles qu'elles soient", explique-t-elle. Le groupe a réservé 20 hectares à Charles de Gaulle et 10 hectares à Orly pour l'hydrogène. Concernant les SAF, elle pointe une difficulté : "La question et la difficulté sur les SAF ou sur les e-SAF (les carburants de synthèse), c'est de faire en sorte que l'offre et la demande se rencontrent. Dans un univers où il y a beaucoup d'asymétrie d'informations, on a à la fois besoin d'avoir des producteurs, notamment des producteurs français si possible pour assurer une souveraineté énergétique, qui puissent avoir suffisamment de visibilité et des contrats d'achat long terme."

CDG Express dans onze mois, une anomalie réparée

L'ouverture du CDG Express est programmée pour le 28 mars 2027. "Celui-ci, on peut dire qu'on l'a attendu. On a attendu longtemps, on s'est parfois découragé. Désormais, le 28 mars, c'est une date sur laquelle on n'a plus aucun doute", assure Justine Coutard. Cette liaison représente surtout un rattrapage. "Pour nous, c'est surtout un enjeu de rattrapage, plus que de compétitivité. Il y a des sujets sur lesquels on se dit qu'on peut avoir des avantages compétitifs par rapport à nos concurrents européens ou du Moyen-Orient. Là, c'est une

anomalie d'avoir un hub de rang international qui n'a pas de liaison directe avec la capitale. Malheureusement, tous nos concurrents ont ça de longue date", déplore-t-elle.

EES : déploiement progressif et pragmatique

Le système d'entrée et de sortie de l'espace Schengen se heurte à des difficultés technologiques. "On ne cesse de repousser la date d'entrée en vigueur de ce système, qui devait être généralisé début avril et qui, fort heureusement, ne l'est toujours pas. À peu près tous les aéroports européens disent de manière unanime que ça ne fonctionne pas, que ça provoque des temps d'attente inadmissibles", constate Justine Coutard.

Elle salue néanmoins l'approche française : "Je tiens à saluer l'esprit coopératif de la police aux frontières française, qui elle-même hérite de ce projet sans l'avoir totalement voulu et qui a une approche extrêmement pragmatique. Quand on se compare à nos voisins européens, on peut être soulagé de voir que nos policiers essayent de faire les choses de manière très progressive et la plus agile possible."

La fin du pain point "sécurité", c'est pas pour demain

La généralisation des systèmes EDS, ces scanners de sécurité avancés pour bagages cabine, se heurte à un problème de monopole. "On s'est confronté à une difficulté liée à la certification des équipements, non seulement au niveau européen, mais aussi au niveau français - c'est malheureusement l'une de nos habitudes d'ajouter une petite spécificité française", regrette Justine Coutard.

"Aujourd'hui, on n'a qu'un seul équipementier qui est certifié, ce qui fait qu'il est dans une situation très enviable de monopole. Absolument tous les aéroports européens veulent, dès qu'ils obtiennent les certifications dans leur pays respectif, pouvoir s'équiper. On est tous en train de passer des commandes. Il y a beaucoup d'encombres, des prix qui ont pas mal augmenté." Le groupe a lancé ses commandes dès 2024, mais "ça se fait au rythme auquel le fournisseur est en mesure de nous livrer ses équipements".