

Revue de presse Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 22 mai 2026 :

- **Crash Rio-Paris : Airbus et Air France condamnés en appel pour homicides involontaires**
- **Sécurité aérienne : ce que le crash du vol Rio-Paris a changé**
- **EasyJet plombée par la guerre en Iran : 640 millions d'euros de perte au premier semestre et un été sous tension**
- **Qatar Airways : bénéfices en hausse malgré un trafic en recul sur fond de tensions régionales**
- **Groupe ADP confiant pour le trafic estival des aéroports parisiens**
- **Eurowings muscle sa base de Berlin pour devenir numéro un à BER**
- **Airbus : nouveaux retards sur l'A350, plan de rigueur de 10% en urgence**
- **Paralysie des systèmes de réservation, vols de données... Dans l'aérien, la cybersécurité va devenir «un défi en termes de ressources humaines»**
- **Tourisme : un « attentisme » des voyageurs et un « report » vers des destinations sûres, selon le secteur aérien français**

Communiqué de presse (en fin de revue de presse)

- **Crash du vol AF447 : le SNPL salue une décision majeure de la Cour d'appel de Paris**
-

Crash Rio-Paris : Airbus et Air France condamnés en appel pour homicides involontaires

Les Echos – 21 mai 2026

Relaxés en première instance, les deux groupes ont cette fois été condamnés à la peine maximale. Airbus et Air France ont annoncé leur pourvoi en cassation.

Un revirement judiciaire. La cour d'appel de Paris a déclaré ce jeudi Air France et Airbus coupables d'homicides involontaires dans le crash du vol Rio-Paris en 2009. Les deux sociétés, jugées en tant que personnes morales, sont « seules et entièrement responsables » de l'accident le plus meurtrier de l'aviation française, a-t-elle estimé.

Airbus et Air France, qui avaient été relaxés en première instance et se défendaient de toute faute pénale, ont cette fois été condamnés à la peine maximale de 225.000 euros d'amende pour ce crash qui a coûté la vie aux 228 passagers et membres d'équipage. « L'analyse du tribunal (de première instance) ne prend pas en compte l'existence de la chaîne causale dans laquelle s'inscrit l'action des pilotes et qui a entraîné le décès de l'intégralité des passagers de l'AF447 », a résumé la présidente Sylvie Madec en conclusion de deux heures d'explication d'un arrêt infirmant le précédent jugement.

« Une page s'est tournée »

Si « une page s'est tournée » pour les familles des victimes, Airbus et Air France ont annoncé leur pourvoi en cassation. Pour l'avionneur, il s'agit « de permettre un réexamen des questions de droit soulevées par cette affaire ». A la sortie de l'audience, l'avocat du constructeur, Maître Simon Ndiaye, a fustigé une condamnation « qui répond à des considérations qui n'ont rien à voir avec la justice, avec le droit, avec la sécurité ».

Si l'avionneur européen assure dans un communiqué « prendre acte » de l'arrêt rendu par la Cour d'appel, il souligne que cette décision est « en contradiction avec les réquisitions du parquet et les conclusions de l'ordonnance de non-lieu rendue par les juges d'instruction en 2019, ainsi qu'avec les réquisitions du parquet de première instance et du jugement de relaxe prononcé en 2023 ».

De même, Air France « regrette cette condamnation alors qu'un non-lieu avait été rendu au terme de l'instruction et qu'une décision de relaxe avait été prononcée en première instance par le tribunal judiciaire de Paris ». D'où son pourvoi en cassation, même si la compagnie aérienne tricolore, dont la justice a « écarté la responsabilité pénale par deux fois », « a conscience que ce recours vient prolonger une procédure déjà longue, particulièrement pour les familles et les proches des victimes ».

«L'accident du vol AF447 est l'histoire d'une catastrophe annoncée qui aurait pu être évitée.»

Les trois magistrats de la cour d'appel de Paris

« Opprobre »

Lors du procès en appel, l'avocat général Rodolphe Juy-Birmann avait prévenu : une condamnation « jettera l'opprobre, un discrédit sur ces deux compagnies » et « doit résonner comme un avertissement ». Mais pour la présidente Sylvie Madec, la condamnation d'Airbus et Air France « ne remet pas fondamentalement en cause la qualité de (leur) expertise », puisque les deux entreprises « restent globalement et légitimement reconnues ».

En première instance comme en appel, Airbus et Air France se sont farouchement défendus de toute responsabilité pénale. Pointant des mauvais choix faits par les pilotes dans l'urgence, le représentant d'Airbus avait estimé à la barre que « les facteurs humains ont été prédéterminants » dans l'accident.

Lors de cette funeste nuit du 1er juin 2009, le vol AF447 reliant Rio de Janeiro à Paris s'était abîmé en pleine nuit dans l'Atlantique, quelques heures après son décollage, entraînant la mort de toutes les personnes à bord. Les boîtes noires ont confirmé le point de départ de l'accident : le givrage des sondes de vitesse Pitot alors que l'avion volait à haute altitude dans la zone météo difficile du « Pot au noir », près de l'équateur.

« Accumulation » de fautes

Aux yeux des trois magistrats de la cour d'appel de Paris, « l'accident du vol AF447 est l'histoire d'une catastrophe annoncée qui aurait pu être évitée ». Ce crash « ne peut s'envisager autrement que dans un processus dynamique » résultant d'une « accumulation » de fautes au long cours des deux sociétés, engageant donc leur responsabilité pénale.

Pour justifier sa décision, la cour d'appel a donc retenu contre Airbus plusieurs fautes liées à la sous-estimation de la gravité des défaillances des sondes anémométriques et au défaut d'information des compagnies aériennes dont les avions en étaient équipés. Quant au transporteur Air France, la justice a retenu à charge des formations des pilotes inadaptées à ce danger et une prise en compte insuffisante d'incidents récurrents liés au phénomène de givrage des sondes.

Cette condamnation, essentiellement symbolique, était très attendue par les familles des victimes qui avaient été choquées par la relaxe des deux entreprises en 2023. Lors du procès en appel l'automne dernier, les deux avocats généraux avaient dénoncé le manque d'empathie du constructeur et de la compagnie aérienne. « Rien n'est venu, aucune parole de réconfort sincère. C'est une défense en granit. Un seul mot résume tout ce cirque : l'indécence », avaient-ils lancé, lors de leur réquisitoire fin novembre.

Sécurité aérienne : ce que le crash du vol Rio-Paris a changé

La Tribune – 21 mai 2026

Air France et Airbus ont été condamnés en appel dans le cadre du procès du crash Rio-Paris. Ils étaient poursuivis pour homicides involontaires. Depuis le drame, les acteurs de l'aérien ont mis en œuvre de nombreuses modifications pour éviter qu'un tel événement ne se reproduise.

C'est un précepte bien connu dans le secteur aéronautique : chaque accident doit fournir des enseignements et servir à améliorer la sécurité aérienne. La catastrophe du vol Rio-Paris d'Air France, qui a eu lieu le 1^{er} juin 2009, aura contribué à ce que l'industrie et les compagnies aériennes revoient leur copie et appliquent de nouvelles méthodes. Et ce malgré le temps long de la justice : dix-sept ans après le crash, la cour d'appel vient de rendre son verdict ce jeudi 21 mai. Relaxés en première instance en avril 2023, Air France et Airbus ont été condamnés en appel pour homicides involontaires.

Pour rappel, le drame du vol AF 447 constitue l'une des plus grandes catastrophes aériennes de l'histoire de l'aviation française, avec un total de 228 victimes. L'A330 d'Air France s'est

abîmé en mer dans l'Atlantique, quelques heures après son décollage. En cause, comme souvent lors d'un tel événement : toute une chaîne de dysfonctionnements. Givrage des sondes Pitot (mesurant la vitesse de l'avion), désactivation du pilote automatique, désorientation des pilotes, décrochage de l'appareil jusqu'à l'impact avec l'océan. Les familles des victimes n'ont eu de cesse de pointer du doigt la responsabilité de deux sociétés impliquées.

1. Un changement au niveau de l'alarme de décrochage

Certes, Airbus et Air France ont bénéficié d'un non-lieu général en 2019, ce qui n'a pas empêché la cour d'appel de Paris d'ordonner leur renvoi devant le tribunal correctionnel en 2021, donnant lieu à deux procès en 2022 (durant lesquels ils ont été relaxés) puis en 2025. Mais les acteurs de l'aérien se sont malgré tout efforcés d'améliorer la sécurité des vols, en cherchant en particulier à améliorer les interfaces hommes-machines qui ont montré leurs limites dans le cas du Rio-Paris. Un travail mené avec le concours du Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) et de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA).

Dès 2014, Airbus a apporté des améliorations au niveau de l'alarme de décrochage, l'un des éléments qui a été au cœur de l'enquête, et ce afin d'améliorer son efficacité auprès des pilotes. Première modification : l'ajout d'un message lisible depuis l'écran des pilotes en plus de l'indication sonore, le fameux « stall » répétitif. En cas de stress, la source sonore peut en effet passer au second plan pour le cerveau humain.

2. Le système d'aide au pilotage revu

Par ailleurs, cette alarme ne pouvait se déclencher que lorsque la vitesse de l'appareil était d'au moins 60 nœuds (environ 111 km/h). Un seuil fixé au niveau international de sorte que l'alarme ne se déclenche pas de manière intempestive, au sol notamment. Depuis 2014, elle peut se déclencher quelle que soit la vitesse de l'avion, mais seulement en vol.

Autre élément qui a été revu, cette fois en 2016 : les directeurs de vol, ces systèmes d'aide au pilotage qui indiquent comment manœuvrer l'appareil pour suivre la bonne trajectoire. Ils se matérialisent sous la forme de deux barres vertes qui s'entrecroisent au niveau du PFD (« Primary Flight Display »), l'écran principal de pilotage, lorsque l'information de vitesse est valide.

Or, à l'époque de l'accident du Rio-Paris, les directeurs de vol disparaissaient et réapparaissaient en fonction de la validité des données de vitesse. D'où un affichage intermittent, un élément potentiellement perturbateur pour le vol AF447, qui a depuis été modifié : il faut une action volontaire du pilote pour réengager le directeur de vol, une fois qu'il s'est assuré d'avoir à disposition des informations de vitesse valides.

3. Un développement de sondes de nouvelle génération pour éviter le givrage

À la suite de l'accident, des campagnes d'essais menées plusieurs années durant ont permis de mieux comprendre les phénomènes en jeu lors du givrage des sondes en altitude par des cristaux de glace. L'avionneur a mis sur pied de nouvelles spécifications sur la base de ces expérimentations et a fait développer, par Goodrich, une sonde de nouvelle génération, plus résistante à ces conditions, moins bien connues au moment de l'accident qu'aujourd'hui.

En 2016, Airbus a certifié un nouveau standard de sondes Pitot, développé par Goodrich, des capteurs installés à partir de 2018 sur les A330. Auparavant, ces long-courriers étaient

équipés – suivant les compagnies et les configurations – de sondes fournies par Thales (comme dans le cas de l'AF447) et par Goodrich.

4. Une mesure alternative de la vitesse pour aider les pilotes

Depuis 2007, Airbus proposait un affichage supplémentaire de la mesure des vitesses pouvant aider les pilotes lorsque les sondes Pitot ne sont plus en mesure d'assurer leur rôle, en raison du givre ou d'un autre facteur. Son nom : la « back up speed scale » (BUSS). Depuis l'accident, Airbus a assuré avoir continué à améliorer ce système.

Aujourd'hui, une autre phase d'évolution est en cours, mettant en jeu un « Digital Backup Speed » : il indique au pilote une mesure alternative de la vitesse via d'autres capteurs, celle-ci est, de fait, valide mais moins précise que les mesures Pitot. Un message « ECAM » (pour Electronic Centralized Aircraft Monitor) est par ailleurs ajouté pour signaler les pertes simultanées de mesures de vitesse. Une nouveauté apparue dans les cockpits en 2022 et qui est encore en cours de déploiement.

5. La formation des pilotes remise à niveau

Mais depuis 2009, les améliorations liées à la sécurité aérienne ne concernent pas seulement les équipements, et ne sont bien sûr pas toutes liées au crash du vol AF 447. L'accident du vol Colgan Air 3407, survenu le 12 février 2009 près de Buffalo (État de New York), a conduit à repenser la manière d'enseigner les techniques de pilotage pour éviter de perdre le contrôle de l'avion. D'où des évolutions dans la formation, et en particulier en simulateur.

« À la lecture de leurs derniers entraînements et contrôles, il a été mis en évidence que les copilotes n'avaient pas été entraînés au pilotage manuel, à l'approche et à la récupération du décrochage à haute altitude », peut-on d'ailleurs lire dans le rapport final du BEA publié en 2012. D'autre part, Airbus a ajouté une procédure de récupération de décrochage dans la documentation, quand bien même il s'agit d'une technique de base du pilotage d'avion. Les rôles précis du commandant de bord et du copilote ont aussi été redéfinis.

6. Vers de nouvelles boîtes noires

Au niveau des boîtes noires, l'autonomie des balises acoustiques est passée d'une trentaine de jours à 90 jours, de sorte à maximiser les chances de retrouver ces précieux éléments. Pour rappel, les deux boîtes noires du vol AF 447 ont été repêchées près de deux ans après l'accident.

En 2017, soit trois ans après la disparition inexplicable du vol MH370, un Boeing B777 de la compagnie Malaysia Airlines, Airbus a dévoilé des travaux sur de nouvelles boîtes noires, combinant l'enregistrement des voix du cockpit et des données de l'appareil : l'une peut être positionnée à l'avant de l'appareil, et l'autre, présente dans la queue de l'avion. Par ailleurs, l'avionneur a conduit un projet de recherche visant à rendre cette dernière éjectable avec en outre une capacité de flottaison.

EasyJet plombée par la guerre en Iran : 640 millions d'euros de perte au premier semestre et un été sous tension

Air Journal – 21 mai 2026

EasyJet a publié une lourde perte semestrielle de 640 millions d'euros, dans le haut de la fourchette déjà annoncée, et prévient que ses perspectives restent fragiles face à la

flambée du kérosène et à un tassement des réservations pour l'été, sur fond de conflit en Iran et de tensions persistantes au Moyen-Orient.

Pour le premier semestre de son exercice décalé, clos fin mars, easyJet affiche une perte avant impôts de 552 millions de livres, soit environ 640 millions d'euros, contre quelque 394 millions de livres (environ 457 millions d'euros) un an plus tôt, soit une dégradation de l'ordre d'environ 174 millions d'euros. Ce résultat s'inscrit dans la fourchette de 540 à 560 millions de livres que le groupe avait communiquée lors d'un avertissement d'avril, ce que les investisseurs interprètent comme un signe de contrôle relatif sur la trajectoire financière malgré le choc externe. EasyJet dispose par ailleurs d'environ 4,7 milliards de livres de ressources disponibles, soit près de 5,45 milliards d'euros, et d'une position de trésorerie nette ajustée positive. « La solidité financière d'easyJet, soutenue par notre bilan de qualité investment grade et 4,7 milliards de livres de liquidités, nous place dans une position favorable pour traverser les incertitudes géopolitiques actuelles », a ainsi assuré le directeur général Kenton Jarvis.

Le conflit en Iran fait flamber le kérosène

Si la perte semestrielle était anticipée, la donne a changé depuis la fin février avec l'escalade du conflit impliquant l'Iran et la quasi-fermeture du détroit d'Ormuz, un goulet stratégique pour les flux de produits raffinés, dont le kérosène. En Europe du Nord-Ouest, le prix du jet fuel est ainsi passé d'environ 830 dollars la tonne à plus de 1 500 dollars, soit une hausse de plus de 80%, selon les données compilées par les analystes.

Ce « double choc » – blocage d'une partie des exportations de kérosène depuis le Golfe et ralentissement des expéditions de brut vers les raffineries asiatiques et européennes – renchérit brutalement la facture énergétique des compagnies aériennes. Plusieurs transporteurs, notamment européens, ont déjà mis en garde contre des baisses de résultats, des hausses de tarifs, voire des réductions de capacité pour absorber le surcoût, dans un contexte où la demande restait jusqu'ici robuste après la reprise post-Covid.

Une couverture carburant protectrice, mais pas « immunisée »

EasyJet n'échappe pas à ce choc, même si sa politique de couverture amortit encore partiellement l'impact immédiat. La compagnie rappelle avoir couvert une large part de ses besoins en carburant pour 2026 : environ 80 à 85% sur le premier semestre et plus de 60% sur le second, à des niveaux moyens proche de 700 dollars la tonne, largement inférieurs aux prix spot actuels. « Heureusement, la plupart des compagnies aériennes européennes sont très bien couvertes », soulignait déjà Kenton Jarvis au printemps, estimant néanmoins qu'il est « inévitable » qu'une partie de ces coûts soit finalement répercutée sur les tarifs.

Reste que la part non couverte devient extrêmement sensible à chaque variation du marché. Selon un analyste cité dans la presse spécialisée, « la couverture à environ 70% autour de 720 dollars offre une certaine protection, mais pas l'immunité : avec un spot à plus de 1 300 dollars et chaque tranche de 100 dollars représentant des dizaines de millions de livres de coûts supplémentaires, easyJet reste exposée ». Le groupe chiffre d'ailleurs à près de 25 millions de livres le surcoût direct lié au Moyen-Orient sur le seul premier semestre 2026.

Demande sous pression et réservations plus tardives

Sur le front commercial, la situation est plus nuancée : la demande globale demeure solide, mais sa composition évolue au détriment de certaines destinations et de la visibilité sur l'été. EasyJet indique que son taux de remplissage pour le deuxième semestre – une mesure clé

pour une low cost – s'établit autour de 58% à ce stade, signe d'un basculement des clients vers les réservations de dernière minute et les destinations de proximité.

La compagnie note cependant que les volumes de réservations mensuelles restent en hausse en glissement annuel, ce qui confirme la tendance structurelle à des cycles d'achat plus courts, déjà observée depuis plusieurs étés mais accentuée cette année par l'incertitude géopolitique et économique. Le conflit en Iran pèse en particulier sur les flux vers l'est de la Méditerranée, au profit de marchés considérés comme plus sûrs, comme l'Espagne, la Grèce occidentale ou certaines liaisons intérieures et urbaines en Europe.

Ré-allocation du réseau et flexibilité opérationnelle

Face à cet environnement, easyJet met en avant sa capacité à ajuster rapidement son réseau, un élément central du modèle low cost européen. Le transporteur explique avoir commencé à réallouer des capacités au départ du Royaume-Uni et de l'Europe du Nord vers des lignes intérieures et des liaisons urbaines, moins exposées à la dégradation de la demande vers le Levant et certaines destinations du sud-est méditerranéen.

Cette flexibilité s'inscrit dans un plan plus large de « croissance disciplinée » et de modernisation de la flotte, avec l'arrivée progressive d'Airbus de nouvelle génération plus économes en carburant, qui deviennent un levier majeur dans un contexte de kérosène cher. « Notre stratégie est claire : grâce à une croissance disciplinée, une modernisation accélérée et l'expansion continue d'easyJet holidays, nous visons un rebond après les revers liés au Moyen-Orient cette année », a déclaré Kenton Jarvis dans un communiqué financier.

EasyJet holidays et programme de fidélité en renfort

Pour soutenir ses marges et lisser la "cyclicité" de son activité, easyJet continue de miser sur les revenus dits « ancillaires », au premier rang desquels sa filiale de voyages à forfait easyJet holidays. Cette activité, qui combine vols et séjours, affiche une croissance supérieure au reste du groupe et permet d'améliorer le revenu par siège, un indicateur particulièrement scruté à l'heure où les coûts unitaires hors carburant progressent peu mais où la facture énergétique explose.

La compagnie prépare par ailleurs le lancement d'un programme de fidélité structuré à l'horizon 2027, destiné à renforcer la rétention et la valeur de chaque client, à rebours des modèles ultra-low cost qui restent plus réticents à investir dans ce type d'outils relationnels.

Au-delà du cas d'easyJet, la flambée du kérosène consécutive au conflit iranien apparaît désormais comme un choc systémique pour l'aviation européenne. Les associations d'aéroports, comme ACI Europe, ont récemment alerté Bruxelles sur le risque de pénurie de carburant dans certains hubs si les flux via Ormuz ne se normalisent pas, évoquant la possibilité de retards et d'annulations supplémentaires en pleine haute saison.

Perspectives : visibilité faible, mais une résilience revendiquée

Pour l'heure, le groupe se refuse à donner des objectifs chiffrés précis pour l'ensemble de l'exercice, se contentant d'indiquer que ses perspectives restent « incertaines » en raison des tensions géopolitiques, de la volatilité du carburant et du comportement des consommateurs. EasyJet insiste toutefois sur la poursuite de ses efforts de réduction des coûts unitaires hors carburant, l'optimisation de sa base de coûts aéroportuaires et la

montée en puissance des Airbus de nouvelle génération pour contenir l’empreinte carburant par siège.

Qatar Airways : bénéfices en hausse malgré un trafic en recul sur fond de tensions régionales

Air Journal – 21 mai 2026

Malgré un contexte géopolitique explosif au Moyen-Orient et un recul du trafic passagers, Qatar Airways parvient à améliorer sa rentabilité opérationnelle sur l’exercice 2025-2026. Une performance qui s’explique notamment par la baisse des coûts du carburant et une gestion financière rigoureuse, alors que la compagnie entre dans une nouvelle phase stratégique.

Qatar Airways a publié ses résultats financiers pour l’exercice clos le 31 mars 2026, dans un environnement particulièrement perturbé. Le déclenchement du conflit militaire impliquant les États-Unis, Israël et l’Iran a fortement impacté l’espace aérien régional, entraînant des reroutages, des hausses de coûts opérationnels et des incertitudes sur la demande. Comme l’ensemble des compagnies du Golfe, la major qatarie a dû adapter rapidement son réseau, certains corridors aériens devenant temporairement impraticables ou soumis à restrictions.

Cette période a également été marquée par un changement de gouvernance. En décembre 2025, Hamad Ali Al-Khater, ancien directeur des opérations de l’aéroport international Hamad, a pris les rênes de la compagnie en remplacement de Badr Mohammed Al-Meer. Cette nomination s’inscrit dans une volonté de renforcer les synergies entre la compagnie et son hub de Doha, régulièrement classé parmi les meilleurs aéroports au monde.

Rentabilité en hausse malgré un chiffre d’affaires en baisse

Malgré une baisse du chiffre d’affaires de 2,6%, Qatar Airways a réussi à améliorer son résultat opérationnel, qui progresse de 3,7% pour atteindre 15,2 milliards de riyals (environ 4,2 milliards de dollars). Ce paradoxe apparent s’explique en grande partie par la baisse significative du coût du carburant, principal poste de dépense d’une compagnie aérienne. Sur l’exercice, la facture énergétique a reculé de 15,5%, passant de 24,4 à 20,6 milliards de riyals. Dans son rapport annuel, la compagnie souligne que « la discipline financière et l’optimisation des coûts ont permis de compenser un environnement opérationnel difficile ».

Trafic en recul sous l’effet du conflit et baisse du bénéfice net liée à la fiscalité

L’impact des tensions régionales s’est toutefois fait sentir sur le trafic passagers. Qatar Airways a transporté 41,8 millions de passagers sur l’exercice, soit une baisse de 3% sur un an. Ce recul intervient après plusieurs années de forte reprise post-Covid et illustre la sensibilité du trafic long-courrier aux crises géopolitiques, en particulier dans une région clé pour les flux intercontinentaux entre l’Europe, l’Asie et l’Afrique.

Le bénéfice net s’établit à 7,1 milliards de riyals (1,9 milliard de dollars), en baisse de près de 10% par rapport à l’année précédente. La compagnie attribue cette diminution à une hausse de la charge fiscale, liée à l’entrée en vigueur au Qatar du dispositif international dit « Pilier 2 » de l’OCDE, imposant un taux d’imposition minimal de 15% aux grandes multinationales.

Des investissements massifs pour l’avenir

La trésorerie reste solide, à 32,7 milliards de riyals (environ 9 milliards de dollars), bien qu'en recul de 22,9% en raison d'importants investissements. Qatar Airways poursuit en effet une stratégie ambitieuse de renouvellement et d'expansion de sa flotte. La compagnie a notamment signé des engagements majeurs avec Boeing et GE Aerospace portant sur jusqu'à 210 avions et 400 moteurs.

En parallèle, elle déploie progressivement la connectivité haut débit Starlink à bord de ses appareils, notamment les Boeing 787 et Airbus A350, afin d'améliorer l'expérience passager.

Le cargo et le hub de Doha en soutien

Le groupe s'appuie également sur la solidité de son activité cargo, qui a transporté plus de 1,43 million de tonnes sur l'exercice. Un segment stratégique, particulièrement résilient en période de crise. Le hub de Doha continue par ailleurs de jouer un rôle central dans la connectivité mondiale de la compagnie, reliant plus de 170 destinations malgré les contraintes géopolitiques.

Groupe ADP confiant pour le trafic estival des aéroports parisiens

Actu Orange – 21 mai 2026

Le gestionnaire des deux grands aéroports parisiens, Groupe ADP, s'est dit jeudi confiant pour le trafic estival à Roissy et Orly, malgré une guerre au Moyen-Orient qui perdure et qu'il anticipe comme un "conflit limité dans le temps".

"La hausse du coût du kérosène peut effectivement, pourrait dans certains cas, dissuader, par le renchérissement du prix du billet, certaines personnes de voyager", a déclaré le PDG lors de l'assemblée générale annuelle à Paris.

"À ce stade, au regard des programmes qui sont ouverts pour cet été, nous ne voyons pas d'impact majeur sur les réservations des billets et le volume du trafic. Je suis prudent, mais à ce stade, nous ne voyons pas d'impact à la fois sur le trafic en correspondance à Paris, mais aussi le trafic d'origine/destination", a-t-il ajouté.

M. Pascal était interrogé par un actionnaire sur l'annonce fin avril par Transavia de l'annulation de près de 2% de ses vols en mai et juin. Or cette compagnie du groupe Air France-KLM assure à elle seule plus de la moitié des décollages à Orly.

M. Pascal a répondu qu'il s'agissait d'un "ajustement de programme avant l'été qui est traditionnel, et dont le montant et le niveau qui a été annoncé est en ligne avec ce qui se fait tous les ans, avec ou sans crise".

"Aujourd'hui la situation à Paris est la suivante: nous avons un impact, mais cet impact est contenu. Globalement nous perdons, par rapport à une situation hors événement de ce type, une petite journée de trafic par mois. C'est ce qui s'est passé en mars. Dès le mois d'avril l'impact s'est un petit peu réduit, et la situation a commencé à se normaliser", a-t-il poursuivi.

En mars le nombre de passagers avait augmenté sur un an aussi bien à Roissy (+0,5%) qu'à Orly (+10,0%). En avril il était resté stable à Roissy, et avait baissé à Orly (-3,6%).

Groupe ADP maintient la prévision qu'il a annoncée en février, avant le déclenchement de la guerre, d'une croissance du trafic passagers à Paris en 2026 comprise entre 1,5% et 2,5%.

"Nous faisons l'hypothèse d'un conflit limité dans le temps, et observons qu'à date, les capacités pour la saison été, les tendances de réservation portées à notre connaissance, soutiennent ces perspectives", a souligné la directrice générale adjointe chargée des finances, Christelle de Robillard.

Eurowings muscle sa base de Berlin pour devenir numéro un à BER

Air Journal – 21 mai 2026

Eurowings va porter à onze le nombre d'appareils basés à l'aéroport de Berlin-Brandenburg (BER) cet hiver, avec plus de 300 personnels navigants et au sol, afin de renforcer la position du groupe Lufthansa comme premier acteur aérien dans la capitale allemande.

La filiale low-cost mise ainsi sur un réseau élargi – nouvelles lignes, hausses de fréquences – pour s'imposer comme première compagnie à BER, sur fond de retrait de Ryanair et de fiscalité aérienne alourdie en Allemagne.

Eurowings agrandit sa base à BER

Eurowings a annoncé le déploiement de deux appareils supplémentaires à Berlin-Brandenburg pour la prochaine saison d'hiver, portant sa flotte basée sur le hub de la capitale à onze avions. Plus de 300 membres d'équipage seront désormais affectés à BER, ce qui fait de la base berlinoise l'un des principaux ancrages opérationnels de la low-cost du groupe Lufthansa. La compagnie vise ouvertement le rang de premier transporteur à Berlin-Brandenburg, où elle se retrouve désormais au coude-à-coude avec easyJet en nombre d'appareils stationnés.

Cette montée en puissance s'inscrit dans une trajectoire de croissance rapide depuis la pandémie : Eurowings est passée de trois avions basés à BER à onze aujourd'hui, avec un réseau proche de 50 destinations desservies depuis la capitale allemande. L'objectif est de capter une part accrue du trafic point-à-point, tant affaires que loisirs, sur un marché berlinois longtemps disputé entre low-cost et majors.

Un nouvel axe Berlin–Bologne

Parmi les nouveautés, Eurowings ouvre une liaison directe entre Berlin et Bologne, capitale de la région italienne d'Émilie-Romagne. Il s'agit de la première desserte sans escale Berlin–Bologne opérée par Eurowings, avec des tarifs d'appel à partir de 49,99 euros en classe Basic. La ligne vise à capter à la fois une clientèle touristique – city-breaks et gastronomie italienne – et un trafic affaires vers une région industrielle majeure.

Pour Berlin-Brandenburg, cette nouvelle route renforce l'offre de liaisons vers le nord de l'Italie, qui combine désormais les services des compagnies traditionnelles et low-cost. Dans la stratégie globale d'Eurowings, Bologne vient compléter un maillage déjà dense vers le sud de l'Europe, notamment l'Espagne, le Portugal, la Grèce et l'Italie, avec une forte coloration loisirs.

Offensive sur les Canaries pour le segment loisirs

Le programme hiver voit également une montée en puissance sur les îles Canaries, un pilier du portefeuille loisirs d'Eurowings. La compagnie augmente les fréquences vers Fuerteventura, Grande Canarie, Lanzarote et Ténérife au départ de BER, ces vols étant eux

aussi commercialisés à partir du 21 mai. Cette offre répond à une demande soutenue des marchés allemand et d'Europe centrale pour les destinations soleil en saison hivernale.

Avec ces renforts, Eurowings consolide son positionnement de « plus grande compagnie loisirs d'Allemagne », selon sa propre communication, en alignant une offre étoffée depuis la capitale vers les plages espagnoles et d'autres destinations vacances. Pour les passagers, l'effet le plus visible pourrait être une meilleure répartition des capacités et plus de choix de jours et d'horaires, notamment pendant les vacances scolaires et les périodes de pointe.

Un pilier du dispositif Lufthansa à Berlin

Eurowings n'est pas seule à porter les couleurs du groupe Lufthansa à Berlin. BER est desservi par Lufthansa, Swiss International Air Lines, Austrian Airlines, Brussels Airlines et SunExpress, qui, ensemble, représentent autour de 30% des vols opérés sur l'aéroport de la capitale. Eurowings y joue le rôle de bras point-à-point et low-cost, complémentaire des hubs et du réseau long-courrier de la maison-mère.

Selon des données publiées en 2024, le groupe Lufthansa a terminé l'année en tant que premier opérateur à BER, avec près d'un tiers des mouvements, loin devant son premier concurrent autour de 17%. L'augmentation de capacité d'Eurowings à Berlin doit contribuer à cimenter cette position dominante dans un environnement concurrentiel marqué par le retrait de certaines low-cost.

Ryanair se retire, Eurowings occupe le terrain

L'annonce d'Eurowings intervient alors que Ryanair a décidé de réduire drastiquement, voire de supprimer, la présence de ses avions basés à Berlin. La low-cost irlandaise invoque notamment les coûts et redevances plus élevés à BER, préférant concentrer ses capacités sur d'autres marchés européens.

Pour Eurowings, cette « fenêtre d'opportunité » permet de reprendre des créneaux horaires, d'ouvrir de nouvelles lignes et de densifier son programme là où la demande subsiste. « Avec deux avions supplémentaires, de nouvelles lignes et des fréquences plus élevées, la compagnie réagit aux récents changements de marché à BER », souligne Eurowings dans sa communication officielle, rappelant son ambition de devenir la première compagnie à Berlin-Brandenburg.

Berlin, un marché stratégique mais sous pression

Pour Max Kownatzki, directeur général d'Eurowings, Berlin reste un « marché de croissance stratégique » en raison de son importance politique, culturelle et économique au sein de l'Allemagne et de l'Europe. « Berlin continue d'être un marché clé pour nous, mais l'augmentation marquée des taxes, des redevances aéroportuaires et des coûts de carburant, combinée à des contraintes réglementaires européennes toujours plus lourdes, affaiblit la compétitivité de l'Allemagne pour les compagnies aériennes et menace les investissements futurs dans la croissance du secteur », a-t-il averti, en substance, dans un communiqué.

Cette mise en garde s'inscrit dans un débat plus large outre-Rhin sur la hausse de la fiscalité aérienne, les politiques climatiques et la place des hubs allemands dans le réseau européen. Pour un acteur comme Eurowings, fortement exposé au trafic loisirs et VFR (visiting friends and relatives), la sensibilité au prix reste cruciale, ce qui rend tout renchérissement des coûts d'exploitation immédiatement perceptible dans la demande.

Airbus : nouveaux retards sur l'A350, plan de rigueur de 10% en urgence

Air Journal – 21 mai 2026

L'avionneur européen Airbus fait face à de nouvelles difficultés sur son programme A350, avec des retards de livraison annoncés à certains clients pour la fin de la décennie. Parallèlement, le constructeur a discrètement mis en place un plan de réduction des coûts de 10% dans sa division aviation civile et au siège, en réponse aux tensions persistantes sur sa chaîne d'approvisionnement et aux incertitudes économiques mondiales.

Des problèmes persistants à l'usine de Kinston

Airbus a informé plusieurs clients de retards supplémentaires dans les livraisons d'A350 prévues pour la fin de cette décennie, selon trois sources de l'industrie citées par Reuters. Ces retards reflètent principalement « des problèmes persistants » dans l'approvisionnement de pièces critiques du fuselage en provenance de l'ancienne usine Spirit AeroSystems de Kinston, en Caroline du Nord.

Le site de Kinston, d'une superficie de 46 000 mètres carrés et équipé de robots, fabrique des panneaux composites pour le fuselage supérieur de l'A350 et un longeron en fibre de carbone pour chaque aile. Airbus a acquis cette installation, ainsi que l'usine de fabrication d'ailes de Belfast pour l'A220, en décembre 2025, lors du démantèlement du fournisseur Spirit AeroSystems, dont la majeure partie est retournée à son ancien propriétaire Boeing.

Une transition complexe après l'acquisition

« La transition ne s'est pas déroulée sans heurts », a déclaré une source aéronautique senior à Reuters. Le transfert de contrôle à Airbus aurait été entravé en partie par des problèmes de personnel, certains employés ayant choisi de rejoindre les anciennes opérations de Spirit désormais sous contrôle de Boeing.

Lors d'une présentation aux analystes le mois dernier, Airbus avait indiqué n'avoir trouvé « aucune mauvaise surprise » à Kinston, bien que le directeur financier Thomas Toepfer ait souligné « la complexité logistique » liée à l'envoi d'experts depuis l'Europe pour soutenir la montée en cadence. L'avionneur a décliné tout commentaire sur les calendriers de livraison.

L'A350 Freighter également concerné

Outre les difficultés à Kinston, les portes cargo construites par Airbus en Espagne pour le nouvel A350 Freighter connaissent également « certaines perturbations », ont ajouté les sources. Toutefois, un porte-parole d'Airbus a confirmé que le premier vol de l'A350F, prévu plus tard cette année, et sa première livraison en 2027 restent « sur la bonne voie ».

Pour rappel, le programme A350F avait déjà été officiellement retardé d'un an en février 2025 par le PDG Guillaume Faury, repoussant la livraison du premier appareil au second semestre 2027, soit un an après la date initialement fixée en 2021 lors du lancement du programme.

Un plan de réduction des coûts de 10%

Parallèlement à ces difficultés industrielles, Airbus a mis en place depuis plusieurs semaines un nouveau plan de « maîtrise des coûts » demandant à des milliers d'employés de réduire

les dépenses de 10%. Ce plan d'austérité se concentre sur les frais généraux et les fonctions de support, épargnant ainsi les lignes d'assemblage principales. Les mesures visent notamment les services administratifs secondaires et les fonctions de soutien au sein du siège social, dans une volonté de « rationaliser les dépenses générales tout en maintenant les ressources concentrées sur la production ».

Un élément central de ce nouveau programme est la réduction de l'utilisation de sous-traitants externes, qui constituent traditionnellement « une partie importante » du modèle opérationnel d'Airbus. Ces ressources externes font désormais l'objet d'un « examen plus approfondi » alors que le groupe cherche des économies supplémentaires.

Cette initiative s'ajoute au programme d'économies existant baptisé « LEAD », lancé il y a deux ans et qui reste actif. Alors que LEAD continue de fonctionner, les dernières mesures représentent « une couche distincte de discipline financière » visant à resserrer davantage les dépenses discrétionnaires et de soutien. Le programme LEAD, supervisé par le directeur de la division aviation commerciale Christian Scherer, avait déjà prévu d'examiner les coûts « sans tabou » et mis en place un gel des embauches, notamment pour les postes de cadres.

Incertitudes mondiales et tensions d'approvisionnement

Airbus a justifié ce plan de rigueur par « l'incertitude mondiale persistante » et les « problèmes de chaîne d'approvisionnement » qui continuent de peser sur son activité principale de construction d'avions de ligne. L'avionneur européen, basé à Toulouse, a refusé de commenter cette information. Cette initiative intervient alors qu'Airbus vise une augmentation d'environ 10% de ses livraisons pour atteindre environ 870 avions cette année.

Paralysie des systèmes de réservation, vols de données... Dans l'aérien, la cybersécurité va devenir «un défi en termes de ressources humaines»

L'Usine Nouvelle – 22 mai 2026

Face aux attaques, les compagnies et les industriels de l'aérien font de la cybersécurité un enjeu de taille. Senior managing director chez FTI Consulting, Thomas Hutin fait le point sur les risques auxquels fait face le secteur.

Avec plus de 25 ans d'expérience dans la cybersécurité, Thomas Hutin accompagne aujourd'hui les entreprises chez FTI Consulting face aux cyberattaques, aux incidents critiques et aux enjeux de conformité. Ancien de la présidence de la République et de Thales, il a aussi piloté au niveau européen les réflexions sur la cybersécurité de l'aviation civile, un secteur toujours plus connecté et exposé aux risques.

L'Usine Nouvelle - Quelles sont les principales menaces de cybersécurité qui pèsent sur l'aviation civile aujourd'hui ?

Thomas Hutin, Senior managing director, en charge de la cybersécurité pour la France chez FTI Consulting - Elles peuvent être à tous les niveaux. On a vu des attaques paralyser les systèmes de réservation des compagnies aériennes ou voler leurs données comme chez Cathay Pacific en 2018 ou Easyjet en 2020. Au niveau des aéroports, il y a aussi eu des piratages qui ont bloqué l'activité comme à Atlanta (États-Unis) et Washington DC en 2021 et 2023. Heureusement, il n'y a pas d'exemple à l'heure actuelle, d'une attaque réussie sur un avion. Il y a eu des exemples de perturbations de signal pour brouiller un GPS ou fausser la

localisation. Tout cela est soit lié à la cybercriminalité avec l'objectif d'obtenir le paiement d'une rançon, soit à des menaces étatiques dans le cadre d'une conflictualité hybride qui mêle des opérations militaires et de la désinformation.

Comment la cybersécurité permet de protéger les avions et les aéroports contre ces attaques ?

La gestion du risque cyber englobe plusieurs choses dans l'aéronautique. Une des difficultés c'est qu'il y a plusieurs métiers différents, entre le constructeur d'avions, la maintenance, la compagnie aérienne, l'aéroport, le gestionnaire de trafic aérien ou le service météo par exemple. Plusieurs réglementations internationales ont vu le jour comme NIS 2 en Europe, qui s'applique à l'ensemble des secteurs critiques, Part-IS de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (EASA) pour le transport aérien en Europe ou la FAA (Federal Aviation Administration) aux États-Unis pour que tout l'écosystème travaille ensemble et non pas uniquement les avionneurs. Tout le monde doit analyser ses risques opérationnels et prendre les mesures qui s'imposent. Donc mettre en place des plans de traitement de risques, former des personnes à cela, et définir une organisation et des processus.

Quels sont les principaux défis de la cybersécurité aérienne pour demain ?

D'abord, cette problématique est relativement récente et les organisations vont faire face à un défi en termes de ressources humaines. L'on a besoin de profils qui connaissent bien la cybersécurité et l'aérien. En parallèle, il y a aussi les ressources budgétaires nécessaires au déploiement des solutions et à leur mise à jour en continue.

Tourisme : un « attentisme » des voyageurs et un « report » vers des destinations sûres, selon le secteur aérien français

Sud Ouest – 19 mai 2026

Malgré un report des réservations vers des destinations jugées plus sûres, les compagnies aériennes françaises se disent confiantes pour la saison estivale.

Le secteur aérien français « constate plus d'attentisme » dans les réservations touristiques et « un report » vers des destinations jugées sûres, mais pas de baisse de la demande, a affirmé mardi Pascal de Izaguirre, président de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (Fnam) et PDG de la compagnie aérienne Corsair.

« On constate plus d'attentisme », a déclaré sur Radio Classique Pascal de Izaguirre. « Nous sommes quand même assez confiants » au sujet de « la dynamique, la robustesse de la demande pour cet été ». « A priori, nous pensons que nous ferons une bonne saison d'été », a-t-il poursuivi.

Pas d'annulations de vols ?

Selon Pascal de Izaguirre, « il est certain que les Français vont se détourner de certaines zones géographiques ». « Vous avez des zones où les prix ont pas mal augmenté, donc vous aurez un report sur l'Hexagone, un report sur les grandes destinations touristiques que sont par exemple l'Espagne, le Portugal et l'Italie », a-t-il précisé. « Et puis, ce que nous constatons chez Corsair, c'est un fort report de la demande vers les Antilles et La Réunion. »

Le représentant des compagnies aériennes a réitéré qu'il n'avait pas de crainte pour l'approvisionnement en kérosène cet été, malgré l'interruption des importations depuis les pays du Golfe dans un contexte de conflit au Moyen-Orient qui s'étire. « Le gouvernement nous a assuré qu'en cas de difficulté, en cas de pénurie, nous aurions accès au stock stratégique mis en place par le gouvernement français, qui représente 60 jours de consommation », a-t-il rappelé.

Les compagnies aériennes n'ont donc aucune intention d'annuler des vols cet été, a insisté Pascal de Izaguirre. « Les mois de juillet et d'août sont absolument critiques pour les compagnies aériennes. Ça représente une grande partie de notre activité, les flottes sont utilisées à 100 % », a-t-il expliqué.

Communiqué de presse du SNPL France ALPA :

"Crash du vol AF447 : le SNPL salue une décision majeure de la Cour d'appel de Paris"

Roissy CDG, le 21 mai 2026 – Le Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL) prend acte avec gravité et satisfaction de la décision rendue ce jour par la Cour d'appel de Paris condamnant Airbus et Air France pour homicides involontaires dans le cadre du crash du vol Rio-Paris AF447 survenu le 1er juin 2009.

Après presque dix-sept années de procédure judiciaire, cette décision marque une étape essentielle dans la reconnaissance des responsabilités ayant conduit à la disparition de 228 personnes, passagers et membres d'équipage, lors de la plus importante catastrophe aérienne française.

Depuis l'ouverture de l'instruction, le SNPL s'est constitué partie civile afin de porter la voix des pilotes et de contribuer à l'établissement de la vérité technique et opérationnelle. Le Syndicat a toujours considéré qu'il était inacceptable de faire peser sur les seuls pilotes la responsabilité de l'issue de cet accident, sans prendre en compte l'ensemble des défaillances systémiques ayant conduit à la catastrophe.

La Cour a reconnu les manquements reprochés au constructeur Airbus ainsi qu'à la compagnie Air France, notamment concernant l'identification du risque lié aux sondes Pitot, la diffusion des informations de sécurité, ainsi que l'information et la formation des équipages face aux situations de décrochage à haute altitude.

Par cette décision, la justice affirme que l'accident du vol AF447 ne peut être réduit à une erreur humaine isolée, mais résulte de multiples défaillances tant dans la prise en compte de risques connus, que dans la diffusion d'informations essentielles ou dans la préparation des équipages à des situations critiques.

Au-delà de la décision pénale, ce verdict doit désormais contribuer à renforcer durablement la culture de sécurité aérienne, fondée sur la transparence, le partage d'expérience, l'anticipation des risques, la formation des équipages et la responsabilité de tous les acteurs.

Le SNPL adresse aujourd'hui une pensée émue aux familles et aux proches des 228 victimes, ainsi qu'à tous les personnels navigants, profondément marqués par cette tragédie.

PROGEX^ΣA
*Des experts au service exclusif
des représentants du personnel*