

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 26 mai 2026 :

- **Roissy-CDG : “Touche pas à mon badge” – l’intersyndicale appelle à la grève le 18 juin**
- **Les compagnies aériennes françaises s’intéressent enfin aux carburants durables pour sortir de la dépendance au kérosène**
- **Crash du vol AF447 : la décision de la cour d’appel saluée par le syndicat de pilotes ALTE**
- **Trafic aérien en recul sur les aéroports français en avril**
- **Trafic estival : Groupe ADP ne prévoit pas d’impact majeur malgré la guerre au Moyen-Orient**
- **Boeing déclaré non coupable dans un procès pour l’immobilisation des 737 MAX**
- **Qatar Airways renonce aux bonus de ses salariés tandis qu’Emirates verse 20 semaines de salaire**
- **Après Air Antilles, le transport aérien régional en pleine turbulence**
- **Airbus : un nouveau site à Séville pour convertir des A330 de ligne en ravitailleurs militaires MRTT**

- **Depuis 80 ans, l'ONERA oeuvre pour améliorer le transport aérien et les engins spatiaux**
-

Roissy-CDG : “Touche pas à mon badge” – l’intersyndicale appelle à la grève le 18 juin

Air Journal – 22 mai 2026

L’intersyndicale de l’aéroport Paris-Charles-de-Gaulle appelle à une mobilisation générale le jeudi 18 juin 2026 pour dénoncer un durcissement jugé « arbitraire » des conditions d’attribution des badges aéroportuaires, indispensables pour travailler en zone sécurisée. Ce mouvement, qui vise la préfecture déléguée à la sécurité et à la sûreté des plateformes aéroportuaires, pourrait se traduire par des perturbations pour les passagers selon son ampleur.

À Roissy-Charles-de-Gaulle, les badges d’habilitation deviennent le nouveau point de friction social. Alors que près de 95 000 salariés dépendent de ces sésames pour accéder aux zones sécurisées, l’intersyndicale (CGT Roissy, CFDT Roissy-CDG, UNSA MOSZAR, SUD Aérien) appelle à une « mobilisation générale » le 18 juin 2026 pour dénoncer un durcissement des critères décidé par la préfecture, accusée de mettre en péril l’emploi sans gain démontré pour la sûreté aérienne.

Le mot d’ordre sans ambiguïté : « Le travail est un droit, touche pas à mon badge ». La manifestation est prévue à 10 h devant la préfecture déléguée à la sécurité et à la sûreté des plateformes aéroportuaires, située au terminal 1 de Roissy-CDG, qui instruit les demandes de badges d’accès aux zones réservées. À ce stade, il s’agit d’un préavis et non d’un plan de vols réduit d’office : l’impact sur les opérations restera fonction du taux de participation dans les différents métiers (sûreté, assistance en escale, manutention, nettoyage, commerces...).

Le badge aéroportuaire, sésame pour travailler en zone sécurisée

Au cœur du conflit se trouvent les badges aéroportuaires, obligatoires pour tous les salariés ayant besoin d’accéder aux zones de sûreté à accès réglementé (ZSAR), qu’il s’agisse du personnel de sûreté, des agents d’escale, des équipes de handling, des manutentionnaires fret, ou encore de certains personnels de maintenance et de nettoyage. Sans ce badge, impossible de rejoindre les postes de travail situés côté piste ou dans les zones sous contrôle renforcé, ce qui revient dans les faits à une impossibilité d’exercer son emploi.

Les syndicats affirment que la préfecture a « subitement durci les critères d’attribution et de renouvellement des badges, indispensables pour se rendre et travailler dans l’enceinte de l’infrastructure ». Ils dénoncent des refus d’habilitation motivés par « des motifs mineurs et n’ayant aucun lien avec les impératifs de sûreté ou de sécurité », comme « une simple amende, un jugement ayant abouti à un non-lieu, ou même pour quelqu’un en attente de jugement », qui pourraient entraîner la perte du droit de travailler.

Des effets potentiels pour des milliers de salariés

Selon les données de l’Insee de décembre 2025, la plateforme de Paris-Charles-de-Gaulle emploie 94 560 salariés, répartis dans des secteurs très divers : sécurité, transport aérien,

hôtellerie, commerce, nettoyage, logistique... Une part significative de ces emplois nécessite un accès en zone sécurisée, et donc un badge, ce qui explique la forte sensibilité du personnel à tout durcissement des critères.

Les organisations syndicales affirment avoir « alerté la préfecture durant deux ans, sans recevoir de réponse » sur les conséquences sociales de ces refus ou retraits de badges. Pour les salariés concernés, la perte d'habilitation signifie souvent une impossibilité de reclassement sur site, la majorité des postes opérant précisément dans des zones réglementées, ce qui peut se traduire à terme par un licenciement.

Revendications : commission paritaire et badges provisoires

Face à cette situation, l'intersyndicale porte plusieurs revendications précises. Elle demande la création d'une commission paritaire chargée d'examiner les dossiers litigieux de refus ou de retrait de badge, afin d'introduire une forme de contradictoire et d'éviter des décisions vécues comme opaques ou disproportionnées. Une telle instance permettrait, selon les syndicats, de mieux distinguer les situations réellement sensibles au regard de la sûreté aérienne de celles relevant de contentieux mineurs.

Les syndicats réclament également « la délivrance de badges provisoires pendant l'instruction des demandes », afin d'éviter qu'un salarié se retrouve sans activité pendant plusieurs semaines ou mois en attendant l'issue de son dossier. Ils demandent en outre « l'attribution de moyens humains supplémentaires aux services de la préfecture » pour accélérer et sécuriser le traitement des habilitations, dans un environnement où les procédures de sûreté sont déjà nombreuses et complexes.

Une préfecture silencieuse et ADP en retrait

À ce stade, la préfecture déléguée à la sécurité et à la sûreté des plateformes aéroportuaires, en charge de la délivrance des badges, n'a pas formulé de déclaration publique sur ce durcissement des critères ni sur les critiques des syndicats. Malgré les « alertes » répétées évoquées par l'intersyndicale, aucune réponse officielle n'a été communiquée, ce qui contribue à tendre le climat social autour de Roissy-CDG.

De son côté, le gestionnaire des aéroports parisiens, Groupe ADP, n'a pas souhaité commenter l'appel à la mobilisation du 18 juin. Lors de précédents mouvements sociaux à Roissy, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a parfois demandé aux compagnies de réduire leur programme de vols pour tenir compte des capacités dégradées au sol, mais aucune mesure de ce type n'a été annoncée à ce jour pour le 18 juin 2026.

Les voyageurs sont invités à surveiller attentivement les annonces d'Aéroports de Paris et de leur compagnie aérienne dans les jours précédant le 18 juin, afin de connaître d'éventuelles recommandations d'anticipation des horaires d'arrivée à l'aéroport ou des modifications de vols. En l'absence, pour l'instant, de consignes de réduction de vols par la DGAC, les transporteurs s'en tiendront à une surveillance rapprochée de la situation sociale sur la plateforme.

Joël Ricci

Les compagnies aériennes françaises s'intéressent enfin aux carburants durables pour sortir de la dépendance au kérosène

Le Monde – 23 mai 2026

Les carburants d'aviation durables, qui n'impliquent aucune extraction de carbone fossile, sont désormais considérés comme une opportunité par les compagnies aériennes. Mais les SAF restent très chers et l'offre disponible insuffisante.

Comme un retour de flamme, le sujet de la décarbonation du transport aérien a ressurgi dans le sillage de la pénurie de kérosène due à la fermeture du détroit d'Ormuz pour cause de guerre au Moyen-Orient. Avec, au cœur du débat, la nécessité d'accélérer dans l'intégration des carburants d'aviation durables, les SAF (Sustainable Aviation Fuel).

En France, la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM) et ses représentants ont sonné la mobilisation sur le sujet. Le 12 mai, lors de la conférence semestrielle de la FNAM, Muriel Assouline, directrice générale d'Air Caraïbes Atlantique, déclarait : « Cette crise est l'occasion de regagner notre souveraineté énergétique et le SAF est le moyen que l'Europe et la France regagnent cette souveraineté. Il y a une opportunité. Dans ces crises-là, il faut saisir les opportunités. »

Depuis le 28 février, le secteur aérien vit sous le joug d'un manque physique de kérosène, 20 % du « jet fuel » mondial n'étant plus disponible en raison du conflit. Ce déséquilibre, qui a pu faire craindre une vraie panne sèche, a surtout déclenché une hausse massive du prix du carburant. Le kérosène issu du raffinage du pétrole est actuellement 70 % plus cher qu'avant la crise. « Le choc énergétique a objectivé la dépendance au kérosène fossile, analyse Matteo Mirolo, consultant, spécialiste des politiques énergétiques pour l'aviation. L'emploi des SAF était un sujet climatique qui se double désormais d'un enjeu de souveraineté. »

Huiles de cuisson usagées

Mais de quoi parle-t-on ? Plusieurs sortes de SAF existent, sachant que tous émettent du CO₂. Simplement, ce CO₂ est issu d'un cycle de captation naturel (à travers la biomasse renouvelable) ou industriel. En résumé, avec les SAF, pas d'extraction de carbone fossile. Et ces SAF sont la seule option crédible à moyen terme pour décarboner l'aviation commerciale. Dans les réservoirs des avions d'Airbus et de Boeing, on peut aujourd'hui incorporer jusqu'à 50 % de ces carburants et les deux avionneurs travaillent à monter à 100 % à horizon 2030, alors que l'avion à hydrogène ou électrique reste une chimère.

Le SAF le plus utilisé aujourd'hui est issu d'huiles de cuisson usagées. Une autre forme de SAF est mise en avant par la réglementation européenne : l'e-SAF, synthétisé à partir d'hydrogène non carboné et de CO₂ capté en sortie d'usine. C'est la forme la plus climato-compatible des SAF, mais aussi la plus complexe à mettre en place industriellement.

En la matière, l'Europe n'est pas en retard. A travers son règlement ReFuelEU, entré en vigueur en 2024, l'Union européenne (UE) exige que les carburants d'aviation distribués dans les aéroports de l'UE incorporent progressivement une part de SAF dans leurs cuves : 2 % aujourd'hui, 6 % en 2030 (dont 1,2 % d'e-SAF) ? jusqu'à atteindre 34 % en 2040 (dont 10 % d'e-SAF) puis 70 % en 2050, dont 50 % de SAF synthétique.

Mais les obstacles sont nombreux sur cette route décarbonée. Le SAF issu de biomasse représente 0,5 % de la production mondiale de kérosène. Une goutte dans un océan. Mais pour les compagnies aériennes, le principal problème, c'est le prix. « En cette fin mai, le cours du SAF est de 3 000 dollars [2 585 euros] la tonne. Début janvier, il était à 2 200, énonce un responsable des achats de carburant d'un transporteur européen. Guerre ou pas guerre, on paie le biocarburant 1 500 dollars de plus que le kérosène, et on ne comprend pas très bien pourquoi. »

Plusieurs énergéticiens se sont emparés de ce marché, avec en tête le finlandais Neste, leader du secteur. TotalEnergies met aussi en place sa filière, avec une capacité de fabrication de SAF pouvant aller jusqu'à 225 000 tonnes dans ses raffineries de Normandie, d'Anvers (Belgique) et dans la bioraffinerie de La Mède (Bouches-du-Rhône). Avant la fin de l'année, sa bioraffinerie de Grandpuits (Seine-et-Marne) entrera en production, ajoutant une capacité annuelle de 230 000 tonnes.

Stade des expérimentations

Autres écueils pour le SAF : la disponibilité de la ressource en huile et sa provenance. L'ONG Transport & Environment (T & E) a calculé que le volume maximal de biomasse disponible pour le SAF ne permettrait de répondre qu'à 13 % de la demande mondiale en carburant d'aviation en 2035. Sans compter que l'essentiel de la matière première vient d'Asie, où le risque de fraude (l'UE interdit l'utilisation des productions agricoles oléagineuses principalement et directement destinées au SAF) est élevé, selon T & E.

La solution la plus pérenne pourrait se trouver dans le SAF synthétique. « L'e-SAF, on le sait tous, c'est l'avenir », assure Mme Assouline. En France, une quarantaine de start-up, menées par deux tricolores, Elyse Energy et Verso Energy, se sont lancées sur ce créneau. Mais aucune n'a dépassé le stade des expérimentations, ce qui inquiète hautement les compagnies aériennes, censées utiliser de l'e-SAF dans quatre ans. Le 12 mai, lors du Forum énergie de l'Association internationale du transport aérien (IATA), Anne Rigail, directrice générale d'Air France, s'alarmait d'amendes très élevées, potentiellement entre 7 et 9 milliards d'euros, qu'imposerait à terme l'UE aux compagnies aériennes pour non-utilisation d'un produit en réalité indisponible.

La principale difficulté tient aux réticences des grands énergéticiens à avancer vite sur ce dossier. « Les e-SAF sont trois à quatre fois plus chers que nos propres biocarburants aériens. C'est déjà un défi aujourd'hui de vendre les biocarburants aériens. Il faut donc y aller par étapes », expliquait, début mai, Patrick Pouyanné, le PDG de TotalEnergies, dans un entretien à Sud-Ouest. La FNAM, elle, en appelle aux pouvoirs publics, mettant en parallèle les moyens mis par l'Etat français sur le sujet – 100 000 euros, selon la fédération – et les 2 milliards d'euros de l'effort allemand, financé par la fiscalité sur le transport aérien.

Eric Béziat

Crash du vol AF447 : la décision de la cour d'appel saluée par le syndicat de pilotes ALTER

Air Journal – 25 mai 2026

Près de dix-sept ans après la nuit du 1er juin 2009, au cours de laquelle 228 personnes ont péri dans l'Atlantique à bord du vol AF447 Rio-Paris, la cour d'appel de Paris a condamné Airbus et Air France pour homicides involontaires, les jugeant « seuls et entièrement responsables » du crash. Le syndicat de pilotes ALTER, partie civile, salue une décision « historique » qui réhabilite les équipages et rappelle les exigences de transparence, de retour d'expérience et d'anticipation du risque dans le transport aérien.

Une décision pénale inédite après un long combat

Le 21 mai 2026, la cour d'appel de Paris a rendu son délibéré dans l'un des procès les plus longs et les plus symboliques de l'aviation civile française. Airbus et Air France ont été reconnues coupables d'homicides involontaires pour l'accident du vol AF447 Rio-Paris, survenu dans la nuit du 31 mai au 1er juin 2009, qui avait coûté la vie à 216 passagers et 12 membres d'équipage à bord d'un Airbus A330-200.

En première instance, en avril 2023, les deux entreprises avaient été relaxées au pénal, le tribunal correctionnel ne retenant qu'une responsabilité civile, décision qui avait provoqué incompréhension et colère chez de nombreuses familles de victimes. Saisi par le parquet général, le procès en appel s'est tenu du 29 septembre au 27 novembre 2025, avec des audiences marquées par des débats techniques très poussés et des témoignages particulièrement émouvants.

La cour d'appel a finalement infligé à Airbus et Air France l'amende maximale prévue pour les personnes morales, soit 225 000 euros chacune, et surtout affirmé leur responsabilité pénale en estimant qu'elles étaient « seules et entièrement responsables » du crash. Pour les familles et les syndicats de navigants, cette reconnaissance pénale constitue un tournant symbolique majeur, quand bien même les montants financiers restent modestes au regard de l'ampleur de la tragédie.

Sondes Pitot, formation : les manquements retenus

Les enquêtes techniques du BEA avaient mis en évidence un enchaînement de facteurs : givrage des sondes Pitot, désengagement du pilote automatique, informations de vitesse incohérentes et perte de contrôle en haute altitude jusqu'au décrochage prolongé. La justice s'est saisie de ces éléments pour examiner les obligations respectives du constructeur et de la compagnie en matière de gestion du risque, d'information et de formation.

Selon les décisions détaillées par la cour, il est reproché à Airbus d'avoir sous-estimé la gravité des problèmes récurrents de givrage des sondes Pitot et de ne pas avoir informé de manière suffisamment claire, rapide et exhaustive les compagnies exploitantes des risques identifiés. Air France est pour sa part jugée défaillante sur la formation de ses équipages aux situations de décrochage à haute altitude ainsi que sur la prise en compte tardive des incidents antérieurs liés aux sondes Pitot et la diffusion des informations de sécurité.

Pour le parquet général et pour plusieurs syndicats de pilotes, parmi lesquels le SNPL, l'accident résulte d'« un ensemble de défaillances techniques, opérationnelles et organisationnelles », et ne peut être imputé aux seuls gestes des pilotes confrontés à une situation d'urgence hors-norme. La décision de la cour d'appel s'inscrit dans cette logique, en consacrant la responsabilité des deux entreprises au sommet de la chaîne de sécurité, bien au-delà du seul poste de pilotage.

ALTER salue une décision « historique » et la réhabilitation des pilotes

Partie civile dans le dossier, le syndicat de pilotes de ligne ALTER « prend acte de cette décision judiciaire historique » et insiste sur ce qu'elle vient rappeler : « dans le transport aérien, l'anticipation du risque, la prise en compte des retours d'expérience et la diffusion rapide des informations de sécurité sont essentielles », souligne l'organisation. Pour ALTER, le jugement de la cour d'appel consacre une exigence de culture de sécurité qui dépasse le seul cadre de cette affaire.

Le syndicat met aussi en avant la portée des propos tenus par la présidente de la cour à propos des trois pilotes aux commandes, Marc Dubois, David Robert et Pierre-Cédric Bonin. « Les pilotes ont vraiment tout tenté pour se sortir de cette situation épouvantable. J'en avais la certitude, j'en ai acquies la pleine certitude à l'étude de ce dossier. » Ces mots, ajoute le syndicat, « sont essentiels pour des pilotes qui ont parfois été injustement désignés comme responsables de cette catastrophe ».

ALTER relève encore que « la prise en considération de la parole des pilotes était essentielle » et que « l'anticipation du risque doit être une préoccupation permanente qui n'était pas celle des dirigeants de l'époque ». Au-delà de la seule affaire AF447, le syndicat plaide pour une culture de sécurité fondée sur la transparence, le retour d'expérience, l'anticipation du risque et la prise en compte réelle de la parole des équipages

Familles, syndicats, entreprises : des réactions contrastées

Pour rappel, les familles regroupées notamment au sein de l'association Entraide et Solidarité AF447, cette décision est vécue comme une forme de justice rendue après près de dix-sept années de combat judiciaire. Beaucoup parlent d'une reconnaissance tardive mais indispensable des responsabilités des grands acteurs industriels, même si l'amende maximale de 225 000 euros par entreprise apparaît dérisoire au regard de 228 vies perdues.

ALTER « souhaite saluer l'engagement remarquable des familles et proches de victimes, dont la dignité et la détermination auront permis que ce drame ne sombre jamais dans l'oubli ». Le syndicat adresse également « ses pensées fraternelles à nos collègues des organisations syndicales pilotes SNPL et SPAF, ainsi qu'aux organisations représentatives des personnels navigants commerciaux, également parties civiles dans cette procédure, qui ont mené à nos côtés, durant toutes ces années, un combat exigeant pour la manifestation de la vérité et la reconnaissance des responsabilités ».

De leur côté, Air France et Airbus ont immédiatement annoncé leur intention de se pourvoir en cassation, contestant le raisonnement juridique de la cour d'appel et le lien de causalité qui leur est imputé dans la chaîne menant à l'accident. ALTER « prend acte de la décision d'Airbus et d'Air France de se pourvoir en cassation et regrette profondément qu'une procédure déjà longue de dix-sept années soit encore inutilement prolongée pour les familles, les proches des victimes et les navigants ».

Ricardo Moraes

Trafic aérien en recul sur les aéroports français en avril

Voyages d'affaires – 25 mai 2026

Le transport aérien a connu une stagnation de trafic en avril 2026 en France et même un recul en intégrant la fermeture partielle de l'aéroport de Bâle Mulhouse.

Le transport aérien commercial de passagers en France a enregistré un léger recul en avril selon la DGAC. Le nombre de voyageurs aériens a ainsi connu une baisse de 3,2 % par rapport à la même période de 2025. Cette contraction s'explique en partie par les travaux de piste engagés sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse, qui ont très fortement réduit le trafic de la plateforme (-46,1% en avril). Il aurait contribué à faire baisser de deux points le trafic total de passagers en France.

Malgré ce ralentissement ponctuel, les performances cumulées sur les quatre premiers mois de l'année restent globalement stables, selon la DGAC. Le trafic affiche ainsi un niveau quasi équivalent à celui observé en 2025 (-0,3 %) et dépasse légèrement celui de 2019 (+0,6 %), confirmant la résilience du marché dans un contexte économique plus incertain.

Une bonne surprise est la très forte progression du trafic à Bordeaux, en hausse de 12,8% en avril. De fait, Bordeaux pourrait avoir enfin réenclenché la marche avant, rebondissant donc en conséquence. Pour mémoire, avril 2025 s'était soldé par une chute de plus de 21% du trafic passagers de la plateforme bordelaise...

Le réseau domestique demeure néanmoins sous pression. Le trafic intérieur recule encore de 2,8 % en avril, pénalisé principalement par les liaisons transversales en métropole, en baisse de 11,9 %. Depuis le début de l'année, le trafic intérieur accuse un retrait de 2,3 % par rapport à 2025 et reste nettement inférieur aux niveaux d'avant-crise (-23,2 % versus 2019).

À l'international, le ralentissement est plus marqué (-3,3 %), illustrant un retournement de tendance perceptible sur plusieurs marchés long-courriers. L'Asie demeure la région la plus affectée (-23,9 %), avec de fortes disparités selon les sous-zones : le Moyen-Orient chute de 54,7 %, tandis que le reste de l'Asie progresse de 6,4 %. L'Afrique fait figure d'exception en maintenant une croissance de 2,2 % sur le mois.

Paris Aéroport résiste

Dans ce contexte contrasté, le groupe ADP affiche une relative solidité. Les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ont accueilli ensemble 9,17 millions de passagers en avril 2026, soit un recul limité de 1,3 % sur un an, représentant encore 97,1 % du trafic de 2019.

Depuis janvier, Paris Aéroport totalise 32,7 millions de voyageurs, en hausse de 1,5 %, atteignant près de 99 % des volumes pré-pandémiques. Cette dynamique repose principalement sur la vigueur des marchés européens et des destinations loisirs.

Le segment Schengen confirme son rôle moteur avec une progression de 1,2 % en avril et de 2,8 % sur les quatre premiers mois de l'année, dépassant désormais de près de 5 % les niveaux de 2019. Les liaisons vers le Royaume-Uni et l'Union européenne hors Schengen restent également bien orientées.

L'Afrique demeure l'un des piliers du réseau international parisien avec une croissance de 3,1 % depuis le début de l'année et un trafic supérieur de près de 17 % à celui de 2019. L'Asie-Pacifique poursuit également son redressement avec une hausse de 8,9 % sur les quatre premiers mois, retrouvant pratiquement son niveau de l'avant-Covid;

En revanche, les flux vers le Moyen-Orient reculent fortement (-41,1 % en avril), reflet des tensions géopolitiques et des ajustements capacitaires observés dans la région. L'Amérique latine reste également en retrait.

Orly dépasse les niveaux pré-Covid

Paris-Orly confirme sa dynamique avec 3,1 millions de passagers en avril (-3,6 %), mais surtout une fréquentation supérieure de 5,7 % à celle de 2019. Depuis janvier, la plateforme progresse de 4,3 % et continue de se mouvoir au-dessus de ses niveaux d'avant Covid.

De son côté, Aéroport Paris-Charles de Gaulle accueille plus de 6 millions de voyageurs sur le mois et continue de se rapprocher progressivement de son niveau historique, avec un trafic représentant 95,8 % de celui de 2019 sur les quatre premiers mois.

Luc Citrinot

Trafic estival : Groupe ADP ne prévoit pas d'impact majeur malgré la guerre au Moyen-Orient

Air Journal – 24 mai 2026

Groupe ADP (Aéroports de Paris), gestionnaire des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, affiche sa confiance pour la saison estivale 2026. Malgré la guerre au Moyen-Orient et la hausse du prix du kérosène, l'exploitant aéroportuaire ne prévoit pas d'impact majeur sur les réservations et le volume de passagers cet été.

« 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 jeudi le PDG Philippe Pascal, lors de l'assemblée générale annuelle du groupe. « Mais à ce stade et 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.

Le dirigeant a qualifié le conflit au Moyen-Orient de « limité dans le temps » et indiqué que les ajustements de programmes observés, notamment chez la low cost Transavia, restent dans la moyenne habituelle avant l'été. Aussi, Groupe ADP table toujours sur une croissance du trafic passagers à Paris comprise entre +1,5 % et +2,5 % pour l'ensemble de l'année 2026.

La directrice générale adjointe en charge des finances, Christelle de Robillard, a aussi insisté : « Nous faisons l'hypothèse d'un conflit limité dans le temps, et observons qu'à date, les capacités pour la saison été et les tendances de réservation soutiennent ces perspectives. »

Des résultats pourtant contrastés en avril 2026

Ces prévisions optimistes interviennent après un mois d'avril en léger recul pour les aéroports parisiens, qui ont accueilli un total de 9,17 millions de passagers, soit une baisse de 1,3 % par rapport à avril 2025. Paris-Charles de Gaulle a enregistré 6,05 millions de

passagers (stable, +0,0 % par rapport à avril 2025) et atteint 93,2 % du niveau de 2019. Paris-Orly a accueilli 3,12 millions de passagers (-3,6 %).

Le trafic international a été particulièrement touché sur certaines zones. Le Moyen-Orient a enregistré une chute de 41,1 % en avril, tandis que d'autres régions comme l'Asie-Pacifique (+6,4 %) ou l'Afrique (+0,7 %) ont mieux résisté. Sur les quatre premiers mois de l'année, le trafic des aéroports parisiens reste toutefois en légère hausse (+1,5 %) par rapport à la même période de 2025 et atteint 98,7 % du niveau pré-Covid de 2019.

Un contexte géopolitique suivi de près

Groupe ADP suit attentivement l'évolution de la situation internationale, les restrictions d'espaces aériens et les conséquences de la hausse du prix du carburant. Pour l'instant, ces effets restent gérables et n'ont pas entraîné d'annulations massives de programmes estivaux.

Le groupe rappelle que les aéroports parisiens bénéficient d'une bonne diversification de leur trafic (Europe, Amérique du Nord, Afrique) et d'une forte attractivité touristique pour l'été 2026, notamment grâce aux événements culturels et sportifs organisés en France. Pour l'heure, la direction se montre donc prudemment optimiste pour une saison estivale dynamique à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Thierry Blancmont

Boeing déclaré non coupable dans un procès pour l'immobilisation des 737 MAX

Les Echos – 23 mai 2026

La compagnie polonaise LOT estimait que le constructeur était responsable des pertes de revenus causées par l'immobilisation, pendant vingt mois, des avions 737 MAX à la suite de deux catastrophes aériennes.

Victoire judiciaire pour Boeing dans l'affaire de l'immobilisation des 737 MAX. Un jury américain a jugé vendredi l'avionneur américain non coupable dans un procès intenté par la compagnie polonaise LOT pour les pertes de revenus causées alors que des avions 737 MAX ont été cloués au sol pendant 20 mois à la suite de deux catastrophes aériennes. « Nous sommes satisfaits du verdict du jury en notre faveur », a déclaré un porte-parole de Boeing dans un communiqué adressé à l'AFP.

LOT accusait Boeing de fraude et lui réclamait 250 millions de dollars de dommages et intérêts pour lui avoir fait perdre des revenus avec « des déclarations mensongères et des omissions délibérées et par négligence concernant l'avion 737 MAX », selon la plainte initialement déposée.

Le jury de ce procès, qui s'est tenu devant un tribunal fédéral de Seattle, a toutefois estimé que ce n'était pas le cas, d'après des documents judiciaires consultés par l'AFP.

LOT prête à contre-attaquer

Les réclamations de LOT suivaient l'immobilisation pendant vingt mois sur ordre de l'Administration de l'aviation civile américaine (FAA) de la totalité des 737 MAX exploités dans le monde, entre mars 2019 et novembre 2020. Cette décision avait été prise après les crashes d'un 737 MAX 8 de la compagnie Lion Air le 29 octobre 2018 et d'un appareil

d'Ethiopian Airlines le 10 mars 2019, qui ont fait 346 morts au total. Boeing avait ensuite admis dès 2019 qu'un logiciel anti-décrochage avait contribué à ces accidents.

LOT, qui était la première compagnie aérienne à poursuivre devant les tribunaux l'avionneur américain à ce sujet, a indiqué « prendre note » du jugement. « La compagnie va étudier les options disponibles pour entreprendre d'autres démarches juridiques dans ce dossier », a-t-elle précisé dans un communiqué transmis à l'AFP.

Dans sa plainte déposée en octobre 2021, elle reprochait au constructeur américain de lui avoir causé un préjudice financier à cause des annulations de vols, des coûts de stockage des avions immobilisés et des salaires dus aux employés qui auraient dû travailler sur ces appareils. Elle accusait Boeing de « fausses représentations matérielles et d'omissions » concernant le 737 MAX, dernier-né du constructeur qui l'a « convaincue avec détermination » de choisir ce modèle au lieu du prédécesseur 737 NG qu'elle convoitait initialement.

Des dizaines de plaintes

Boeing fait aussi l'objet de dizaines de plaintes déposées par des familles de victimes des crashes des 737 MAX, et dont la quasi-totalité a abouti à des accords à l'amiable. Le 14 mai, un tribunal de Chicago avait accordé des dommages et intérêts de 49,5 millions de dollars aux proches d'une Américaine de 24 ans tuée dans l'accident d'Ethiopian Airlines.

Le tout premier procès civil contre Boeing lié aux deux accidents s'était déroulé en novembre 2025. Le jury avait octroyé 28,45 millions de dollars d'indemnisation au veuf d'une victime. Le prochain est fixé au 3 août, au sujet du décès d'un autre passager du vol d'Ethiopian Airlines, Michael Ryan, ingénieur irlandais du Programme alimentaire mondial (PAM) de l'ONU.

Concernant l'accident de Lion Air, toutes les plaintes ont abouti à des accords à l'amiable. Le dernier, concernant le seul étranger du vol, un Italien de 26 ans, a été conclu fin février. Après moult rebondissements depuis 2021, un juge du Texas a ordonné le 6 novembre 2025 l'abandon des poursuites pénales contre Boeing pour les deux accidents.

Avec AFP

Qatar Airways renonce aux bonus de ses salariés tandis qu'Emirates verse 20 semaines de salaire

Air Journal – 26 mai 2026

Qatar Airways a décidé de ne pas verser de bonus à la quasi-totalité de ses employés cette année. Cette mesure concerne près de 60 000 salariés et intervient dans un contexte géopolitique particulièrement tendu au Moyen-Orient.

Selon un mémo interne envoyé aux équipes cette semaine, la compagnie aérienne de Doha justifie cette décision par les perturbations majeures liées au conflit impliquant l'Iran. Les tensions ont forcé Qatar Airways à annuler des dizaines de milliers de vols et à subir des pertes de revenus se chiffrant en milliards de dollars.

« La décision prise par le groupe priorise la stabilité à long terme dans une période où l'incertitude prévaut encore », explique la direction dans le document interne. Pourtant, les résultats financiers de Qatar Airways restent solides. La compagnie aérienne qatarie a annoncé un profit net de 1,94 milliard de dollars pour l'exercice 2025/2026 clos le 31 mars 2026, avec un profit opérationnel record de 4,1 milliards de dollars. Elle a transporté 41,8 millions de passagers au cours de l'année fiscale, malgré un dernier trimestre fortement impacté par les événements géopolitiques.

Un choix prudent après plusieurs années de bonus

Les bonus, qui ont été versés successivement ces trois dernières années, étaient devenus un avantage attendu par le personnel de Qatar Airways. Ils représentaient généralement plusieurs semaines de salaire pour le personnel non-cadre et pouvaient atteindre plusieurs mois de rémunération pour les cadres et vice-présidents. En 2025 par exemple, certains employés avaient perçu l'équivalent de cinq semaines de salaire.

Leur suppression cette année marque donc un véritable tournant pour les quelque 60 000 salariés. Habités à ce complément de revenu, de nombreux employés expriment leur déception sur les réseaux internes et les forums. Pour l'instant, à part le mémo interne envoyé aux employés, Qatar Airways n'a publié aucune déclaration officielle publique sur cette décision.

Contraste saisissant avec Emirates

Cette annonce contraste fortement avec la politique de sa concurrente émiratie, Emirates, basé à Dubaï. Cette dernière a en effet accordé à ses 131 000 salariés une prime exceptionnelle équivalente à 20 semaines de salaire, après avoir réalisé des profits records pour l'exercice clos en mars 2026. Le président d'Emirates, Ahmed bin Saeed Al Maktoum, a personnellement salué « le courage et la résilience incroyable » de ses équipes dans un message adressé à l'ensemble du personnel.

Tandis que Qatar Airways opte pour une approche prudente en gelant les bonus afin de renforcer ses réserves, Emirates choisit de récompenser généreusement ses collaborateurs malgré les mêmes défis régionaux. Cette différence de stratégie entre les deux grandes compagnies aériennes du Golfe illustre des visions distinctes face à un environnement toujours incertain.

Thierry Blancmont

Après Air Antilles, le transport aérien régional en pleine turbulence

Franceinfo – 23 mai 2026

La liquidation judiciaire d'Air Antilles révèle les profondes fragilités du transport aérien régional dans la Caraïbe. Entre coûts d'exploitation élevés, taxes importantes et manque de passagers, de nombreuses compagnies inter-îles peinent à survivre.

La liquidation judiciaire d'Air Antilles, prononcée le 27 avril dernier par le tribunal de commerce de Pointe-à-Pitre, a mis en lumière la fragilité du transport aérien régional dans la Caraïbe. Les liaisons inter-îles sont en difficulté depuis plusieurs années, selon un rapport publié le 12 mai par Caroline Romney, consultante en tourisme et transport, sur le blog

Lasantral de Teddy Bernadotte. Si les compagnies qui proposent exclusivement des vols régionaux sont, pour la plupart, confrontées à de graves difficultés financières, certaines parviennent toutefois à trouver des alternatives.

Les compagnies assurant les liaisons inter-îles réussiraient principalement à se maintenir grâce aux vols long-courriers. C'est notamment le cas d'Air Caraïbes, d'Air France ou encore de Saint-Barth Commuter, qui combinent dessertes régionales et internationales tout en adaptant leur offre selon les saisons.

L'analyse publiée par Caroline Romney souligne qu'Air Antilles n'est pas la seule compagnie à avoir traversé d'importantes turbulences économiques liées aux dessertes régionales. Faible nombre de passagers, billets coûteux, fiscalité importante ou encore hausse du prix du carburant : autant de facteurs qui ont conduit plusieurs compagnies aériennes caribéennes à la faillite.

C'est le cas notamment de Redjet, basée à la Barbade, mais aussi d'Insel Air, JetAir, Spirit Airlines et de nombreuses autres compagnies. Selon le rapport, « le transport aérien caribéen cumule plusieurs contraintes structurelles ».

L'étude indique également qu'environ 30 % du prix d'un billet d'avion correspond aux taxes et aux redevances aéroportuaires, tandis que les coûts d'exploitation des appareils régionaux restent particulièrement élevés.

Face à ces difficultés, la consultante en tourisme et transport appelle à repenser en profondeur le modèle du transport aérien caribéen.

Par Ariel Joaille, Barbara Pelmard

Airbus : un nouveau site à Séville pour convertir des A330 de ligne en ravitailleurs militaires MRTT

Air Journal – 23 mai 2026

Airbus va ouvrir à San Pablo, près de Séville, un centre de conversion pour transformer des A330-200 de ligne en ravitailleurs militaires A330 MRTT (Multi Role Tanker Transport), afin de répondre à l'explosion de la demande mondiale en avions-citernes. Le site, qui doit entrer en service fin 2027, fera passer la capacité de conversion de l'avionneur de cinq à sept appareils par an.

Jusqu'à présent, la transformation des A330 en MRTT était centralisée sur le site d'Airbus à Getafe, près de Madrid. Avec l'ouverture d'une seconde ligne à Séville, Airbus Defence and Space souhaite « accompagner la croissance soutenue des besoins en ravitailleurs dans le monde », explique l'avionneur européen dans un communiqué.

Selon Airbus, cette montée en puissance doit contribuer à résorber un carnet de commandes en forte augmentation, l'avionneur revendiquant « 91 A330 MRTT commandés par 19 pays », soit « environ 90% de part de marché hors États-Unis » sur ce segment.

Séville, un choix « stratégique » pour Airbus

Le site de San Pablo accueille déjà les lignes d'assemblage final des A400M et C295, ainsi qu'un important centre de formation et de soutien pour l'aviation militaire. « La décision de choisir Séville n'est pas un hasard, mais un choix stratégique », souligne le président d'Airbus en Espagne, Francisco Javier Sánchez Segura, cité par la presse espagnole.

Airbus met en avant la « base industrielle existante » en Andalousie, la disponibilité de compétences spécialisées et la proximité logistique avec Getafe, qui facilite la mutualisation des équipes et des infrastructures. Le groupe indique que des travaux d'adaptation des installations de San Pablo seront réalisés pour accueillir la ligne de conversion et les opérations associées.

Conversion, maintenance et modernisation des MRTT

Au-delà de la seule transformation d'A330 de ligne en ravitailleurs, le centre de Séville aura également une mission de maintenance et de modernisation des A330 MRTT déjà en service. Airbus précise que le site assurera aussi des activités de MRO (maintenance, réparation et opérations) ainsi que des opérations de mise à niveau pour les flottes existantes.

La conversion d'un A330 civil en MRTT consiste notamment à installer les systèmes de ravitaillement en vol, les réservoirs supplémentaires, les aménagements de transport de troupes et de fret, ainsi que des configurations médicales d'évacuation sanitaire. Ces appareils multirôles peuvent ainsi assurer à la fois le ravitaillement en vol, le transport stratégique et des missions humanitaires ou d'évacuation.

Une demande mondiale tirée par les tensions géopolitiques

L'ouverture du centre de Séville intervient dans un contexte de forte hausse des investissements de défense en Europe, au Moyen-Orient et en Asie. L'A330 MRTT s'est imposé comme ravitailleur de référence, retenu notamment par plusieurs pays européens, par l'OTAN pour sa flotte multinationale MMF (Multinational MRTT Fleet), ainsi que par des clients au Moyen-Orient et en Asie-Pacifique.

Airbus rappelle que l'Italie a signé en février 2026 un contrat de 1,39 milliard d'euros pour six A330 MRTT, tandis que l'Espagne, le Canada ou encore l'Arabie saoudite ont déjà engagé ou élargi leurs programmes sur ce type de ravitailleur. « Le nouveau centre de Séville nous aidera à aligner nos capacités industrielles sur un carnet de commandes qui s'étoffe », indique Airbus Defence and Space, qui insiste sur la nécessité de « livrer plus vite des capacités critiques de ravitaillement en vol à nos clients ».

Un impact industriel et social en Andalousie

Pour l'Andalousie et la capitale andalouse Séville, ce projet représente un investissement majeur dans la filière aéronautique. Les autorités locales évoquent la création d'environ 200 emplois directs sur la nouvelle activité, avec un impact estimé à quelque 600 postes dans la sous-traitance et l'écosystème industriel régional.

« Ce nouveau centre consolide Séville comme pôle stratégique de l'aviation militaire en Europe », se félicite Airbus, qui emploie déjà plus de 3 500 personnes en Andalousie. Le démarrage des activités de conversion est prévu pour la fin 2027, une fois les travaux d'infrastructure achevés et les équipes formées.

Thierry Blancmont

Depuis 80 ans, l'ONERA oeuvre pour améliorer le transport aérien et les engins spatiaux

Ici.fr – 26 mai 2026

Aujourd'hui nous allons vous parler de vitesse hypersonique, de soufflerie givrante, de détection de pollution des sols et de nano satellites. Nous retournons dans les laboratoires Toulousains de l'ONERA (Office Nationale d'Étude et de Recherche Aérospatiale) qui célèbre ses 80 ans cette année.

Pour débiter ce premier rendez-vous du jour avec l'ONERA, nous allons sur le site de Mauzac en Haute-Garonne où se trouve un gigantesque terrain qui abrite de nombreuses expériences. Mais c'est d'une nouvelle expérience que nous allons vous présenter avec notre invité Jean-Luc Verant, qui nous parle d'une soufflerie. Elle arrive à reproduire les effets de la vitesse hypersonique, entre 8 et 18 fois la vitesse du son (22000 km/h) sur les matériaux des engins spatiaux qui rentrent dans la haute-atmosphère ...

Non ne paniquez pas, tout va bien se passer !

Ici on étudie le comportement des grosses gouttes d'eau qui glacent au contact d'un objet - Baptiste DEJEAN, ingénieur de recherche sur la soufflerie givrante.

De retour dans les labos de l'Onera à Toulouse, nous allons à la découverte d'une autre soufflerie dont l'origine et les recherches peuvent être en lien avec l'accident d'avion du vol Rio Paris.

Il s'agit de la soufflerie givrante qui étudie et modélise le comportement des "grosses gouttes d'eau" sur les avions dans les nuages.

Pour nous en parler, nous retrouvons Baptiste Dejean, ingénieur de recherche qui travaille avec cette soufflerie givrante.

BOB 3 : Sophie Fabre, ingénieure et directrice de recherche en télédétection optique pour la pollution des sols.

Les feuilles des arbres peuvent nous renseigner sur la pollution des sols - Sophie Fabre Directrice de recherche du département optique et techniques associées.

« Quand les arbres, nous indiquent si leur sol est pollué ».

C'est le sujet de travail et de recherche de Sophie Fabre, directrice de recherche du laboratoire d'optique et techniques associées, qui grâce à des caméras sur des drones, des avions ou encore les satellites, peut déterminer par l'étude du feuillage des arbres, si le sol dans lequel ils poussent, contient des polluants nocifs, pour la nature et pour l'homme.

BOB 4 : Jean-Charles MATEO-VELEZ, ingénieur de recherche, construction d'un nano-satellite d'étude sur les effets de l'électricité statique dans l'espace. (aurores boréales)

Nous sommes en train de construire un nano-satellite avec 3 domaines d'étude dans l'espace- Jean-Charles MATEO-VELEZ ingénieur de recherches au département physique, instrumentation, environnement, espace.

Quand les aurores boréales sont les pires ennemies des satellites.
Allons faire un tour dans le laboratoire du département physique, instrumentation, environnement et espace, afin de découvrir les travaux de l'équipe de Jean-Charles Mateo-Velez qui étudie les effets nocifs de l'électricité statique, qui se propage dans l'espace lors des orages solaires sur les satellites. A ce propos il prépare un nano satellite 100% Onera qui ira dans l'espace en 2027.

Sebastien Brethenou ,
Sylvain Lecas ,
Anaïs Genin

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