

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 28 mai 2026 :

- **Boeing obtient le feu vert de la FAA pour produire 47 737 MAX par mois**
 - **Prix, fréquence, services : tout savoir sur le CDG Express reliant Paris à Roissy**
 - **Plus flexible, plus rapide et moins risqué... Le florissant business du leasing d'avions de ligne**
 - **Easyjet et Amsterdam-Schiphol déploient le roulage automatisé**
 - **« Je suis perdu » : avant le Mondial, l'aéroport de Los Angeles reste une galère et un « enfer » pour ses usagers**
 - **Hôtellerie : le patron d'Accor n'exclut pas d'écourter son mandat**
 - **Corsair ouvre deux lignes vers la Guadeloupe depuis Marseille et Toulouse, sans passer par Paris**
 - **OPINION. « L'avenir du secteur aérien doit aussi s'écrire au féminin »**
-

Boeing obtient le feu vert de la FAA pour produire 47 737 MAX par mois

Air Journal – 28 mai 2026

Boeing a obtenu le feu vert du régulateur américain pour porter la cadence de production du 737 MAX à 47 appareils par mois et affirme avoir déjà aligné ses lignes d'assemblage sur ce nouvel objectif, contre 42 actuellement. L'avionneur reste toutefois sous forte surveillance de la FAA, et prévoit une montée en puissance progressive, sur fond de contraintes de qualité et de sécurité toujours très strictes.

Intervenant lors d'une conférence organisée par Bernstein, Kelly Ortberg a indiqué que Boeing avait franchi la revue dite « capstone » de la FAA, condition préalable à une hausse de la cadence du 737 MAX à 47 exemplaires par mois. « Nous avons passé la revue capstone pour le rythme de 47, nous sommes désormais en train de faire tourner la ligne à cette cadence de 47 appareils par mois », a-t-il déclaré, ajoutant qu'il faudrait « quelques mois de stabilisation » avant que ce rythme ne soit pleinement atteint.

Selon le dirigeant, la production tourne actuellement autour de 42 appareils mensuels, un niveau déjà supérieur au plafond de 38 avions par mois imposé par la FAA en 2024, après un incident grave sur un 737 MAX d'Alaska Airlines qui avait relancé les critiques sur la culture sécurité du constructeur. La levée progressive des restrictions témoigne du fait que le régulateur juge que les mesures correctives engagées par Boeing sur ses lignes d'assemblage, notamment dans la région de Seattle, commencent à porter leurs fruits.

Un calendrier de montée en cadence prudent

Kelly Ortberg rappelle que la trajectoire de production ne sera pas linéaire : « Il nous faudra probablement quelques mois de stabilisation... Mon intuition est que nous continuerons à augmenter le rythme, cela prendra peut-être un peu plus de temps, mais nous sommes lancés pour la cadence de 47 par mois et nous devrions y être dans les prochains mois. » Boeing avait déjà indiqué lors de la publication de ses résultats trimestriels fin avril qu'il visait une cadence de 47 MAX par mois au cours de l'été.

Au-delà de ce premier seuil, l'industriel envisage une nouvelle hausse vers 52 appareils par mois, un jalon qui pourrait exiger « au moins six mois, voire plus » une fois la cadence de 47 consolidée, si le nouveau rythme est formellement entériné par la FAA en juillet ou août. Ortberg souligne que « le monde entier regarde » la capacité de Boeing à tenir durablement les seuils de 47 puis 52 appareils mensuels, preuve que la question de la fiabilité industrielle est devenue centrale pour les compagnies clientes, les autorités et les marchés financiers.

Une cadence encore loin des sommets d'avant-crise

Avant les crises successives du 737 MAX, Boeing avait déjà atteint une cadence de 57 monocouloirs MAX par mois, et avait un temps envisagé de grimper plus haut encore pour répondre à la demande des compagnies aériennes. Kelly Ortberg reconnaît toutefois que ce niveau n'est aujourd'hui plus tenable dans le cadre des nouvelles exigences de sécurité et de qualité : il ne pense pas que Boeing puisse « soutenir » une cadence de 57 avec les processus actuels, même si le marché justifierait à terme des volumes plus élevés.

L'objectif de long terme affiché reste d'atteindre un jour une cadence de 63 appareils par mois, horizon que le PDG juge compatible avec la demande mondiale pour des monocouloirs

économiques en carburant. « Nous aimerions un jour atteindre une cadence de 63 par mois, et nous pensons que le marché soutiendra ces cadences plus élevées », a-t-il déclaré, tout en rappelant que Boeing a encore « du travail à faire » avant de pouvoir envisager une telle montée en régime.

Le rôle central de la FAA après les incidents du MAX

La question des cadences de production du 737 MAX est étroitement liée aux exigences de la Federal Aviation Administration, qui a repris la main sur de nombreux processus de certification et de contrôle après les deux accidents mortels de Lion Air et Ethiopian Airlines, puis l'immobilisation mondiale de la flotte en 2019. À la suite de ces crises, la FAA a imposé des modifications profondes sur la conception, les procédures d'équipage et la maintenance de l'appareil, tout en renforçant ses audits sur les lignes d'assemblage de Boeing.

En 2024, un incident en vol impliquant la perte d'une porte de fuselage sur un 737 MAX d'Alaska Airlines a conduit le régulateur à plafonner la production du type à 38 appareils mensuels, le temps de vérifier l'efficacité des mesures de contrôle qualité mises en place par le constructeur. Ce plafond a ensuite été graduellement relevé, la FAA autorisant Boeing à monter à 42 appareils par mois à partir de l'automne 2025, puis désormais, à travailler à 47 après une nouvelle série d'inspections et de revues de conformité.

Une normalisation progressive, mais sous haute surveillance

Pour Boeing, la montée en cadence du 737 MAX constitue l'un des piliers de son redressement financier, le programme représentant la principale source de volumes et de trésorerie dans le portefeuille avions commerciaux. L'avionneur américain a indiqué dans son dernier rapport trimestriel qu'elle comptait sur l'augmentation des livraisons de 737 MAX et de 787 pour améliorer ses flux de trésorerie en 2026, tout en réduisant le recours aux appareils sortis de stock.

Joël Ricci

Prix, fréquence, services : tout savoir sur le CDG Express reliant Paris à Roissy

L'Echo Touristique – 27 mai 2026

Le gestionnaire d'infrastructure CDG Express et l'exploitant Hello Paris ont levé le voile, ce 27 mai, sur la future ligne rapprochant l'aéroport de Roissy de la gare de l'Est à Paris.

C'est ce matin, au Technicentre Est Européen (Bobigny, 93), qu'ont été dévoilés le CDG Express et ses services. Une rame élégante et spacieuse aux sièges bleu marine, qui ringardise le vieillissant RER B.

Démarrage le 28 mars 2027

Le CDG Express « répond à un besoin identifié de longue date », qui « se compte en décennies », a insisté Baptiste Maurand, président du gestionnaire d'infrastructure CDG Express.

L'objectif consiste à « proposer une desserte fiable et rapide en redonnant au RER B sa vocation première de train du quotidien », a-t-il ajouté. Le service viendra aussi concurrencer les nombreux taxis et VTC qui gravitent autour de Roissy.

Le CDG Express doit relier la gare de l'Est à Paris à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (CDG2) en vingt minutes. Les trains circuleront toutes les quinze minutes, de 5 heures du matin à minuit, à compter du 28 mars 2027. Et de, 7 jours sur 7. La liaison Bipôle en cours d'aménagement permettra de rejoindre en cinq minutes la gare du Nord à pied par un tunnel depuis la gare de l'Est.

Des prix pour les détenteurs de Pass Navigo

Côté prix, un voyageur seul paiera 25 euros le trajet simple. L'achat d'un billet aller-retour donnera droit à une réduction de 15% (soit 42,50€ l'AR). La gratuité sera accordée aux jeunes de 16 ans et moins accompagnés d'un adulte. Un abonnement pour les 90 000 salariés de la plateforme aéroportuaire est à l'étude.

Enfin, les détenteurs d'un Pass Navigo obtiendront 35% de réduction, ce qui portera le prix à 16,50 euros l'aller simple (28 euros l'AR grâce à la réduction de 15%).

« Une famille francilienne dont les parents détiennent un Pass Navigo, voyageant avec deux enfants, déboursera ainsi 33 euros par trajet simple, et 56 euros l'aller-retour. La moitié de nos voyageurs sont soit en famille, soit entre amis, avec un bagage en soute », a déclaré Myriam Taghzouti, directrice marketing et services.

Reste à déterminer le prix pour les 12 sièges Premium de l'espace « lounge », plus spacieux, destiné surtout aux voyageurs d'affaires.

Les rames comptent jusqu'à 420 sièges et des rangements généreux pour les bagages.

Les agences de voyages et les compagnies au coeur du dispositif

Un site web et une application multilingues ainsi que des distributeurs automatiques dans les aéroports et à la gare de l'Est permettront d'acheter les billets en direct. Les usagers pourront également opter pour l'« open payment », soit le paiement dans les transports par carte bancaire. L'application SNCF Connect devrait elle aussi pouvoir vendre les billets.

En complément, Hello Paris compte bien s'appuyer sur tout l'écosystème du voyage. Comment Hello Paris compte-t-elle travailler avec les compagnies aériennes et les agences de voyage ? « Ce sont des acteurs très importants de la réussite du CDG Express », répond Myriam Taghzouti. « Nous avons des discussions avec Air France qui reste une compagnie de référence sur le terminal 2, mais aussi d'autres compagnies aériennes et le groupe ADP. »

« Pour les compagnies aériennes, nous réfléchissons à la possibilité d'être commercialisés sur leur site internet. Pour les agences de voyages, nous avons des échanges avec des regroupements d'agences de voyages et les opérateurs qui fournissent les outils pour les agences pour être intégrés dans les outils de vente » comme les GDS.

Un objectif de 6 à 8 millions de voyageurs

« Tout notre modèle économique repose sur les recettes des voyageurs, comme les autres liaisons européennes », a indiqué Soledad Valencia-Rissetto, présidente de l'exploitant Hello Paris. L'objectif est d'atteindre 6 à 8 millions de voyageurs par an en vitesse de croisière, soit

dans 2 à 3 ans, soit 10% à 15% de la fréquentation de l'aéroport de CDG. La clientèle devrait être majoritairement loisirs (à 78%), selon les calculs du gestionnaire.

Le gestionnaire prévoit 13 trains de différentes configuration, transportant chacun jusqu'à 420 sièges. Parmi eux figure « un train de réserve » afin de gérer au mieux les aléas, a précisé Marc Sorrentino, directeur général de Hello Paris Services.

Un chef de bord maîtrisant l'anglais a minima, avec une expérience dans l'accueil ou le tourisme, embarquera sur chaque départ.

Au niveau du recrutement, le CDG Express a reçu plus de 10 000 candidatures, pour 170 postes à pourvoir.

Un investissement de 2,6 milliards d'euros

Le projet, porté par Aéroports de Paris, la Banque des territoires et SNCF Réseau a coûté au total 2,6 milliards d'euros, notamment financé par un emprunt de 2,2 milliards d'euros à l'État. Les infrastructures seules (rails, rames, atelier de maintenance...) auront représenté un investissement de 2,6 milliards d'euros, amorti sur 50 ans.

Pour CDG, c'est une question de compétitivité. Il devenait urgent de « doter Paris d'une nouvelle navette aéroportuaire directe, à l'instar des autres capitales internationales », rappelle Baptiste Maurand.

Du côté d'Orly, la navette automatique Orlyval relie depuis 1991 la gare d'Antony (RER B) à l'aéroport en environ six minutes, pour 14 euros l'aller-retour.

Linda Lainé

Plus flexible, plus rapide et moins risqué... Le florissant business du leasing d'avions de ligne

Les Echos – 28 mai 2026

Plus de la moitié de la flotte mondiale appartient à des bailleurs, qui louent leurs appareils aux compagnies aériennes. Avec les retards des constructeurs aéronautiques et les besoins de flexibilité, le leasing a de beaux jours devant lui.

Alors que les transporteurs mondiaux, frappés de plein fouet par la flambée du kérosène, sont contraints de réduire la voilure, le leasing d'avions commerciaux, lui, vole au-dessus de la crise. Passé de 10 % de la flotte mondiale en 1990 à près de 60 % actuellement, la proportion d'appareils détenus par des bailleurs (ou lessors en anglais) mais opérés par des compagnies aériennes devrait encore croître ces prochaines années. La flotte d'AerCap, le leader irlandais du secteur qui a commandé mi-mars 100 nouveaux monocouloirs à Airbus, atteint 1.611 appareils, contre 600 pour Air France - KLM, dont deux tiers loués ou en crédit-bail.

Estimé par Global Market Insight à 230 milliards de dollars en 2026, le marché mondial du leasing d'avions de lignes devrait quasi tripler et atteindre 635 milliards en 2035. Une montée en puissance portée par le doublement structurel du trafic international de

passagers d'ici 2050... mais également par les déboires des constructeurs aéronautiques et les retards de livraisons engendrés.

« Les délais de livraisons ont déraillé sévères. Pré-Covid, quand on commandait un avion, on l'avait presque de suite. Mais un A320neo commandé aujourd'hui ne sera livré qu'en 2031 ou 2032 », fulmine un patron de compagnie aérienne, pour qui le manque de nouveaux avions disponibles pourrait contraindre la croissance de capacités.

Razzia sur les livraisons

D'après l'Iata, l'association internationale des transporteurs aériens, fin 2025, les déficits de livraison s'élevaient au moins à 5.300 aéronefs et le retour à la normale de l'écart structurel entre les besoins des compagnies et la capacité de production des constructeurs ne se ferait probablement pas avant 2031-2034.

D'où le recours massif aux bailleurs, « à l'heure où la disponibilité des appareils est devenue un enjeu majeur pour l'ensemble du secteur aérien », insiste Transavia. En raison de retards de livraison d'Airbus, la filiale low cost d'Air France - KLM, dont 80 % des avions sont loués, explique avoir dû « prolonger certains contrats de location pour garantir la taille de flotte nécessaire à sa stratégie de développement ».

« En passant par un loueur, une compagnie peut doubler la file d'attente et obtenir de suite des appareils supplémentaires, ce qui permet de se développer bien plus rapidement », pointe Paul Chiambaretto, professeur à la Montpellier Business School et directeur de la Chaire Pégase sur l'économie du transport aérien.

A ce jour, près d'un avion sur deux sortant des usines d'Airbus finit entre les mains d'un bailleur, explique le constructeur européen. Si les « lessors » ne représentaient en 2025 que 16 % du carnet de commandes de l'avionneur, nombre de compagnies aériennes font le choix du « sale and lease back », précise un porte-parole d'Airbus. A la réception de leurs commandes, elles vendent l'actif à des bailleurs et le récupèrent en location longue durée (avec option d'achat ou non), leur permettant ainsi de préserver leur trésorerie tout en bénéficiant d'un nouvel appareil.

Avantages en pagaille

Grâce au leasing, les compagnies peuvent également exploiter des avions de dernière génération, plus économes en carburant, sans attendre de nouvelles livraisons. A l'heure actuelle, « 63 % de la flotte mondiale est composée d'avions de l'ancienne génération, cela pose un problème de rentabilité avec de tels prix du kérosène », pointe Stephen Burnside, responsable monde de Cirium Ascend Consultancy, société de conseil spécialisée dans l'aérien.

Louer un avion plutôt que l'acheter offre également aux transporteurs une grande flexibilité opérationnelle, les flottes pouvant être ainsi adaptées en fonction de la demande et de la saisonnalité. Egalement « un vrai atout pour tester de nouvelles destinations sans trop s'engager en achetant un avion », souligne Philippe Berland, spécialiste du transport aérien chez SIA Partners.

Un avantage d'autant plus important en pleine crise, alors que les compagnies doivent se résoudre à sabrer leur plan de vols. Easyjet, dont une partie minoritaire de la flotte est louée,

explique ainsi maintenir « une forte flexibilité grâce au leasing, avec la capacité de restituer des appareils aux bailleurs, ou de prolonger les contrats de location, en fonction des conditions du marché ».

L'exception Ryanair

Pourtant, certaines compagnies, comme Ryanair, refusent de céder aux sirènes du leasing. La low cost irlandaise affirme ainsi posséder 100 % de sa flotte. Une stratégie qui lui permet de réduire ses coûts à long terme, lui offre « un meilleur contrôle opérationnel » et lui évite la « volatilité des locations ».

A l'inverse, Lufthansa, qui possédait 88 % de sa flotte en 2024, affirme « se tourner un peu plus vers le leasing à l'avenir » afin de gagner en flexibilité et réduire les dépenses d'investissement. Sans donner de chiffre précis, le groupe allemand semble vouloir s'aligner davantage sur ses concurrents européens - Air France KLM et IAG (British Airways, Iberia) détenaient 48 % et 46 % de leur flotte en 2024 - tout en gardant en propre la majorité de ses appareils. De quoi faire les bonnes affaires des lessors.

Charles Plantade

Easyjet et Amsterdam-Schiphol déploient le roulage automatisé

Air&Cosmos – 27 mai 2026

Quatre Airbus de la compagnie orange sont en cours d'équipement pour utiliser la solution TaxiBot sur la plateforme néerlandaise. La compagnie low cost Easyjet et l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol ont annoncé le 26 mai le déploiement de la solution de la technologie électrique TaxiBot pour les opérations de roulage des Airbus de la low cost sur la plateforme néerlandaise.

Réduire les émissions et le bruit au sol

TaxiBot, financé par le projet Sesar Heron, est un tracteur d'avion semi-robotisé, sans 'push-back', qui permet aux appareils de circuler entre la porte et la piste sans utiliser leurs moteurs principaux. L'avion fonctionne alors uniquement avec son groupe auxiliaire de puissance (APU), ce qui réduit considérablement la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et le bruit pendant les opérations au sol. L'acquisition du premier TaxiBot électrique a été rendue possible en partie grâce à l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA), dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, en collaboration avec l'entreprise commune Sesar 3, au titre des démonstrateurs phares Digital Sky HERON (Highly Efficient Green Operations).

Après un premier essai concluant en mars, le premier vol commercial easyJet avec passagers a eu lieu le 30 avril. Trois autres Airbus A320neo d'easyJet sont désormais équipés de manière permanente des systèmes TaxiBot dans le cadre du programme, mené en collaboration avec Amsterdam Airport Schiphol, Menzies Aviation, Airbus et SAS.

Economie prévue de 95 kg de carburant et de 299 kg de CO2 par vol

EasyJet estime que TaxiBot permettra d'économiser en moyenne 95 kg de carburant et 299 kg de CO₂ par vol, tout en réduisant également le bruit sur le tarmac. Schiphol est le premier

aéroport en Europe à déployer la technologie TaxiBot électrique pour les opérations d'Airbus. Selon la direction de l'aéroport de Schiphol, un déploiement à grande échelle pourrait réduire la consommation de carburant pendant le roulage jusqu'à 65 %, tout en diminuant significativement les émissions de CO2 (dioxyde de carbone), de NOx (oxyde d'azote) et de particules ultrafines.

Jean-Baptiste Hégy

« Je suis perdu » : avant le Mondial, l'aéroport de Los Angeles reste une galère et un « enfer » pour ses usagers

Le Parisien – 27 mai 2026

À quelques semaines du début du Mondial de football, et alors que des travaux de rénovations sont à l'arrêt, l'aéroport LAX de Los Angeles risque d'être un casse-tête pour les nombreux supporters qui y débarqueront.

Fin d'après-midi à l'aéroport de Los Angeles aux États-Unis. Après 18 heures de voyage, TJ James subit un avant-goût du grand bazar qui attend des dizaines de milliers de touristes lors de la Coupe du monde de football qui s'ouvre le 11 juin.

Avec sa femme, ses deux enfants et quatre valises, il débarque au milieu d'un océan de voitures frustrées roulant au pas. Dans ce concert de klaxons, la famille a bien du mal à identifier le bus qui l'emmènera vers son véhicule de location.

« Il n'y a pas de panneaux expliquant clairement où je dois aller, soupire ce salarié de l'industrie minière, venu de Perth, en Australie. J'ai fait mes recherches, et je galère quand même. »

À 47 ans et déjà quelques passages dans cet aéroport, TJ James plaint les passagers étrangers. « Je suis encore perdu et je suis Américain, raconte l'intéressé à l'AFP. C'est vraiment agaçant. »

Une mauvaise réputation légendaire

La mauvaise réputation de LAX, l'aéroport principal de Los Angeles, est légendaire. L'an dernier, Netflix l'a comparé à une « chambre de torture » dans une publicité pour « Mercredi », son spin-off sur la Famille Adams.

Il voit défiler en moyenne 95 000 véhicules par jour, dont la plupart s'engagent dans un entonnoir infernal : une voie en forme de fer à cheval longeant tous les terminaux, où chaque passager essaie de se faire déposer ou récupérer au plus près.

Afin d'alléger les bouchons, les taxis et VTC sont interdits de prendre des passagers sur l'artère.

Pour s'extraire de l'aéroport, les arrivants sans proche pour venir les chercher doivent donc prendre des bus - qui se ressemblent tous, mais ne vont pas au même endroit selon la couleur de leur arrêt : vert pour le parking des taxis, violet pour les locations de voiture, rouge pour certains hôtels, rose pour d'autres terminaux, etc.

À cause de ce « casse-tête », LAX « est clairement un aéroport que les habitants de Los Angeles adorent détester », résume Joshua Schank, expert de l'institut de l'université UCLA dédié aux transports.

Le Mondial en Amérique du Nord, pour lequel Los Angeles accueille huit matchs, devait permettre à la mégapole californienne d'améliorer son image, deux ans avant d'organiser les Jeux olympiques de 2028.

Un chantier de 3,5 milliards de dollars pour améliorer son accès

Pour désengorger l'aéroport, un train aérien le reliant au métro devait entrer en service avant le tournoi. Mais ce chantier à 3,5 milliards de dollars, initialement promis pour 2023, s'est enlisé dans de multiples retards et des disputes contractuelles avec le constructeur.

Les rames circulent actuellement à vide pour des tests de sécurité. Elles ne seront pas prêtes pour les supporters du Mondial et les autorités ne donnent plus de date d'ouverture.

Contacté, LAX a refusé les demandes d'interview de l'AFP. Ce train « n'a pas reçu l'attention qu'il mérite vraiment en termes d'urgence de la part des élus », déplore Joshua Schank.

C'est selon lui d'autant plus regrettable que Los Angeles, mégapole entièrement conçue pour la voiture avec ses autoroutes tentaculaires, « a plus de travail » que les autres grandes villes américaines pour améliorer ses transports en commun.

Avec six lignes seulement, le métro reste largement insuffisant pour desservir la métropole et ses 10 millions d'habitants.

300 bus supplémentaires prévus pour les supporters

Pour pallier le problème, Los Angeles affectera 300 bus pendant le Mondial pour transporter les supporters directement au stade d'Inglewood, depuis une douzaine d'endroits différents, dont l'aéroport.

Le prix du ticket restera à 1,75 dollar (environ 1,5 euro). Une petite victoire pour les fans, alors que le New Jersey a fait scandale en faisant payer 98 dollars l'aller-retour (environ 84 euros) en train entre New York et le MetLife Stadium.

Mais si elle veut vraiment moderniser son aéroport, Los Angeles doit faire beaucoup plus, selon Joshua Schank.

Pour inciter les passagers à prendre le train automatique, l'expert recommande d'ajouter des lignes de bus à côté de la station de métro qu'il desservira, afin d'augmenter les destinations accessibles. Il souhaiterait aussi faire payer l'accès en voiture au fer à cheval. Sans quoi, les bouchons monstres risquent de perdurer.

« Les élus doivent se mobiliser si nous voulons que les Jeux olympiques soient une réussite », plaide-t-il.

D'ici-là, Henrietta Henry n'a qu'un seul conseil pour les fans de foot qui atterriront à LAX. « Préparez-vous », prévient cette Nigériane qui vient plusieurs fois par an à Los Angeles. « La première fois, c'était vraiment l'enfer pour moi. »

Hôtellerie : le patron d'Accor n'exclut pas d'écourter son mandat

Les Echos – 27 mai 2026

Mercredi, Sébastien Bazin, le président-directeur général du groupe Accor, a indiqué en assemblée générale que son mandat, qui se termine en 2028, serait le « dernier », voire qu'il pourrait être plus court. Le package rémunération et bonus du directeur général du groupe hôtelier a été approuvé à un peu moins de 60 % cette année.

Le mandat de Sébastien Bazin, à la tête de la firme depuis 2013, doit prendre fin en 2028. Et il n'ira visiblement pas au-delà, alors que des tensions se font jour avec certains actionnaires... Pour faire baisser la pression, le dirigeant a d'emblée précisé, mercredi en assemblée générale, qu'il s'agissait de son « dernier mandat ».

Et le calendrier pourrait même, le cas échéant, être plus rapide. « Mon mandat, il s'étend jusqu'en mai 2028. Il peut se raccourcir quand le conseil d'administration aura trouvé la bonne personne. Mais on a bien sûr le temps pour trouver cette bonne personne, et peut-être le plus vite possible », a insisté, ému, le dirigeant à la tribune.

« Pour que ces bonnes décisions soient prises et mises en place, il faut avoir le temps long. J'ai eu le temps long pendant 12 ans. J'ai pensé ce groupe passé de 13 marques à 48 marques. On est devenu le numéro un dans tous les territoires, sauf la Chine et les Etats-Unis. On est allés dans les segments dans lesquels personne ne pensait que nous étions crédibles », a ajouté Sébastien Bazin. « On l'a fait parce que je bénéficiais d'un temps long et de la confiance de la grande partie des actionnaires et du conseil d'administration. On a besoin de ce temps long. Je ne l'aurai pas en restant et je ne le souhaite pas », a-t-il encore ajouté.

Quant au profil idoine... le process démarre seulement. « C'est donc le moment de se mettre à l'ouvrage pour préparer cette succession, pour en parler, pour échanger, pour être d'accord, pas d'accord sur le profil, pour dénicher ces talents qui sont nombreux au sein de cette société et les faire grandir. Seul le conseil d'administration sera juge pour dénicher d'autres talents. Si ces talents existent à l'extérieur de cette société, je veux juste vous dire que ce moment-là, nous devons en faire une opportunité ».

Package adopté moins largement

Signe inhabituel de mauvaise humeur d'actionnaires, Sébastien Bazin a vu sa rémunération adoptée en assemblée générale avec un score bien plus faible que l'an dernier. Un peu plus de 40 % des actionnaires a rejeté la rémunération de son président-directeur général. Le package a donc été validé avec un peu moins de 60 % de voix favorables, alors que la résolution avait été approuvée par 89 % des actionnaires l'an dernier.

Sa rémunération fixe pour 2026 a été établie à 950.000 euros et sa rémunération variable « peut représenter de 0 à 150 % d'un montant de référence brut de 1,4 million d'euros », précise le document d'enregistrement universel de la société consulté par l'AFP.

Cette fronde d'une partie des actionnaires intervient dans un contexte tendu pour le groupe possédant entre autres les marques Sofitel, Novotel et Ibis. Pénalisé par la situation au Moyen-Orient, son chiffre d'affaires a reculé de 2,7 % au premier trimestre, à 1,31 milliard d'euros. Outre le contexte géopolitique, le groupe a dû faire face aux allégations du vendeur à découvert Grizzly Research LLC.

« Traite d'êtres humains »

Dans un rapport publié en mars, ce dernier accusait Accor de complicité de traite d'êtres humains, et affirmait que certains hôtels avaient ignoré des situations de trafic d'enfants. Présentées mercredi, les conclusions d'un audit interne commandé dans la foulée par le groupe ne relèvent « aucune défaillance systémique dans les procédures existantes », selon

Accor, qui affirme que l'étude de Grizzly Research présentait des « biais méthodologiques significatifs ».

Un audit externe a en parallèle été mené par le cabinet de conseil en éthique commerciale GoodCorporation. Il a identifié neuf hôtels n'ayant pas réagi aux signaux d'alerte d'exploitation sexuelle d'enfants, précise Accor. Le rapport a notamment recommandé d'améliorer la formation du personnel en la matière et la coordination avec les organisations non gouvernementales.

Le groupe hôtelier a annoncé lors de son assemblée générale la mise en place de « mesures concrètes », dont « un cadre juridique et un suivi plus stricts », en s'engageant à sanctionner les hôtels qui ne respecteraient pas les standards d'Accor en la matière. Le titre de la société a clôturé en hausse de 2,4 % mercredi après ces clarifications.

Rachel Cotte

Corsair ouvre deux lignes vers la Guadeloupe depuis Marseille et Toulouse, sans passer par Paris

Le Figaro – 28 mai 2026

Seule compagnie à revendiquer un réseau direct entre les régions métropolitaines et les Outre-mer, Corsair ajoute deux nouvelles liaisons vers Pointe-à-Pitre. Une manière de contourner le passage obligé par la capitale.

C'est une petite révolution pour ceux qui, avant de traverser l'Atlantique, devaient d'abord traverser la France. Corsair ouvrira cet hiver deux nouvelles liaisons directes vers la Guadeloupe au départ de Marseille et de Toulouse. La ligne Marseille–Pointe-à-Pitre décollera à partir du 15 décembre, celle de Toulouse–Pointe-à-Pitre le lendemain, le 16 décembre. Dans les deux cas, les vols seront opérés une fois par semaine en Airbus A330neo.

L'annonce peut sembler technique. Elle l'est beaucoup moins pour les voyageurs concernés. Car derrière ces deux traits supplémentaires sur la carte se dessine un enjeu très concret : éviter le passage obligé par Paris-Orly pour rejoindre les Antilles. Pour une famille installée dans le Sud-Ouest, un habitant des Bouches-du-Rhône originaire de Guadeloupe, un chef d'entreprise ou un touriste en quête de soleil en plein hiver, l'économie se compte en heures, en fatigue et parfois en billets de train ou nuits d'hôtel évités.

Seule compagnie à relier directement les régions aux Outre-mer

Là où ses concurrentes continuent de faire de Paris le grand sas d'embarquement vers les Outre-mer, Corsair tente de dessiner une autre carte : celle d'une France régionale reliée directement aux Antilles et à l'océan Indien.

La compagnie exploite déjà des vols entre Bordeaux et Fort-de-France, Nantes et Pointe-à-Pitre, ainsi que des liaisons depuis Marseille et Toulouse vers l'océan Indien, notamment La Réunion, Mayotte et l'île Maurice. Avec ces deux nouvelles lignes vers la Guadeloupe, Corsair renforce un positionnement à part dans le ciel français : celui d'un transporteur long-courrier qui ne pense plus seulement les Outre-mer depuis la capitale.

Le pari vise les vacanciers, bien sûr. Mais pas seulement. Il s'adresse aussi aux familles ultramarines installées dans l'Hexagone, aux voyageurs affinitaires, aux professionnels et aux acteurs économiques locaux. Autrement dit, à tous ceux pour qui les Outre-mer ne sont pas seulement une destination de vacances, mais un lien de vie, de travail ou de famille.

«Nous constatons une attente de plus en plus forte des voyageurs pour des départs directs depuis les régions. Après Nantes et Bordeaux vers les Antilles, ainsi que Marseille et Toulouse vers l'océan Indien, l'ouverture de nos nouvelles liaisons entre Marseille, Toulouse et la Guadeloupe s'inscrit pleinement dans cette stratégie de rapprochement entre l'Hexagone et les territoires ultramarins», souligne au Figaro Pascal de Izaguirre, président-directeur général de Corsair. «Notre objectif est de proposer des parcours plus directs, plus rapides et accessibles, sans passage obligé par Paris.»

Un vol par semaine dès décembre

Depuis Toulouse, le vol partira chaque mercredi à 12 heures (midi) pour atterrir à Pointe-à-Pitre à 15h50. Le retour quittera la Guadeloupe à 17h50, avec une arrivée à Toulouse le lendemain à 6h50. Depuis Marseille, les vols seront d'abord opérés le mardi jusqu'au 29 décembre, puis le jeudi. Départ prévu de Marseille à 11h30, arrivée à Pointe-à-Pitre à 16 heures. Dans l'autre sens, l'avion décollera de Guadeloupe à 18 heures pour se poser à Marseille le lendemain à 7h30.

Les billets sont annoncés à partir de 760 euros TTC l'aller-retour, avec un bagage inclus. Corsair précise que ces vols seront assurés en Airbus A330neo, appareil qui compose désormais l'intégralité de sa flotte long-courrier. La compagnie y voit un moyen d'harmoniser son produit à bord, que le passager parte de Paris ou d'une ville régionale.

Pour Corsair, l'enjeu est clair : faire des régions métropolitaines un point de départ crédible vers les Outre-mer, et pas seulement une étape avant Paris. Une manière aussi de répondre à une réalité très concrète du voyage long-courrier en France : tous les chemins ne passent plus forcément par Orly.

Yan Bernard-Guilbaud

OPINION. « L'avenir du secteur aérien doit aussi s'écrire au féminin »

La Tribune – 27 mai 2026

Que ce soit dans un cockpit, sur le tarmac, dans un centre de maintenance ou dans une tour de contrôle, les femmes demeurent encore minoritaires. Par Lynda Baumann, Directrice Générale – Hub Opérations chez FedEx (*)

Non pas par manque de compétences ou d'appétences, mais parce que le secteur, historiquement masculin, doit encore évoluer vers davantage de mixité. Cette transformation est en cours dans de nombreuses entreprises, et mérite d'être poursuivie collectivement.

Pourquoi les femmes doivent faire partie de l'avenir de l'aviation

Dans un contexte où le secteur aérien fait face à de profondes évolutions — environnementales, opérationnelles, technologiques — les organisations doivent attirer et fidéliser tous les talents. Aujourd'hui, les femmes représentent 24 % des effectifs aéronautiques en France et 16 % des postes techniques. Ces chiffres témoignent du chemin

parcouru, mais aussi du potentiel qui reste à développer. Pour une filière qui se veut innovante, diversifier les profils est une opportunité avant tout.

Poursuivre et renforcer la dynamique de féminisation

La progression est réelle, même si elle reste contrastée selon les métiers. Certaines activités se sont fortement ouvertes — régulation, sûreté — tandis que d'autres domaines comme la maintenance, le pilotage, l'ingénierie ou les opérations demeurent majoritairement masculins. Les femmes restent également sous-représentées dans les instances de direction, là où se façonnent les décisions clés. À titre d'illustration, seules 8 des 100 plus grandes compagnies aériennes mondiales sont dirigées par une femme.

Pourtant, les bénéfices de la diversité sont largement documentés. Des équipes plus mixtes améliorent la prise de décision, renforcent la sécurité opérationnelle et favorisent la performance durable. Une étude de McKinsey publiée en 2023 l'a montré, des équipes plus diverses prennent de meilleures décisions et anticipent mieux les risques au bénéfice de la performance financière et opérationnelle de l'entreprise.

Des freins encore présents, mais des chemins qui s'ouvrent

Les obstacles à une plus grande mixité sont connus. Ils apparaissent parfois dès l'orientation scolaire, où les métiers techniques et scientifiques de l'aérien restent insuffisamment associés à des parcours féminins. Ils se poursuivent dans l'organisation du travail — horaires atypiques, modèles de carrière parfois rigides — et peuvent se refléter dans certains processus de recrutement ou de promotion dont les biais tendent, cependant, à s'effacer peu à peu.

Face à ces obstacles, le secteur est en mouvement et certaines initiatives montrent la voie. Des organisations pionnières ont mis en place des programmes pour accélérer l'essor des carrières féminines. C'est le cas, entre autres, d'Aérométiers, qui a lancé dès 2009 l'initiative « Féminisons les métiers de l'aérien » pour inciter les acteurs à s'engager sur des bonnes pratiques. Des entreprises, parallèlement, ont revu leurs critères de promotion ou fixé des objectifs clairs de mixité dans leurs équipes et leurs instances dirigeantes. En matière de formation, des partenariats avec des écoles et des lycées permettent de rendre visibles des « role models » féminins et de lutter contre l'autocensure. Ces actions ne relèvent pas du symbole : elles produisent des résultats mesurables en matière d'attractivité, de fidélisation et de performance.

Une transformation qui doit rester collective

La féminisation des métiers de l'aérien ne pourra progresser que si tous les acteurs de la filière avancent ensemble. Nul ne peut réussir seul : compagnies, gestionnaires d'aéroports, entreprises du fret, écoles, pouvoirs publics... chacun a un rôle à jouer ! En travaillant de manière concertée, en partageant les bonnes pratiques et en valorisant les réussites, il est possible de créer un environnement plus équilibré et plus inclusif au bénéfice de tous les talents.

Encourager la présence des femmes dans nos équipes, nos métiers et nos centres de décision n'est ni une tendance passagère ni une concession : c'est une condition essentielle pour construire l'avenir de notre industrie.

(*) Lynda Baumann est Directrice Générale des Opérations du Hub aérien de FedEx à Roissy

CDG. Forte de plus de 20 ans d'expérience au sein du groupe, elle a occupé plusieurs postes de direction en Europe, notamment en planification, ingénierie et gestion des opérations aériennes. Elle a joué un rôle central dans des projets stratégiques majeurs, dont l'expansion du hub de CDG, visant à renforcer les capacités et la performance du réseau. Ingénieure de formation, elle est reconnue pour son expertise en excellence opérationnelle et en transformation des infrastructures logistiques.

