

Revue de presse

Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 1er juin 2026 :

- **Guerre au Moyen-Orient : le trafic aérien mondial recule pour la première fois depuis la reprise post-covid**
- **Fret aérien : la guerre au Moyen-Orient freine les hubs du golfe, pas la croissance mondiale**
- **La taxe sur les billets d'avion baisse pour 26 liaisons en France**
- **FMI et banque mondiale alertent : risque de pénurie de pétrole dès l'été, l'aviation civile en première ligne**
- **Transport aérien : le gouvernement réduit la taxe sur les billets de certaines lignes intérieures**
- **Transport aérien : la baisse du tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers effective au 1er juin ne concerne pas les Outre-Mer**
- **Aéroports du Maroc : record historique de passagers en 2025 et cap sur la stratégie aéroport 2030**

- **Les vols brièvement suspendus à l'aéroport de Munich en raison d'une alerte aux drones**
 - **Intelligence artificielle : Airbus mise sur Mistral pour s'affranchir des géants américains**
-

Guerre au Moyen-Orient : le trafic aérien mondial recule pour la première fois depuis la reprise post-covid

Air Journal – 30 mai 2026

Le trafic aérien mondial a reculé en avril 2026, pour la première fois depuis la reprise post-Covid, sous l'effet de la guerre au Moyen-Orient et de la flambée du kérosène. Selon l'Association du transport aérien international (IATA), la demande mondiale de transport de passagers a diminué de 3,4% sur un an, mais le reste du marché reste orienté à la hausse si l'on exclut la région en conflit.

En avril, la demande totale de passagers, mesurée en kilomètres-passagers payants (RPK), a baissé de 3,4% par rapport à avril 2025. Sans le Moyen-Orient, la demande aurait au contraire progressé de 1,2%, souligne l'IATA. La capacité mondiale, en sièges-kilomètres offerts (ASK), a reculé de 2,9%, pour un coefficient d'occupation moyen de 83,1%, en léger repli de 0,4 point.

Le trafic international a été le plus touché, avec une baisse de 5,3% des RPK, tandis que le trafic intérieur est resté globalement stable. « La chute de 46,6% de la demande chez les transporteurs du Moyen-Orient, attribuable à la guerre dans la région, a été si marquée qu'elle a fait baisser l'ensemble de la demande de 3,4% », résume Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Guerre en Iran et avions moins remplis

La demande des compagnies aériennes du Moyen-Orient a plongé de 46,6 %. Cette baisse régionale a suffi à entraîner le trafic aérien mondial dans le rouge. La capacité est en chute de 37,2% et le coefficient de remplissage limité à 70,6%, en recul de 12,5 points.

L'IATA attribue ce décrochage à la guerre en Iran, qui perturbe les flux de correspondance et les grands hubs de la région. Le communiqué souligne que la baisse reste massive mais que le rythme du repli ralentit légèrement par rapport à mars, grâce à un cessez-le-feu qualifié de « fragile ».

Europe et Asie redessinent leurs routes

Toutes les autres grandes régions affichent une croissance du trafic international, malgré le contexte. En Asie-Pacifique, la demande internationale progresse de 3% sur un an, pour une capacité en hausse de 0,7% et un coefficient de remplissage record de 87,5% pour un mois d'avril.

En Europe, le trafic international augmente de 0,9%, avec une capacité en hausse de 0,3% et un taux d'occupation moyen de 84,9%. L'IATA note un bond de 15,3% du trafic direct Europe-Asie, qui « remplace » une partie des flux qui passaient auparavant par les hubs du Golfe.

Amériques, Afrique : croissance modérée mais réelle

En Amérique latine, la demande internationale grimpe de 8,9%, pour une capacité en hausse de 7,2% et un coefficient d'occupation de 84,6%, en progression de 1,4 point. L'Afrique enregistre une hausse plus modeste de 2,2% des RPK, pour une capacité en hausse de 1,2% et un remplissage de 77,9%.

Les transporteurs d'Amérique du Nord, eux, affichent une demande internationale stable (0% de variation sur un an), avec une capacité en recul de 1,1%. Le coefficient d'occupation s'améliore légèrement à 83,9%, soit 0,9 point de plus que l'an dernier.

Marchés intérieurs : stagnation et contrastes

Dans le monde, les marchés intérieurs sont restés au point mort : les RPK domestiques sont inchangés en avril 2026 par rapport à 2025, tandis que la capacité progresse de 0,8%. Le coefficient d'occupation moyen des vols intérieurs recule de 0,7 point, à 81,9%.

Les évolutions varient fortement d'un pays à l'autre. La demande progresse au Brésil (+2,6%), en Chine (+1,2%) et au Japon (+3,7%), mais recule en Australie (-0,4%), en Inde (-2,9%) et aux États-Unis (-0,6%). L'IATA relève que la capacité intérieure au Japon baisse depuis huit mois consécutifs, malgré la hausse de la demande.

Carburant cher et billets sous pression

Au-delà du conflit régional, la flambée du kérosène complique la donne pour les compagnies aériennes. « Le coût du carburéacteur a plus que doublé en avril, ce qui pousse les tarifs aériens à la hausse », avertit Willie Walsh. Les programmes de vols montrent une offre réduite dans les prochains mois, signe que les transporteurs ajustent leur capacité. Cette combinaison de capacité en baisse et de carburant record met « les billets sous pression » à l'approche de la haute saison estivale.

Un équilibre fragile avant la haute saison

Pour l'IATA, la situation reste « hautement volatile », entre chocs géopolitiques et envolée des coûts. Le repli d'avril ne signifie pas un retournement généralisé du marché, mais il montre la sensibilité du transport aérien aux crises régionales majeures.

Hors Moyen-Orient, la demande continue de progresser et plusieurs régions battent des records de remplissage. Mais la combinaison d'avions moins remplis au Moyen-Orient, de reroutages coûteux et de carburant cher laisse planer le risque de nouvelles hausses de tarifs et d'ajustements de capacités au cœur même de la saison d'été.

Fret aérien : la guerre au Moyen-Orient freine les hubs du golfe, pas la croissance mondiale

Le fret aérien mondial a repris de la hauteur en avril 2026, après un trou d'air en mars lié au conflit au Moyen-Orient. Selon l' Association du transport aérien international (IATA), les volumes ont progressé d'environ 4% sur un an en avril, et restent en hausse de 3,6% sur les quatre premiers mois de l'année, au-dessus déjà du record de 2025.

L'IATA rappelle que 2025 avait déjà marqué un sommet historique pour le fret, avec des volumes mondiaux au plus haut, portés par le e-commerce et la demande de produits à forte valeur ajoutée. En 2026, la tendance demeure positive : sur la période janvier-avril, le fret aérien mondial affiche une croissance de 3,6% en tonnes-kilomètres de chargement par rapport à la même période de 2025.

Le mois d'avril confirme ce rebond, avec une hausse d'environ 4% des volumes transportés par rapport à avril 2025, après une contraction de 4,8% en mars, au démarrage de la guerre au Moyen-Orient.

Effet Moyen-Orient : du choc de mars au rebond d'avril

En mars, les grands hubs du Golfe avaient été durement touchés par la fermeture ou la restriction de certains espaces aériens, entraînant une chute de 4,8% de la demande globale de fret. L'IATA expliquait alors ce recul par « les graves perturbations dans les grands aéroports pivots du Golfe en raison de la guerre au Moyen-Orient », combinées à l'effet saisonnier du Nouvel An lunaire en Asie.

En avril, le marché « a rebondi », souligne l'association : la demande globale repasse en territoire positif, même si les compagnies aériennes du Moyen-Orient restent en net retrait. Les compagnies aériennes de la région voient encore leur demande chuter de 18,2% sur un an en avril, ce qui contraste avec la dynamique observée dans le reste du monde. Elles restent pénalisées par la guerre et par la désorganisation des routes traditionnelles entre l'Asie, l'Europe et l'Afrique.

L'Asie-Pacifique en tête, Europe et Amérique du Nord suivent

La croissance du fret est tirée par l'Asie-Pacifique, qui reste le premier marché mondial avec près de 36% de part de marché. Les compagnies aériennes de la région ont vu leurs volumes progresser de 10,5% en avril sur un an, portés par des « flux commerciaux asiatiques résilients », note l'IATA.

Les transporteurs européens enregistrent eux aussi une progression, avec une hausse de 6% de la demande de fret en avril par rapport à 2025. En Amérique du Nord, la croissance est plus modérée mais réelle, autour de 5% en tonnes-kilomètres sur la même période, dans un contexte de commerce transpacifique et transatlantique toujours actif.

Les transporteurs d'Amérique latine et d'Afrique, plus petits en volume, bénéficient en partie du report de flux et de la recherche d'itinéraires alternatifs. L'IATA estime toutefois que ces marchés restent dépendants de la santé du commerce mondial et des capacités offertes par les grandes alliances intercontinentales.

Fret aérien, grand gagnant d'un monde sous tensions

Pour l'association, la résilience du fret aérien s'explique par son rôle de « filet de sécurité » logistique, en particulier lorsque le maritime est perturbé. La guerre au Moyen-Orient et les

risques sur certaines routes maritimes ont renforcé l'attrait du transport par avion pour l'électronique, les médicaments ou les produits frais à haute valeur.

« La croissance a été soutenue par des flux commerciaux asiatiques résilients », souligne l'IATA, qui voit le fret comme l'un des segments les plus solides du transport aérien en 2026. Après une année 2025 déjà record, l'association anticipe ainsi une nouvelle progression des volumes annuels, confirmant le rôle clé du fret dans les revenus des compagnies aériennes.

La taxe sur les billets d'avion baisse pour 26 liaisons en France

Les Echos – 31 mai 2026

Le gouvernement réduit de 65 % la « taxe Chirac » pour 26 lignes « relevant de l'aménagement du territoire ». Une bonne nouvelle pour les voyageurs qui n'est cependant saluée qu'à demi-mot par le secteur aérien tricolore.

Quinze mois après son triplement, la taxe sur les billets d'avion diminue en France, en pleine crise énergétique. Le ministre des Transports, Philippe Tabarot, a annoncé dimanche « l'entrée en vigueur au 1er juin d'une réduction de taxe pour les lignes aériennes relevant de l'aménagement du territoire ».

La réduction fait passer le montant de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA), de 7,40 euros à 2,63 euros par billet, soit « une réduction de 65 % par rapport au tarif actuellement en vigueur », souligne le communiqué du ministère. Pour les 26 liaisons concernées, la « taxe Chirac » revient donc à son niveau d'avant mars 2025.

Vers la Corse et Strasbourg

Il s'agit principalement de celles soumises à une obligation de service public, « dont les liaisons générant les flux de trafic les plus importants à destination et en provenance des aéroports de Paris-Orly, Marseille et Nice ». Autrement dit mal desservies par le train, comme Aurillac-Paris, Rodez-Paris ou Poitiers-Lyon, et les dessertes entre l'Hexagone et la Corse. Sont aussi concernés les vols entre Strasbourg, siège du Parlement européen, et Madrid, Munich et Copenhague. Est enfin citée la petite ligne Brest-Ouessant.

« En rendant ces liaisons plus accessibles financièrement, cette mesure traduit la volonté du gouvernement de soutenir la connectivité des territoires les moins bien desservis et d'alléger le coût du transport aérien depuis et vers ces destinations », a déclaré Philippe Tabarot. Pour EasyJet, qui relie notamment Lyon et La Rochelle, « cette annonce souligne l'importance de la connectivité régionale qui doit être soutenue et maintenue sur le long terme ».

« Nombre très limité de routes »

Mais, dans l'ensemble, cette décision n'a été saluée qu'à demi-mot par le secteur. La Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM) applaudit la validation par Bruxelles de ce « tarif réduit qui n'est cependant qu'applicable sur un nombre très limité de routes à ce stade ». A ses yeux, il faudrait aller donc plus loin et « abaisser significativement la fiscalité sur le transport aérien français, compte tenu des effets négatifs de celle-ci sur l'économie française et le transfert d'activité vers d'autres pays de l'Union européenne ».

Certains voient même un désaveu derrière le geste du gouvernement. « Cette décision confirme que l'augmentation de la TSBA pénalise la connectivité » aérienne en France, souffle une compagnie concernée.

Même son de cloche du côté d'Air France-KLM, qui relie notamment la Corse au continent. Le groupe « salue l'entrée en vigueur de cette disposition, qui vise à remédier en partie aux conséquences délétères de l'augmentation de la TSBA sur l'accessibilité du transport aérien ». « Dans un environnement de concurrence exacerbée, il est urgent de repenser cette politique fiscale dans son ensemble au service de la connectivité de notre territoire », ajoute le groupe franco-néerlandais.

Malgré cela, cette baisse de taxe est bienvenue pour les voyageurs, qui voient grimper le prix des billets d'avion en raison de la flambée du kérosène provoquée par de la guerre au Moyen-Orient. Mais il ne s'agit pas pour autant d'un geste du gouvernement pour le pouvoir d'achat, comme le chèque carburant de 100 euros accordé aux « gros rouleurs » - 439.000 Français en ont fait la demande à ce jour, a déclaré dimanche le Premier ministre, Sébastien Lecornu, sur le réseau X.

L'outre-mer en suspens

L'exemption à la hausse de la TSBA de certaines lignes était prévue dès le budget de l'Etat pour 2025, qui instaurait un triplement pour les vols nationaux et européens et un doublement pour les moyen-courriers.

Paris avait alors entamé des pourparlers avec la Commission européenne pour que les petites liaisons nationales puissent bénéficier d'un taux réduit. Bruxelles vient de donner son feu vert, ouvrant la voie à la mesure publiée dimanche au « Journal officiel ».

En revanche, le gouvernement discute toujours avec les services de la Commission au sujet des territoires d'outre-mer, pour lesquels le dispositif dérogatoire prévu dans la loi de finances 2025 « ne pouvait pas être retenu juridiquement en l'état ». « Nous poursuivons donc activement le travail engagé afin de trouver une solution juridique solide et adaptée pour nos outre-mer », affirme Philippe Tabarot.

FMI et banque mondiale alertent : risque de pénurie de pétrole dès l'été, l'aviation civile en première ligne

Air Journal – 31 mai 2026

Le Fonds monétaire international (FMI), la Banque mondiale et plusieurs organisations internationales alertent sur un risque de pénurie de pétrole dès cet été si le trafic maritime ne revient pas à la normale dans le détroit d'Ormuz. Un scénario qui ferait flamber le prix du kérosène et pèserait lourdement sur le transport aérien civil.

Le cœur des inquiétudes se situe dans le détroit d'Ormuz, par où transite environ 20% des hydrocarbures mondiaux. La guerre opposant les États-Unis et Israël à l'Iran a entraîné des fermetures et de lourdes restrictions sur ce couloir stratégique.

« Les stocks mondiaux de pétrole se réduisent à un rythme record du fait de la perte majeure de livraisons passant par le détroit d'Ormuz », avertissent dans un communiqué commun le FMI, la Banque mondiale, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) et l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Selon ces institutions, si la circulation maritime ne revient pas rapidement à la normale, la baisse continue des réserves « représenterait un risque accru en termes de sécurité énergétique et plus largement de résistance de l'économie ».

Un risque de pénurie dès l'été

Les organisations internationales pointent un horizon de plus en plus proche : celui du pic de demande de l'été dans l'hémisphère Nord. Elles estiment que, sans normalisation rapide du trafic maritime dans le Golfe, les stocks pourraient être insuffisants pour absorber ce surcroît de consommation, kérosène pour l'aviation, essence pour véhicules terrestres, etc.

Pour l'heure, le recours aux réserves stratégiques et un tassement partiel de la demande ont permis de contenir le choc, même si « cela ne signifie pas que cette adaptation s'est faite sans difficultés partout ». Mais ces marges de manœuvre ne sont pas illimitées. L'AIE souligne que l'absence de nouvelles cargaisons chargées dans le Golfe depuis le début de la guerre rend la situation « plus critique en avril qu'en mars ».

Le kérosène, nerf de la guerre pour l'aviation

Dans ce contexte, le transport aérien civil se trouve en première ligne. Le kérosène représente souvent entre 25% et 35% des coûts d'exploitation d'une compagnie aérienne, un poste extrêmement sensible à la volatilité du baril. Depuis le début de la crise au Moyen-Orient, plusieurs rapports soulignent que le coût du carburéacteur a « plus que doublé » sur certaines périodes, entraînant une pression immédiate sur les tarifs aériens.

En mai, la flambée du kérosène poussait des compagnies aériennes à réduire leur offre de sièges et à ajuster leurs programmes de vols, afin de préserver leur rentabilité. Une pénurie de pétrole ou une nouvelle envolée des prix rendraient ces arbitrages encore plus brutaux, avec à la clé des coupes de capacité, des reroutages coûteux et des hausses de prix pour les passagers. Les compagnies aériennes asiatiques, qui dépendent largement des approvisionnements de pétrole du Golfe, sont les exposées.

Tarifs sous pression et risques sur l'offre de vols

Une raréfaction de l'offre de pétrole, même temporaire, renchérirait directement le kérosène livré aux compagnies. Pour absorber ce choc, les transporteurs disposent de quelques leviers : recourir à des couvertures financières, optimiser les plans de vol, utiliser des avions plus économes, ou réduire les fréquences sur les routes les moins rentables.

Mais ces marges de manœuvre ont leurs limites. Les organisations internationales préviennent qu'une baisse prolongée des stocks « avant le pic de demande de l'été » pourrait contraindre certains opérateurs à réduire fortement leur activité. Les lignes longues et gourmandes en carburant, comme les vols intercontinentaux, seraient particulièrement

exposées, avec un risque de voir les prix des billets grimper et l'offre se concentrer sur les routes les plus demandées.

Transport aérien : le gouvernement réduit la taxe sur les billets de certaines lignes intérieures

La Tribune – 31 mai 2026

À compter du 1er juin, plusieurs liaisons aériennes jugées essentielles à la desserte des territoires bénéficieront d'un taux réduit de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Une mesure destinée à soutenir la connectivité de zones enclavées malgré les critiques récurrentes visant le transport aérien.

Le gouvernement desserre la pression fiscale sur certaines lignes aériennes régionales. À partir de lundi, plusieurs dessertes considérées comme essentielles à l'aménagement du territoire bénéficieront d'un retour au taux historique de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA), plus connue sous le nom de « taxe Chirac ». Pour ces liaisons, la taxe repassera de 7,40 euros à 2,63 euros par billet, soit son niveau antérieur à la forte hausse décidée l'an dernier.

Selon le ministère des Transports, cette mesure vise à préserver l'accessibilité de territoires pour lesquels l'avion demeure souvent le moyen de transport le plus rapide, voire le seul réellement efficace.

Désenclaver les territoires

Le dispositif concerne 26 liaisons bénéficiant d'obligations de service public. Parmi elles figurent notamment les dessertes d'Aurillac, de Brive-la-Gaillarde ou encore du Le Puy-en-Velay. Certaines lignes internationales sont également concernées, notamment au départ de Strasbourg vers plusieurs métropoles européennes. Les liaisons entre la Corse et le continent bénéficieront elles aussi du taux réduit.

Pour le ministre des Transports Philippe Tabarot, cette décision traduit la volonté de soutenir « la connectivité des territoires les moins bien desservis » et de réduire le coût du transport aérien pour leurs habitants.

La mesure intervient dans un contexte sensible pour les politiques de mobilité. L'augmentation de la TSBA avait provoqué l'an dernier de vives critiques du secteur aérien. Plusieurs compagnies, dont Ryanair, avaient dénoncé une perte de compétitivité de la France et réduit certaines capacités. Mais la décision risque également de relancer les critiques des défenseurs du rail.

Depuis plusieurs mois, plusieurs collectifs dénoncent la dégradation de la desserte ferroviaire dans les villes moyennes. Certains pointent une contradiction entre les objectifs de transition écologique affichés par l'État et le soutien accordé à certaines liaisons aériennes.

En réalité, le gouvernement assume ici un choix d'aménagement du territoire. Pour les collectivités concernées, la question n'est pas de choisir entre l'avion et le train, mais souvent de conserver une connexion rapide avec Paris ou les grands centres économiques.

L'exécutif cherche désormais à étendre ce mécanisme aux territoires ultramarins, même si les discussions avec la Commission européenne restent en cours.

Transport aérien : la baisse du tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers effective au 1er juin ne concerne pas les Outre-Mer

La 1ère – 31 mai 2026

Le ministre des Transports, Philippe Tabarot, annonce l'entrée en vigueur, ce lundi, d'une réduction de 65% du tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers (TSBA) pour les liaisons soumises à une obligation de service public dans le cadre d'une délégation de service public. Mais précise que son application dans les Outre-Mer est à l'étude.

Dans un communiqué publié ce dimanche, le ministre des Transports, Philippe Tabarot, annonce l'entrée en vigueur, à compter de lundi, d'une réduction de 65% du tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers (TSBA) pour les liaisons soumises à une obligation de service public dans le cadre d'une délégation de service public.

Ces lignes dites d'obligation de service public "jouent un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire et le désenclavement de territoires pour lesquels le transport aérien constitue souvent le seul mode de déplacement rapide et efficace", écrit le ministère.

Concrètement, sur le territoire hexagonal, la taxe par billet passe de 7,40 euros à 2,63 euros sur ces liaisons. Le dispositif, inscrit dans la loi de finances initiale de 2025, a reçu le feu vert de la Commission européenne, qui a confirmé sa compatibilité avec le droit communautaire, ouvrant la voie à sa mise en œuvre. Un arrêté publié ce dimanche officialise donc l'entrée en vigueur de cette réduction de taxe à partir de lundi.

26 liaisons aériennes sont concernées en France hexagonale, avec la Corse et avec les pays voisins comme l'Espagne, l'Allemagne et le Danemark.

Une baisse qui ne concerne pas encore les Outre-Mer

Conscient que le sujet concerne au plus haut point les territoires d'Outre-Mer, Philippe Tabarot a apporté la précision suivante : "En rendant ces liaisons plus accessibles financièrement, cette mesure traduit la volonté du Gouvernement de soutenir la connectivité des territoires les moins bien desservis et d'alléger le coût du transport aérien depuis et vers ces destinations. Nous restons pleinement mobilisés pour que les territoires d'Outre-Mer puissent eux aussi bénéficier d'un taux réduit de TSBA, compte tenu du caractère indispensable du transport aérien pour ces territoires. La Commission européenne a indiqué que le dispositif prévu dans la LFI 2025 pour les liaisons ultramarines ne pouvait pas être retenu juridiquement en l'état. Nous poursuivons donc activement le travail engagé afin de trouver une solution juridique solide et adaptée pour nos Outre-Mer."

Aéroports du Maroc : record historique de passagers en 2025 et cap sur la stratégie aéroport 2030

Air Journal – 30 mai 2026

En 2025, le trafic de passagers des aéroports marocains a atteint un « niveau historique » de 36,3 millions de voyageurs, contre 32,7 millions un an plus tôt, soit en hausse de 11%. L'Office national des aéroports (ONDA) souligne que cette performance dépasse largement les prévisions et inscrit le pays sur « une trajectoire de croissance solide et durable ».

Cette dynamique est portée par le trafic international, qui représente l'essentiel des flux, mais aussi par une bonne tenue du trafic domestique. L'Office estime que ces résultats traduisent « l'impact concret » de la stratégie Aéroport 2030 et des investissements engagés dans l'extension et la modernisation des infrastructures.

Casablanca, Marrakech et Rabat en première ligne

Casablanca demeure le premier hub du pays et franchit pour la première fois le cap des 11 millions de passagers en 2025. L'ONDA insiste sur « le rôle structurant de l'aéroport Mohammed-V comme plateforme de correspondance continentale et internationale ».

Marrakech réalise aussi une performance symbolique en dépassant le seuil des 10 millions de voyageurs annuels, confirmant sa place de grande porte d'entrée touristique du Royaume. Rabat-Salé se distingue par une croissance de 26% et passe au-dessus des 2 millions de passagers, portée par « la diversification de l'offre et le dynamisme du trafic diplomatique et institutionnel ».

Un trafic boosté par la CAN 2025 et le tourisme

L'année a été marquée par l'organisation au Maroc de la Coupe d'Afrique des nations (CAN), qui a dopé les flux de supporters, de délégations et de médias. L'ONDA parle d'un « effet CAN » venu s'ajouter au rebond structurel du tourisme et au développement des liaisons point à point par les compagnies aériennes traditionnelles et low cost.

Plusieurs aéroports régionaux ont bénéficié de cette dynamique, avec une montée en puissance des dessertes internationales et un meilleur maillage du territoire. « Ces performances confirment la montée en puissance du Maroc comme hub aérien régional et destination internationale majeure », insiste l'ONDA.

Des finances solides : 5,8 milliards de dirhams de recettes

Sur le plan financier, le chiffre d'affaires de l'ONDA a atteint 5,8 milliards de dirhams en 2025 (environ 542 millions d'euros), en progression d'environ 9%. Le résultat net avoisine 1,3 milliard de dirhams, en hausse de 16%, ce qui « confirme la solidité des performances de l'Office et sa capacité à poursuivre ses investissements stratégiques ».

L'ONDA rappelle que ces marges de manœuvre financières sont nécessaires pour accompagner la croissance du trafic et préparer les grands rendez-vous internationaux, notamment la Coupe du monde 2030 coorganisée par le Maroc, l'Espagne et le Portugal. L'Office parle d'une « dynamique durable » qu'il s'agit désormais de consolider.

Cap sur 2030 : extension et modernisation des infrastructures

Fort de ce bilan, l'ONDA a validé son plan d'action 2026-2028, qui s'inscrit dans la stratégie Aéroport 2030. Ce programme prévoit l'extension et la modernisation de plusieurs plateformes aéroportuaires, dont Casablanca, Marrakech, Agadir, Rabat, Tanger et Dakhla.

L'objectif est d'augmenter les capacités, d'améliorer la qualité de service et de renforcer la compétitivité des aéroports marocains face aux autres hubs régionaux. « L'ONDA affiche des records historiques et accélère ses grands chantiers vers 2030 », résume l'e gestionnaire aéroportuaire public, qui mise sur la poursuite de la montée en puissance du trafic de passagers dans les prochaines années.

Les vols brièvement suspendus à l'aéroport de Munich en raison d'une alerte aux drones

Le Monde – 30 mai 2026

Deux pilotes ont signalé, peu après 9 heures, un incident suspect impliquant ce qui semblait être des drones. Le trafic aérien a pu reprendre à 10 heures.

Les vols ont été suspendus pendant environ une heure, samedi 30 mai, à l'aéroport de Munich, en Allemagne, après que deux pilotes ont signalé l'observation présumée d'un drone peu après 9 heures, a rapporté un porte-parole de la police à l'Agence France-Presse.

« En coordination avec le contrôle aérien allemand, les autorités chargées de la sécurité ont décidé de fermer les pistes », a déclaré le porte-parole. Un hélicoptère de la police a été déployé et les agents de sécurité étaient en train de « clarifier la situation », a-t-il ajouté.

Le trafic aérien a pu reprendre à 10 h 05, selon un porte-parole de l'aéroport. Une « fouille approfondie menée par les services d'urgence n'a révélé aucune menace » pour la sécurité publique, a également affirmé le porte-parole.

Intelligence artificielle : Airbus mise sur Mistral pour s'affranchir des géants américains

Air Journal – 31 mai 2026

Airbus fait le choix d'une intelligence artificielle « souveraine » et réduit sa dépendance aux géants américains du numérique en s'alliant avec Mistral AI, la pépite française de l'intelligence artificielle (IA) générative. L'avionneur européen veut déployer des modèles d'IA de pointe au cœur de ses avions, de ses usines et de ses systèmes de défense, tout en gardant la maîtrise de ses données sensibles en Europe.

Dans un communiqué daté du 28 mai 2026, Airbus annonce avoir signé « un accord de partenariat avec Mistral AI, un leader européen de l'intelligence artificielle ». L'objectif affiché est de « placer une IA de pointe, éthique et digne de confiance au cœur des opérations et des processus, depuis la conception initiale jusqu'aux capacités embarquées ».

Ce partenariat couvre l'ensemble des activités du groupe : avions commerciaux, hélicoptères, défense et spatial. Airbus insiste sur le fait que cette collaboration répond à des

« exigences strictes en matière de sécurité et de souveraineté », notamment pour des applications aérospatiales critiques ou hautement confidentielles.

Mettre fin à la dépendance aux solutions américaines

En s'appuyant sur Mistral AI, Airbus veut réduire sa dépendance aux grands fournisseurs américains de modèles d'IA et de cloud. L'avionneur européen utilisait jusqu'ici largement les solutions de Microsoft, Google ou OpenAI pour ses expérimentations et ses outils internes.

Le partenariat avec Mistral s'inscrit dans une logique d'« autonomie technologique européenne » : Airbus acquiert des licences couvrant « l'ensemble de la suite de produits Mistral AI », avec la possibilité de déployer les modèles « sur site (on-premises), dans des clouds de confiance ou tout environnement jugé pertinent ».

Accès complet à la technologie et aux chercheurs de Mistral

L'accord ne se limite pas à l'achat de licences. Airbus obtient aussi « un accès aux principaux chercheurs de Mistral AI ainsi qu'une influence sur la feuille de route des produits d'IA », afin de développer des solutions sur mesure pour des défis aérospatiaux complexes. Pour Mistral, ce partenariat avec un industriel de cette taille illustre sa volonté « d'être présent sur toute la chaîne de valeur », des data centers aux applications de terrain.

Des cas d'usage concrets, de l'usine au cockpit

Airbus et Mistral ont déjà identifié plusieurs domaines de collaboration concrets. Le communiqué d'Airbus mentionne notamment l'automatisation de la documentation technique, l'assistance aux ingénieurs dans la conception de pièces et de structures, ou encore l'optimisation de la maintenance grâce à l'analyse de données de vol.

Un signal fort dans la bataille de l'IA européenne

Ce rapprochement intervient alors que Mistral AI multiplie les accords avec de grands groupes industriels européens, comme BMW ou EDF, pour proposer une alternative européenne crédible aux mastodontes américains de l'IA. Selon un analyste cité par Euronews, les partenariats avec Airbus et BMW montrent que la start-up française « s'installe au cœur de projets stratégiques, de la défense aux simulations de crash ».