

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 8 juin 2026 :

- **Indemnisation des passagers pour vols retardés : une facture de 8 milliards d'euros par an, l'IATA crient à l'excès**
- **Prime en baisse chez Airbus : la CGT appelle à la grève lundi 8 juin à Toulouse**
- **Aérien: le trafic va augmenter mais les bénéfices chuter**
- **100 milliards de dollars : l'explosion des coûts de carburant va diviser par deux les bénéfices du secteur aérien**
- **Régulation climatique européenne du transport aérien : la France pousse au statu quo**
- **Droits des passagers aériens : un protocole d'accord conclu entre le Parlement européen et les Etats membres**
- **Aérien : la crise au Moyen-Orient met fin à cinq ans de croissance continue en Europe**
- **Boeing rêve de 70 avions 737 MAX produits par mois pour rattraper Airbus**
- **Air France-KLM surveille de près le dossier de rachat d'easyJet**

- **Hausse du kérosène : Air France-KLM ne peut plus compenser le surcoût malgré la hausse des tarifs**
 - **Malgré la guerre en Iran, les compagnies aériennes gagneront de l'argent cette année**
 - **Airbus : la famille A320 dépasse les 20 000 commandes, portée par l'Asie**
-

Indemnisation des passagers pour vols retardés : une facture de 8 milliards d'euros par an, l'IATA crient à l'excès

Air Journal – 7 juin 2026

Les compagnies aériennes, réunies au sein de l'Association internationale du transport aérien (IATA), dénoncent la volonté du Parlement européen de maintenir l'actuel niveau d'indemnisation des passagers en cas de vols retardés. Elles jugent ce dispositif coûteux, inefficace et déconnecté des réalités opérationnelles, au moment où les négociations à Bruxelles patinent.

Au cœur du bras de fer, le règlement européen 261/2004, qui encadre les droits des passagers aériens en cas de retard, d'annulation ou de sursréservation. Il prévoit une indemnisation forfaitaire pouvant aller jusqu'à 600 euros pour un vol arrivant avec plus de trois heures de retard, selon la distance parcourue. Les compagnies aériennes considèrent ce régime comme l'un des plus protecteurs au monde pour les voyageurs... et des plus lourds à porter pour le secteur aérien.

Une facture de 8 milliards d'euros

Réunie actuellement en assemblée générale à Rio de Janeiro, l'IATA a vivement critiqué la volonté des eurodéputés de préserver, voire de renforcer, les droits actuels des passagers. Pour l'association, le Parlement européen est coupable de vouloir maintenir une architecture d'indemnisation qu'elle juge inflationniste.

Rafael Schwartzman, vice-président Europe de l'IATA, a résumé le ressentiment du secteur : ce règlement « coûte déjà huit milliards d'euros » par an aux compagnies aériennes opérant dans l'Union européenne (UE). L'IATA le surnomme « un Robin des bois à l'envers », estimant qu'il fait payer à « 99% des passagers » un surcoût intégré dans le prix des billets, pour indemniser « 1% d'entre eux » affectés par les retards.

Le secteur aérien soutient que ces obligations financières ne réduisent pas les perturbations, majoritairement liées à des causes extérieures aux compagnies aériennes, comme les contraintes de contrôle aérien ou la saturation des infrastructures. Selon l'IATA et plusieurs organisations professionnelles européennes, le maintien du seuil de trois heures risque de se traduire par des hausses de tarifs et une baisse de l'offre sur certaines routes.

Un Parlement européen inflexible

Face au lobby de l'industrie aérienne, le Parlement européen a choisi la fermeté. En janvier,

les eurodéputés ont voté à une très large majorité pour conserver le droit à indemnisation à partir de trois heures de retard, avec des montants compris entre 300 et 600 euros selon la distance du vol.

Les élus ont même affiché leur ambition de « renforcer les droits des passagers », refusant toute remise en cause substantielle du cadre actuel. « Le maintien des règles actuelles sera toujours préférable à la position défendue par les États membres, qui ne protège pas du tout les passagers », a insisté l'eurodéputé bulgare Andrey Novakov, rapporteur du texte au Parlement.

Les parlementaires ont également profité de ce vote pour rappeler d'autres revendications, comme l'inclusion obligatoire d'un bagage à main dans le prix de base du billet. Autant de points qui crispent davantage un secteur aérien déjà soumis à des coûts réglementaires jugés élevés.

États membres et Parlement, un désaccord profond

Si le Parlement campe sur une ligne dure, plusieurs États membres poussent au contraire dans le sens d'un assouplissement du régime d'indemnisation. En juin 2025, une majorité de pays a soutenu une position visant à réduire la générosité des compensations, en relevant notamment les seuils de retard et en abaissant certains montants.

Les Vingt-Sept se sont accordés l'an dernier sur l'idée d'augmenter le seuil de retard à quatre heures pour les vols court-courriers, avec des compensations plafonnées à 500 euros pour les longs trajets. Une approche que le Parlement européen a clairement rejetée, plongeant le dossier dans une impasse institutionnelle.

Les négociations interinstitutionnelles entre le Conseil de l'UE (qui représente les États), le Parlement et la Commission européenne doivent se poursuivre dans les prochains mois, mais les positions restent éloignées. Le Parlement s'oppose à toute diminution significative des droits existants, tandis que plusieurs gouvernements et le lobby aérien défendent un modèle plus « proportionné » à leurs yeux.

Une réforme symbolique pour les voyageurs

Pour les associations de consommateurs, l'enjeu est clair : éviter un recul des protections acquises depuis près de vingt ans. Elles défendent un système lisible, basé sur des montants forfaitaires, qui a contribué à mieux informer les voyageurs sur leurs droits.

Les compagnies aériennes, elles, redoutent que la combinaison de coûts élevés, de retards structurels dans le ciel européen et de nouvelles contraintes (environnement, sécurité, gestion des créneaux) ne fragilise davantage leur modèle économique. L'IATA plaide pour un équilibre différent, qui s'attaquerait en priorité « aux véritables causes des perturbations du trafic aérien », plutôt qu'à multiplier, selon elle, les sanctions financières.

Entre défense des consommateurs et nécessité économique du transport aérien, l'UE doit désormais trouver un compromis. Tant que les institutions n'auront pas convergé, les passagers resteront couverts par le régime actuel, symbole d'un continent où les droits des voyageurs sont parmi les plus étendus au monde... et l'un des plus contestés par les compagnies aériennes. Thierry Blancmont

Prime en baisse chez Airbus : la CGT appelle à la grève lundi 8 juin à Toulouse

Air journal – 7 juin 2026

Alors que la direction d'Airbus et les syndicats s'apprêtent à tenir une séance de négociations décisive, la CGT maintient la pression chez Airbus Commercial Aircraft. Le syndicat a lancé un nouvel appel à la grève et au rassemblement pour ce lundi 8 juin sur le site toulousain, en signe de protestation contre le montant de la prime exceptionnelle accordée aux salariés.

Tout est parti de l'annonce, début mai, d'une baisse moyenne de 54 % de la prime de participation versée au titre de l'exercice 2025. Malgré des bénéfiques records les années précédentes, ce montant est passé d'environ 4 473 € à 2 057 € en moyenne. Face à la grogne, la direction a proposé une prime exceptionnelle de 500 euros, jugée largement insuffisante par de nombreux salariés.

« Avec ce complément de 500 euros, on est encore très loin du compte », estime Patrice Thébaud, délégué syndical CGT sur le site de Saint-Martin, citant l'inflation et la baisse du pouvoir d'achat.

Des débrayages qui se poursuivent

Depuis la mi-mai, plusieurs débrayages spontanés ont touché les sites d'Airbus en France, notamment à Toulouse. Le 1er juin, une centaine de salariés – syndiqués de tous horizons et non-syndiqués – ont cessé le travail et manifesté sur le site toulousain. Une nouvelle mobilisation a eu lieu le 3 juin.

À l'issue de cette dernière action, les participants ont voté la reconduction de la mobilisation le 8 juin, jour des négociations finales. La CGT appelle à un rassemblement à 10 heures ce lundi 8 juin 2026 devant le M67 à Saint-Martin-du-Touch « pour exprimer notre colère et débattre sous les fenêtres de la salle où se déroulera la négociation ».

Maxime Léonard, délégué syndical CGT, résume le sentiment dominant : « Rien ne saurait justifier la baisse de plus de la moitié de la prime de participation alors que les résultats financiers 2025 sont meilleurs que l'année précédente », déclare-t-il à France 3.

Des positions syndicales contrastées

Si la CGT poursuit la mobilisation, les syndicats de l'entente (FO, CFE-CGC, CFTC) se montrent plus mesurés. Ils ont obtenu d'autres avancées comme la neutralisation future de la parité euro/dollar et la fin du plafonnement de certaines primes, et participeront aux négociations de lundi sans appeler à la grève.

La mobilisation reste pour l'instant circonscrite, avec des centaines de participants sur les différents sites, mais elle reflète une réelle exaspération chez les salariés face à des mesures d'austérité (réduction des dépenses non essentielles, pression sur le télétravail) alors que la production doit monter en cadence.

L'issue des négociations pourrait déterminer si le mouvement s'essouffle ou s'amplifie dans les prochains jours. Les salariés attendent des réponses concrètes sur le partage de la valeur dans un groupe qui reste l'un des fleurons de l'industrie européenne.

Thierry Blancmont

Aérien: le trafic va augmenter mais les bénéfices chuter

La Tribune – 7 juin 2026

5,1 milliards de passagers prendront l'avion cette année: 2,4% de plus qu'en 2025. Mais le bénéfice par passager va être réduit de moitié, selon l'Association du transport aérien international.

Le prix élevé du kérosène n'empêchera pas une augmentation du trafic aérien en 2026, prévoit l'Association du transport aérien international (Iata), en congrès ce dimanche à Rio de Janeiro. 5,1 milliards de passagers prendront l'avion cette année: 2,4% de plus qu'en 2025, estime l'organisation qui réunit 370 compagnies assurant 85% du trafic mondial.

Mais la rentabilité sera réduite de moitié à cause de la guerre au Moyen-Orient. Certaines compagnies pourraient même accuser des pertes.

Une marge nette négative pour les compagnies du Moyen-Orient

« Les bénéfices vont se contracter, de 45 milliards de dollars en 2025 à 23 milliards cette année. Et les marges vont se réduire, passant de 4,2% à 2,0% », calcule notamment le directeur général de l'organisation Willie Walsh. Le bénéfice net devrait être de 4,50 dollars par passager, deux fois moins qu'en 2025. « (...) cela montre de la résilience. Mais (...) ça ne laisse pas beaucoup de sécurité si d'autres coûts ou des impôts devaient augmenter », observe-t-il.

Avec un coût du carburant en hausse, répercuté en partie sur le prix des billets, le chiffre d'affaires des membres de l'Iata devrait progresser de 9% cette année, à 1.165 milliards de dollars. Mais selon l'Iata, « les compagnies aériennes encaissent la majorité du choc des prix du carburants ».

En fonction des régions du monde, la rentabilité sera très variée. La marge nette des compagnies du Moyen-Orient, la plus élevée au monde en 2025 (9,4%), devrait notamment devenir négative en 2026 (-6,1%). Les compagnies d'Europe devraient ainsi devenir les plus rentables (3,1% de marge nette), devant celles d'Amérique du Nord (2,5%) et d'Asie-Pacifique (2,1%).

latribune.fr

100 milliards de dollars : l'explosion des coûts de carburant va diviser par deux les bénéfices du secteur aérien

Les Echos – 7 juin 2026

Les bénéfices cumulés des compagnies aériennes devraient atteindre 23 milliards de dollars en 2026, presque deux fois moins que l'an passé, selon les chiffres dévoilés dimanche par l'Association internationale du transport aérien.

La rentabilité du secteur aérien est en berne. D'après les prévisions de l'Association du transport aérien international (Iata), qui tient ce week-end son assemblée générale annuelle à Rio de Janeiro (Brésil), la rentabilité des compagnies aériennes devrait être réduite de moitié cette année, en raison des perturbations liées à la guerre au Moyen-Orient et à la flambée du prix du kérosène.

Les transporteurs devraient ainsi réaliser un bénéfice net total combiné de 23 milliards de dollars en 2026, presque deux fois moins que les 45 milliards de dollars enregistrés l'an passé. Leur marge bénéficiaire nette devrait fortement se contracter, pour s'établir à 2 %, contre 4,2 % en 2025.

Les marges des compagnies du Golfe en chute libre

Mais toutes les compagnies ne sont pas logées à la même enseigne. Les transporteurs d'Europe devraient ainsi devenir les plus rentables (3,1 % de marge nette, contre 4,5 % en 2025), devant celles d'Amérique du Nord (2,5 %, contre 3,5M) et d'Asie-Pacifique (2,1 %, contre 3,5 %).

En revanche, les compagnies du Moyen-Orient, en première ligne, devraient connaître une année noire. Leur marge nette, la plus élevée au monde en 2025 (9,4 %), devrait devenir négative en 2026 (-6,1 %). Mais plusieurs facteurs structurels favorisent leur résilience, souligne IATA. Notamment un environnement fiscal plus avantageux, un accès relativement sûr à l'approvisionnement en carburant et un niveau d'endettement financier comparativement faible.

Derrière cette dégringolade générale, l'explosion de la facture carburant, qui représente d'habitude 20 % à 25 % des coûts d'exploitation des compagnies aériennes. Sur l'année, le prix moyen du kérosène devrait être en hausse de 70 % par rapport à 2025, ce qui « ajoutera 100 milliards de dollars à notre facture énergétique collective cette année », a estimé Willie Walsh, le directeur général de IATA. Une prévision qui repose sur des prix moyens estimés de 95 dollars le baril de Brent et de 152 dollars pour celui de kérosène.

Chiffre d'affaires en forte hausse

Cette flambée du carburéacteur - en partie compensée par les couvertures carburant des compagnies aériennes avec un tiers de la consommation de jet fuel couvert à l'échelle mondiale - est également reportée sur le prix des billets d'avion. Résultat, le chiffre d'affaires du secteur devrait grimper en flèche, avec des recettes liées à la billetterie aérienne estimées à 839 milliards de dollars en 2026, soit 9,2 % de plus qu'en 2025.

Mais le bénéfice net par passager devrait lui chuter de moitié, à 4,50 dollars. « Dans ce contexte, cela témoigne d'une certaine résilience, souligne Willie Walsh, mais ça ne permet même pas d'acheter un hot-dog dans la plupart des stades de la Coupe du monde, et ça ne laisse pas beaucoup de sécurité si d'autres coûts ou des impôts devaient augmenter. »

En revanche, pas d'inquiétude de IATA concernant la demande. Ses compagnies membres, qui assurent 85 % du trafic mondial, devraient transporter 5,1 milliards de passagers, soit 2,4 % de plus qu'en 2025. « Reste à savoir combien de temps les voyageurs et les transporteurs pourront supporter les coûts plus élevés de la connectivité », met en garde Willie Walsh.

Charles Plantade (A Rio de Janeiro, Brésil)

Régulation climatique européenne du transport aérien : la France pousse au statu quo

Le Monde - 5 juin 2026

Alors qu'une proposition de réforme du marché carbone européen doit être présentée mi-juillet, « Le Monde » a eu accès à des documents montrant que Paris tente de rallier un maximum d'Etats membres à sa position consistant à refuser tout élargissement du système actuel de taxation du CO₂.

Les grandes et petites manœuvres ont commencé dans les coulisses bruxelloises concernant l'évolution de la régulation climatique du transport aérien. Un processus global de révision du système européen d'échange de quotas d'émission – évolution majeure pour l'ensemble des secteurs économiques de l'Union européenne (UE) – est en effet en cours. Il doit aboutir à une présentation de cette réforme le 15 juillet par la Commission européenne.

Un premier débat entre commissaires se tiendra le 10 juin, sur la base d'un projet législatif rédigé par la direction générale de l'exécutif communautaire chargée du climat (DG Clima). Et c'est dans ce contexte que les représentants de la France ont commencé à réagir face à ce qui est vécu, côté tricolore, comme un risque de voir mises en place des mesures inquiétantes pour l'écosystème de l'aviation.

Le Monde a eu accès à plusieurs notes des autorités françaises rédigées en amont de ces rendez-vous-clés, qui montrent que le gouvernement de Sébastien Lecornu pousse pour un statu quo en matière d'échanges de quotas carbone aériens, alors que la direction générale de l'action pour le climat semble avoir entendu les arguments des tenants d'une lutte ambitieuse contre le réchauffement climatique et envisage un élargissement du mécanisme.

De quoi s'agit-il ? En fonctionnement depuis 2012 pour l'aviation et révisé en 2023, le système d'échange de quotas d'émissions (Emissions Trading System, ETS, en anglais) s'applique aux vols commerciaux intra-européens. Une compagnie qui opère un Paris-Athènes, par exemple, doit disposer des quotas de CO₂ correspondant aux émissions du vol. Jusqu'ici, cette compagnie en recevait gratuitement, mais cette possibilité disparaît peu à peu. Elle doit donc acheter ces droits à émettre, en se basant sur le prix du marché carbone européen (actuellement environ 70 euros la tonne). Les recettes, elles, vont aux Etats membres. Ce mécanisme complexe peut être assimilé à une taxe, laquelle s'appliquera pour notre Paris-Athènes mais pas pour un Paris-Rio ou un Paris-Bangkok.

Une « lacune persistante »

Or la demande s'intensifie pour que le système s'élargisse aux vols hors d'Europe. Le 21 avril, une vingtaine d'associations de défense de l'environnement, de syndicats et d'organisations de la société civile ont appelé la Commission, dans une lettre conjointe, à corriger ce qu'elles considèrent comme une « lacune persistante », permettant à 70 % des émissions de CO₂ de l'aviation commerciale en Europe d'échapper à ce mécanisme. Et ce au moment où le réchauffement climatique se fait sentir de plus en plus fortement. Des indices montrent que la DG Clima n'est pas insensible à ces plaidoyers. Le 12 mai, dans une table ronde sur le sujet, les représentants de la Commission ont présenté l'élargissement de l'ETS aux vols intercontinentaux comme une sérieuse option.

La France, elle, n'est pas sur cette ligne. « Les autorités françaises jugent approprié de prolonger la situation actuelle », déclare le gouvernement dans sa note résumant les attentes françaises à l'égard de la révision du système ETS pour l'aviation. Paris va même plus loin, tâchant de rallier à son point de vue le maximum d'Etats membres, en faisant circuler à Bruxelles un argumentaire non officiel qui déroule son raisonnement.

Pour le gouvernement français, il serait très dangereux de toucher à l'équilibre de l'architecture actuelle qui soumet les vols intra-Union européenne au système européen ETS et les autres au mécanisme international « Corsia » (pour Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, « régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale »), mis en place sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, liée à l'ONU). Ce dispositif autorise les émissions des compagnies en échange d'une compensation carbone (par exemple le financement de la reforestation). Paris note que Corsia, pour le moment facultatif, devient obligatoire en 2027 pour les pays qui l'ont adopté, et qu'une position unilatérale européenne pourrait fragiliser ce seul outil mondial de décarbonation de l'aviation.

La France s'inquiète, en cas d'élargissement, de « fortes réactions internationales avec des conséquences tangibles pour l'industrie européenne ». La note fait ici allusion à la riposte qu'avait suscitée la première mise en place des ETS pour l'aviation en 2012, qui incluait tous les types de vols : menaces plus ou moins voilées de rétorsion aux Etats-Unis et en Chine, plainte de dizaines d'Etats devant l'OACI. Face à une telle pression, la Commission avait cédé et limité le champ d'application de l'ETS.

Détestation de l'ETS

La position française fait bondir du côté des ONG. « Corsia ou rien, cela revient quasiment au même du point de vue de la lutte contre le réchauffement, s'agace un représentant d'une association environnementale à Bruxelles. Il est regrettable de voir que la France s'aligne sur le lobbying des compagnies aériennes et qu'elle se prive au passage de recettes substantielles. »

Les compagnies aériennes ne cachent pas leur détestation de l'ETS. « Etendre le système d'échange de quotas d'émission aux liaisons hors UE n'est tout simplement pas la solution. C'est comme traiter le symptôme en propageant la maladie », déclarait en février Ourania Georgoutsakou, directrice générale d'Airlines for Europe (A4E), l'organisation rassemblant les compagnies aériennes européennes. A4E estime que le coût du système, dans son format actuel, sans l'élargissement, avoisinera les 5 milliards d'euros pour ses membres en 2030, le double de ce qui était payé en 2024.

Les représentants des compagnies ne cessent de s'élever contre la dimension contre-productive des mesures unilatérales proclimat de l'UE, qui incitent, selon elles, les passagers européens à privilégier les plateformes aéroportuaires hors UE. A4E va même plus loin que le gouvernement français, souhaitant « une réforme pragmatique » du système européen privilégiant un mécanisme mondial de type Corsia.

Au-delà des seules compagnies, l'ensemble des acteurs du transport aérien réunis au sein de l'alliance Destination 2050 ont écrit à la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, et aux commissaires concernés pour lui demander de ne pas étendre le

système des ETS aux vols internationaux au départ d'Europe, selon un courrier cité par Les Echos vendredi 5 juin.

Eric Béziat

Droits des passagers aériens : un protocole d'accord conclu entre le Parlement européen et les Etats membres

Les Echos – 6 juin 2026

Selon nos informations, un protocole d'accord pour réformer le droit des passagers aériens a été trouvé la semaine dernière à Bruxelles. Le texte doit encore être conjointement voté mardi.

Depuis treize ans, la réforme du droit des passagers aériens est une pomme de discorde entre eurodéputés et Etats membres. Mais la hache de guerre pourrait être enterrée mardi prochain. Selon nos informations, un protocole d'accord a été trouvé la semaine dernière en trilogie, sous l'égide de la Commission, mais le texte doit encore être voté par les représentants du Parlement et des Etats membres.

Si « le texte a des chances d'être adopté par une majorité d'eurodéputés, veut croire une source au fait des discussions, la France et l'Allemagne, de loin les plus hostiles, pourraient continuer de s'y opposer ». Or, côté Conseil de l'UE, l'adoption du texte dépend de son vote par une majorité qualifiée des représentants.

Ce protocole d'accord prévoit, comme le réclamaient les eurodéputés, le maintien des compensations financières actuelles en cas de retard de vol de plus de trois heures. En revanche, les formulaires d'indemnisation ne seraient pas préremplis, un point crucial pour les compagnies aériennes. Le texte prévoit également l'inclusion automatique du bagage cabine dans le prix des billets et l'interdiction pour les compagnies de refuser ou de facturer un passager en cas de « no show » sur un des vols d'un aller-retour.

IATA contre le système d'indemnisation européen

Principale pierre d'achoppement, le maintien du système d'indemnisation - qui prévoit des compensations allant de 250 à 600 euros (selon la distance de vol) pour les voyageurs en cas de retard de vol de plus de trois heures -, a été vertement épinglé samedi par l'association du transport aérien international (Iata), qui tient ce week-end son assemblée générale annuelle à Rio de Janeiro.

Le vice-président de l'Iata pour l'Europe, Rafael Schwartzman, a déploré un système qui « coûte déjà huit milliards d'euros » par an aux compagnies. A ses yeux, « les propositions actuelles sont loin du compte » et « si cette réforme n'aboutit pas à une amélioration significative, ce serait mieux de garder le statu quo ».

Actuellement en vigueur, le règlement européen n°261/2004 a été qualifié par le porte-parole de Iata du surnom de « Robin des bois à l'envers », estimant qu'il fait payer à 99 % des passagers des aéroports de l'UE un surcoût pour indemniser 1 % d'entre eux, touchés par les retards.

La menace à 3,2 milliards qui plane sur les transporteurs

D'après les calculs du « Financial Times », près de 18 milliards d'euros d'indemnisation pour des retards de vols entre 2011 et 2025 auraient pu être réclamés aux transporteurs du Vieux Continent.

Sur ce total, les compagnies aériennes n'auraient versé que 7,7 milliards d'euros... et les voyageurs, qui disposent de six ans pour faire valoir leurs droits, pourraient encore réclamer aux compagnies aériennes quelque 3,2 milliards d'euros. Le reste n'a pas été revendiqué à temps.

Ces chiffres, issus de données de l'organisme de gestion du trafic aérien Eurocontrol, « mettent en évidence le dysfonctionnement du système de remboursement le plus généreux au monde », écrit le quotidien britannique dans son article paru vendredi soir. Ces montants devraient donner du grain à moudre aux eurodéputés et aux représentants des Etats membres lors de leurs prochaines discussions mardi.

Charles Plantade (A Rio de Janeiro, Brésil)

la crise au Moyen-Orient met fin à cinq ans de croissance continue en Europe

Deplacements pros - 5 juin 2026

Le trafic passagers dans les aéroports européens a enregistré une baisse de 0,7% en avril 2026 par rapport au même mois de l'année précédente, selon le rapport d'ACI Europe (Airports Council International). Un recul qui constitue un événement inédit : il s'agit de la première diminution d'une année sur l'autre depuis le début de la reprise post-Covid, amorcée en avril 2021.

Et la dégradation du trafic global masque de profondes disparités géographiques. Au sein de la « zone EU+ », qui regroupe les pays de l'Union européenne, de l'Espace économique européen, la Suisse et le Royaume-Uni, la croissance s'est maintenue à +0,6%, portée par une progression de +1,4% pour les seuls aéroports de l'UE. C'est la sphère extérieure à cette zone qui concentre l'essentiel de la chute, avec une contraction de -7,6%.

Ce décrochage reflète en grande partie les conséquences du conflit au Moyen-Orient, qui pèse directement sur les marchés qui lui sont fortement exposés. Les aéroports israéliens accusent une perte de trafic de 73,4%. La Turquie recule de 5,1%, la Géorgie de 16,3% et l'Azerbaïdjan de 12,9%. À l'inverse, plusieurs marchés plus modestes situés à l'ouest de cette zone tirent leur épingle du jeu, à l'image de l'Albanie (+25,3%), de la Macédoine du Nord (+30,6%) et de la Moldavie (+24,6%).

De fortes divergences au sein même de l'Europe

Au sein de la zone EU+, les écarts de performance restent marqués. L'Espagne (+3,7%) et l'Italie (+2,2%) affichent les progressions les plus solides, tandis que l'Allemagne enregistre le repli le plus sévère avec -8,5%. Ce résultat s'explique en partie par les mouvements sociaux qui ont affecté le marché allemand pendant 7 jours au cours du mois d'avril, paralysant notamment les hubs de Munich (-16,4%) et de Francfort (-11%). Le Royaume-Uni recule de 2,1% et la France de 0,9%.

Parmi les grandes plateformes mondiales, seuls Barcelone (+4,1%), Madrid (+3,3%) et Amsterdam-Schiphol (+2,7%) parviennent à maintenir une dynamique positive. Les aéroports d'Istanbul Airport (-6,8%) et de Sabiha Gökçen (-3,4%) subissent les effets de la crise régionale, tandis que Paris-CDG affiche une croissance nulle à 0%.

Les aéroports régionaux résistent mieux

La structure même du réseau aéroportuaire explique en partie les écarts observés selon la taille des infrastructures. Les grands hubs internationaux concentrent l'essentiel de la connectivité vers le Moyen-Orient et se trouvent donc en première ligne. Les aéroports dits « majeurs » reculent de 3,5% en moyenne, quand les aéroports de taille moyenne, dont le réseau est principalement orienté vers les liaisons intra-européennes, progressent de 2,1%. Les plus petits aéroports, moins exposés aux fluctuations mondiales et soutenus par le maintien des capacités des compagnies à bas coûts, affichent quant à eux une hausse de 5,5%. Ces derniers demeurent toutefois à -27,7% par rapport à leurs niveaux d'avant la pandémie de 2019.

Comme le rappelle ACI, au-delà de la dimension géopolitique, deux facteurs calendaires et sociaux ont accentué le recul observé en avril. Le décalage partiel des vacances de Pâques en mars 2026, selon les zones scolaires, a réduit mécaniquement le volume de voyageurs habituellement enregistré en avril. Les perturbations sociales au sein du groupe Lufthansa, avec 7 jours de grèves cumulées touchant les personnels navigants et les pilotes, ont par ailleurs lourdement pesé sur les statistiques allemandes et sur la moyenne continentale.

Olivier Jankovec, directeur général d'ACI Europe, déclare : « avril marque un point d'inflexion clair pour le trafic aérien européen. Si nous observions déjà une normalisation de la croissance après le fort rebond post-pandémique, l'instabilité géopolitique pèse désormais davantage sur la croissance et expose des différences de performance significatives entre les marchés. »

Margot Ladiray

Boeing rêve de 70 avions 737 MAX produits par mois pour rattraper Airbus

Air Journal – 5 juin 2026

Boeing étudie la possibilité de porter la production du 737 à environ 70 appareils par mois, soit un niveau proche des objectifs d'Airbus sur l'A320, mais ces scénarios restent à ce stade exploratoires et dépendront de la capacité de la chaîne d'approvisionnement comme des autorités de régulation.

Cette montée en cadence, qui s'appuie notamment sur l'ouverture d'une quatrième ligne d'assemblage à Everett, illustrerait le retour en première ligne du 737 MAX après des années de contraintes industrielles et réglementaires, mais suppose que Boeing consolide d'abord les paliers intermédiaires déjà validés avec la FAA.

Un projet de montée à 70 avions par mois

Selon le site spécialisé The Air Current, relayé par plusieurs agences, Boeing « envisage d'augmenter la production de son best-seller, le 737, au-delà de son objectif officiel de 63

appareils par mois », en étudiant un scénario autour de 70 avions mensuels. Le constructeur travaillerait à « des plans » et teste actuellement, avec ses fournisseurs, la faisabilité d'une cadence d'environ 70 monocouloirs par mois, tout en prévenant que ces études ne sont qu'« à un stade précoce » et pourraient ne pas être entérinées.

Les mêmes sources indiquent que Boeing viserait, dans ses projections industrielles de moyen terme, un palier de 70 à 75 appareils par mois d'ici fin 2027, avec l'ambition de stabiliser ensuite la production à 75 unités. Ces chiffres resteraient conditionnels à une amélioration durable de la qualité, au redressement financier du groupe et à la capacité des motoristes et autres fournisseurs critiques à suivre ce rythme.

Une trajectoire de montée en cadence déjà en cours

Avant d'envisager les 70 exemplaires mensuels, Boeing est engagé dans une trajectoire de montée en cadence progressive sur le 737 MAX, validée pas à pas avec la Federal Aviation Administration (FAA). La production est récemment passée d'environ 38 à 42 appareils par mois, après que la FAA a assoupli le plafond imposé depuis début 2024 à la suite d'un incident grave lors d'un vol d'Alaska Airlines.

D'après un calendrier communiqué aux fournisseurs, la cadence doit ensuite atteindre 47 appareils par mois, puis 52, à mesure que la chaîne industrielle retrouve sa stabilité, les sous-traitants majeurs ayant été associés à ces plans. Ce chemin gradué est cohérent avec des informations publiées dès 2025, faisant état d'un objectif de plus de 50 appareils par mois fin 2026, soit un retour vers les niveaux d'avant-crise.

Une quatrième ligne 737 à Everett

Pour soutenir cette montée en cadence, Boeing a décidé d'ouvrir une quatrième ligne de production du 737 MAX dans son immense usine d'Everett, dans l'État de Washington, site historiquement dédié aux gros-porteurs. Cette « North Line », annoncée début 2026 lors d'une conférence fournisseurs, doit entrer en service au milieu de l'été et s'ajouter aux trois lignes de Renton, le site traditionnel du 737.

La vice-présidente du programme 737, Katie Ringgold, a indiqué que les fournisseurs pouvaient s'attendre à une augmentation « d'environ 15% » de la production sur les 18 prochains mois, ce qui correspond au prochain objectif ferme d'environ 47 appareils par mois. Elle a également souligné que cette nouvelle ligne devait permettre d'assembler plus aisément les versions les plus longues du MAX, notamment le 737-10, encore en attente de certification.

Un rattrapage face aux ambitions d'Airbus

En toile de fond, cette réflexion autour d'un rythme de 70 appareils par mois traduit la volonté de Boeing de se rapprocher des ambitions de son rival Airbus sur le segment des monocouloirs. L'avionneur européen vise en effet une production globale d'A320neo à 75 appareils par mois à la fin de la décennie, voire au-delà, portée par des carnets de commandes records et par la domination commerciale de l'A321neo.

Pour Boeing, aligner ou approcher ces niveaux serait un signal adressé aux compagnies aériennes qui s'inquiètent des délais de livraison et de la dépendance croissante au duopole.

Ce serait également un levier crucial pour améliorer sa rentabilité et réduire l'impact financier des déboires passés du programme 737 MAX.

Qualité, régulation et contraintes de la supply chain

Cette montée en cadence est toutefois encadrée par un environnement réglementaire plus strict qu'avant les accidents de Lion Air et d'Ethiopian Airlines, puis l'incident d'Alaska Airlines en 2024. La FAA a imposé des plafonds de production et des inspections renforcées, exigeant de Boeing qu'il démontre une amélioration durable de ses processus qualité avant chaque nouveau palier.

Sur le plan industriel, Boeing doit composer avec une chaîne d'approvisionnement encore fragile, marquée par des pénuries de main-d'œuvre qualifiée et des tensions sur certains composants, notamment les moteurs et les intérieurs cabine. Dans une interview récente, Kelly Ortberg, directeur général de Boeing, a rappelé que les difficultés d'approvisionnement n'affectaient pas encore la montée en puissance des 737 MAX 8 et 9, mais qu'elles pourraient devenir visibles dès le niveau de 52 appareils par mois.

Un calendrier lié aux certifications en cours

La trajectoire de production du 737 MAX reste également dépendante du calendrier de certification des variantes encore en attente, en particulier les 737-7 et 737-10. Le patron de Boeing a indiqué viser une certification « d'ici fin 2026 » pour ces modèles très attendus, faisant de cet objectif l'une des priorités du groupe avant de se concentrer pleinement sur le programme 777X.

La disponibilité commerciale du 737-10, concurrent direct de l'A321neo sur les marchés à forte densité, est un enjeu clé pour la compétitivité du programme 737 MAX et conditionne une partie des plans de production à long terme. En pratique, Boeing devra articuler montée en cadence et introduction progressive de ces nouvelles versions dans la chaîne d'assemblage tout en maintenant les standards de sécurité imposés par les régulateurs.

Joël Ricci

Air France-KLM surveille de près le dossier de rachat d'easyJet

Abc Bourse – 8 juin 2026

(ABC Bourse) - L'éventualité d'un rachat d'easyJet continue d'agiter le secteur aérien européen. Si Air France-KLM assure ne participer à aucune discussion à ce stade, le groupe dirigé par Ben Smith reconnaît suivre de très près l'évolution du dossier porté par Castl lake.

Depuis l'annonce de l'intérêt du fonds américain Castl lake pour la compagnie britannique à bas coûts, les acteurs majeurs du transport aérien européen observent attentivement la situation. Air France-KLM, qui travaille déjà avec Castl lake dans le cadre de la prise de contrôle de SAS, ne cache pas son intérêt pour les développements à venir.

Interrogé par Bloomberg TV en marge de l'assemblée générale de l'Iata organisée à Rio de Janeiro, Ben Smith a confirmé que le groupe franco-néerlandais ne participait actuellement à aucune opération. "Nous ne sommes pas impliqués", a-t-il déclaré.

Air France-KLM reste attentif au dossier easyJet

Si Air France-KLM n'est pas à la table des discussions, la porte reste ouverte. Ben Smith a rappelé les bonnes relations entretenues avec Castlelake dans le cadre du dossier SAS : "Cela s'est bien passé et cela se passe toujours bien avec eux concernant SAS".

Le dirigeant n'a d'ailleurs laissé aucun doute sur sa position en cas de proposition future. "Bien sûr. Oui. Et je m'attendrais à ce que tous nos concurrents fassent de même", a-t-il affirmé lorsqu'il a été interrogé sur une éventuelle participation à une offre.

Le directeur général du groupe voit dans easyJet un actif particulièrement attractif. Selon lui, "C'est une compagnie aérienne très impressionnante. Ils ont eu une histoire fantastique, je dirais, dans la façon qu'ils ont eue de se développer. Ils ont quelques positions intéressantes, comme vous savez, à Genève, Londres-Gatwick, etc."

Il a également ajouté : "Donc c'est très attrayant et leur capitalisation boursière est basse".

Castlelake face aux défis d'un rachat d'easyJet

Fin mai, Castlelake a indiqué étudier une éventuelle offre sur easyJet. Le fonds américain dispose jusqu'à la fin du mois de juin pour préciser ses intentions ou renoncer à son projet. Plusieurs obstacles demeurent toutefois.

La réglementation européenne interdit en effet à un investisseur non européen de détenir une participation majoritaire dans une compagnie aérienne du continent. Pour mener à bien une telle opération, Castlelake devrait donc s'appuyer sur un partenaire européen.

Selon plusieurs informations relayées ces derniers jours, le fonds étudierait notamment un rapprochement avec MSC Mediterranean afin de structurer une offre conforme aux exigences réglementaires.

Du côté d'easyJet, le conseil d'administration assure qu'il examinera toute proposition éventuelle. La compagnie a néanmoins qualifié l'intérêt de Castlelake de "très opportuniste", estimant que son cours de Bourse reste pénalisé par un contexte défavorable.

Même prudence chez IAG. Son directeur général Luis Gallego a indiqué ne pas envisager d'offre pour le moment, tout en glissant une formule qui résume l'incertitude entourant le dossier : "on ne sait jamais".

© AbcBourse.com.

Hausse du kérosène : Air France-KLM ne peut plus compenser le surcoût malgré la hausse des tarifs

Air Journal – 7 juin 2026

La direction d'Air France-KLM a tiré le signal d'alarme : la forte hausse des prix du kérosène, liée aux tensions au Moyen-Orient, ne peut plus être entièrement compensée par la croissance du chiffre d'affaires.

« Jusqu'ici au deuxième trimestre, la facture en carburants a été très élevée. Nous ne pouvons pas compenser entièrement à travers le chiffre d'affaires », a déclaré le directeur financier Steven Zaat mercredi, lors de l'assemblée générale du groupe aérien franco-

néerlandais. Le directeur général Benjamin Smith a été tout aussi direct : « Nous ne pouvons pas compenser. »

Selon les estimations du groupe, le surcoût carburant atteindra 2,4 milliards de dollars (environ 2,05 milliards d'euros) sur l'ensemble de l'année 2026, dont 1 milliard d'euros rien que pour le deuxième trimestre. La facture totale de carburant devrait ainsi s'élever à 9,3 milliards de dollars.

Un choc géopolitique majeur

Cette envolée des cours résulte principalement du conflit au Moyen-Orient déclenché fin février 2026. Les prix du kérosène ont plus que doublé en quelques semaines, avec des pics dépassant 1 500 dollars la tonne en Europe. Air France-KLM, qui avait déjà révisé ses prévisions fin avril, a abaissé sa croissance de capacités pour 2026 : elle passe désormais de 3-5 % à 2-4 %, tout en maintenant une forte croissance pour sa filiale low-cost Transavia (8-10 %).

Le groupe bénéficie d'une politique active de couverture carburant (hedging), avec environ deux tiers de son kérosène pour 2026 déjà acheté à l'avance. Cela a permis de limiter l'impact au premier trimestre, où le résultat opérationnel s'est nettement amélioré (à -27 millions d'euros contre -328 millions un an plus tôt). Mais les effets du choc se font pleinement sentir depuis le printemps.

Hausse des tarifs et mesures commerciales

Pour absorber une partie de ce surcoût, Air France-KLM a multiplié les hausses de surcharges carburant sur les billets d'avion des vols long-courriers : jusqu'à +100 euros aller-retour en classe Economique, et bien davantage en classes premium. Malgré ces ajustements tarifaires, la direction reconnaît que la totalité de la hausse du kérosène ne pourra pas être répercutée sur les clients.

Mercredi, le groupe franco-néerlandais a par ailleurs lancé une opération promotionnelle inédite : des billets modifiables sans frais pour les voyages de juillet et août au départ de France et des Pays-Bas. Une façon de rassurer les voyageurs dans un contexte de forte incertitude sur les prix et l'approvisionnement en kérosène. Benjamin Smith a toutefois tenu à rassurer sur la saison estivale : « Nous ne prévoyons pas de problèmes d'approvisionnement jusqu'à fin août », même si la visibilité reste limitée au-delà.

Un secteur aérien sous pression

Cette situation n'est pas propre à Air France-KLM. Plusieurs compagnies aériennes européennes font face à la même équation : une demande résiliente mais des marges comprimées par un carburant qui représente jusqu'à 30 % des coûts. Le groupe franco-néerlandais maintient donc un cap prudent, avec une discipline stricte sur les coûts et une réallocation de capacités loin des zones les plus touchées.

L'issue de l'année 2026 dépendra largement de l'évolution de la situation géopolitique et des cours du pétrole. Pour l'heure, le message de la direction est clair : la rentabilité du groupe est directement menacée par ce surcoût historique, et la croissance du chiffre d'affaires seule ne suffira pas à l'absorber.

Thierry Blancmont

Malgré la guerre en Iran, les compagnies aériennes gagneront de l'argent cette année

Challenges – 7 juin 2026

En ce dimanche 7 juin, alors qu'un soleil éclatant brille sur la ville de Rio, au Brésil, à l'intérieur de l'hôtel Windsor Oceanico, on prend la mesure de la tempête que traverse le secteur aérien depuis le déclenchement de la guerre en Iran, il y a désormais plus de trois mois. Venu du monde entier pour la traditionnelle assemblée générale annuelle de IATA, l'association internationale des compagnies aériennes, les dirigeants de ce secteur, qui pèse 3,9 % du PIB mondial, ont découvert les projections pour l'année 2026. Et le moins qu'on puisse dire, à mi-parcours de cette année, c'est qu'elle s'annonce historique, tant elle est bousculée par la guerre en Iran. Avec, à la clé, un bilan en demi-teinte.

Côté pile, il y a bien sûr l'effet colossal, et négatif, de ce conflit sur les finances des acteurs du secteur. C'est simple : le bénéfice net total des compagnies aériennes devrait être divisé par presque deux, et atteindre 23 milliards de dollars, selon IATA, contre 41 milliards prévus initialement pour cette année, et 45 milliards engrangés en 2025. Même constat concernant la marge attendue, qui fond à 2 %, contre des projections de 3,9 % jusque-là.

Le profit par passager tombe à 4,50 dollars

Quant au profit par passager, plus à même de mesurer de manière plus concrète ce que les compagnies gagneront pour chaque personne transportée, il tombe à 4,50 dollars. « Cela ne suffira même pas à vous acheter un hot-dog dans la plupart des stades de la Coupe du monde de la FIFA, et cela ne laisse pas beaucoup de marge de manœuvre si d'autres coûts ou taxes venaient à augmenter », a taclé Willie Walsh, le directeur général de IATA sur le départ (il prendra le 3 août la tête de la compagnie indienne Indigo). A titre de comparaison, l'an dernier, ce bénéfice par passager atteignait 9,10 dollars.

Derrière ces projections, il y a bien sûr une cause parfaitement identifiée : la flambée de la facture énergétique, à laquelle s'ajoutent des perturbations telles que le rallongement des routes pour éviter les zones de conflits. Selon IATA, le coût du carburant devrait ainsi augmenter de près de 40 % en 2026, pour atteindre 350 milliards de dollars au total pour le secteur. « Cette estimation repose sur un prix moyen prévu du pétrole brut de 95 dollars le baril (Brent) pour l'année (soit une hausse de 37 % par rapport aux 69 dollars de 2025) », précise le communiqué de IATA. Le prix du kérosène, lui, devrait tourner autour de 152 dollars le baril pour l'année, en augmentation d'environ 70 % par rapport aux 90 dollars de 2025. Conséquence directe : « le crack spread (prime du kérosène par rapport au pétrole brut Brent) devrait s'établir en moyenne à 57 dollars le baril, un niveau historiquement élevé », prédit IATA.

Le Moyen-Orient n'est plus la région la plus bénéficiaire

Sans surprise, une région du monde souffre particulièrement du conflit : le Moyen Orient. Fait totalement inédit, en 2026, les pourtant si puissantes compagnies du Golfe basculent dans le rouge. Leur perte devrait dépasser 4 milliards de dollars, contre un bénéfice net de 7,2 milliards en 2025. C'est un changement de paradigme total. En décembre dernier, alors que IATA publiait ses estimations pour l'année 2025, elle expliquait à l'exact opposé que le

Moyen Orient avait été la région la plus bénéficiaire l'an dernier, en termes de marge bénéficiaire nette et de bénéfice par passager (28,90 dollars de profit par passager, plus du double de l'Europe !). Six mois plus tard, la voilà reléguée en queue de classement.

Pas de quoi inquiéter toutefois les acteurs du secteur. Willie Walsh en est certain, « La capacité des compagnies du golfe ne sera pas remplacée par celle des concurrents. Elles retrouveront leur place dès que la situation se sera stabilisée. Je ne vois aucun changement structurel découlant de ce qui se passe actuellement. » Même optimisme pour Kamil Al-Awhadi, vice-président régional pour l'Afrique et le Moyen-Orient à IATA, qui assure à Challenges : « Toutes s'en remettront, c'est juste une question de temps », avant de préciser toutefois que « celle qui a le plus souffert c'est Kuwait Airways, car l'aéroport a été touché. »

Des avions encore plus remplis

La perspective de voir les compagnies du Golfe recouvrer la santé n'est pas le seul motif d'espoir. Car du côté face de la pièce, il faut noter que malgré la chute des profits, les compagnies aériennes gagneront de l'argent cette année. Et poursuivent leur conquête de nouveaux passagers. Le secteur qui avait passé le très symbolique cap des 1 000 milliards de dollars de revenus en 2025 devrait continuer dans sa lancée, avec une croissance de 9,4 % pour atteindre 1 165 milliards de dollars. Les avions continuent donc de voler et même si les dirigeants constatent un peu d'attentisme dans les réservations, les appareils devraient être encore plus remplis que l'an dernier, avec un taux de remplissage de 84 % (contre 83,5 % en 2025).

Si bien que lorsqu'on interroge Willie Walsh sur la comparaison avec la crise du Covid, il rétorque d'emblée : « la période actuelle n'est pas une crise. Ce secteur prévoit toujours des bénéfices et une croissance. Lors du Covid, le trafic avait chuté de 95 %. Cela n'a rien à voir avec ce que nous avons connu pendant la pandémie. » Tout va (presque) très bien, Madame la marquise...

Claire Bouleau

Airbus : la famille A320 dépasse les 20 000 commandes, portée par l'Asie

Air Journal – 6 juin 2026

Airbus franchit une étape symbolique majeure avec plus de 20 000 commandes enregistrées pour la famille A320. Porté par une forte dynamique commerciale en Asie, notamment en Chine, le monocouloir européen confirme son statut de pilier du marché mondial, tandis que les programmes long-courriers et cargo évoluent de manière contrastée.

Airbus dépasse les 20 000 commandes pour l'A320

Airbus a franchi en mai un cap historique en dépassant les 200 00 commandes pour sa famille A320, selon les dernières données publiées par l'aviateur. Cette performance intervient après l'enregistrement de 207 commandes fermes pour des appareils de la famille A320neo sur le seul mois. Dans le détail, un client non identifié a signé pour 70 appareils, tandis que China Southern Airlines a confirmé une importante commande de 102

monocouloirs — dont 79 A321neo et 23 A320neo. De son côté, Xiamen Airlines a finalisé l'acquisition de 35 A321neo supplémentaires.

Ces nouveaux engagements portent le total des commandes à 20 169 appareils depuis le lancement du programme, dont l'acte fondateur remonte à juin 1981 avec une lettre d'intention d'Air France pour 25 A320.

La Chine, moteur clé du succès de l'A321neo

La forte contribution des compagnies chinoises confirme une tendance de fond : l'Asie, et en particulier la Chine, constitue désormais un levier essentiel pour Airbus dans le segment des monocouloirs. L'A321neo, notamment dans ses versions à long rayon d'action (LR et XLR), s'impose comme un appareil stratégique pour les transporteurs cherchant à optimiser leur capacité tout en réduisant leurs coûts unitaires. Ce positionnement explique la part croissante de ce modèle dans les commandes récentes.

Selon plusieurs analyses sectorielles, Airbus bénéficie également d'un avantage concurrentiel face au Boeing 737 MAX sur certains marchés asiatiques, notamment en raison des tensions commerciales et des enjeux de certification en Chine.

Des livraisons en progression en 2026

Sur le plan industriel, Airbus affiche une cadence de livraisons en hausse. À fin mai, 198 appareils de la famille A320 avaient été livrés, dépassant le niveau atteint sur la même période en 2025. Au total, l'avionneur a livré 262 appareils toutes familles confondues depuis le début de l'année, confirmant une montée en puissance progressive malgré les tensions persistantes sur la chaîne d'approvisionnement.

Une domination renforcée sur le monocouloir

Avec plus de 20 000 commandes, la famille A320 s'impose comme le programme d'avions commerciaux le plus vendu au monde dans la catégorie des monocouloirs. Comme le souligne Airbus dans ses communications, « ce cap illustre la confiance durable des compagnies aériennes dans la famille A320 ».

Ce jalon intervient dans un contexte de forte reprise du trafic aérien mondial et de renouvellement accéléré des flottes, où les appareils de nouvelle génération jouent un rôle central en matière d'efficacité énergétique et de réduction des émissions.

Activité contrastée sur le long-courrier et le cargo

Parallèlement à ce succès sur le segment des monocouloirs, Airbus a enregistré plusieurs mouvements notables sur ses programmes long-courriers. Lufthansa a ainsi confirmé une commande supplémentaire de 10 A350-900, consolidant sa stratégie de modernisation de flotte autour de cet appareil. Dans le segment cargo, Cathay Pacific et Air China Cargo ont respectivement commandé deux et quatre A350F supplémentaires, portant le carnet de commandes du cargo à 107 unités.

Ce développement confirme l'intérêt croissant pour le fret aérien nouvelle génération, dans un contexte de renouvellement des flottes vieillissantes de Boeing 747-400F et 777F.

AirAsia tourne définitivement la page de l'A330neo

En revanche, Airbus enregistre un revers avec l'annulation définitive des 15 derniers A330-900 encore en commande chez AirAsia X. La compagnie malaisienne se retire ainsi totalement du programme A330neo. Ce désengagement marque la fin d'une relation pourtant stratégique : AirAsia avait été l'un des principaux soutiens du programme, allant jusqu'à devenir son premier client avec 78 appareils commandés à une époque. Mais après la crise du Covid-19, le groupe a profondément revu sa stratégie de flotte, annulant la majorité de ses commandes dès 2022 et n'ayant finalement pris livraison d'aucun A330neo.

Joël Ricci

