

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 9 juin 2026 :

- « Arrêtez de nous rançonner » : le message très direct de Willie Walsh (IATA) aux motoristes aéronautiques
 - Retards, fiabilité, surcoûts : l'IATA perd patience avec les moteurs d'avions
 - Excursions, conciergeries : le Groupe ADP mise sur la diversification touristique
 - Décarbonation : seulement 0,8% de carburants durables en 2026, un « échec » selon l'IATA
 - Avec les perturbations du transport aérien, les billets coûteront-ils bientôt plus cher ?
 - EasyJet : Air France-KLM reste attentif à une éventuelle offre de rachat
 - ITA Airways entre dans la coentreprise Europe-japon de Lufthansa et ANA
 - SCAF : d'une « révolution profonde » au symbole des tensions franco-allemandes, le récit d'une décennie de rendez-vous manqués
-

« Arrêtez de nous rançonner » : le message très direct de Willie Walsh (IATA) aux motoristes aéronautiques

La Tribune - 08 juin 2026

Willie Walsh, le patron de l'Association du transport aérien international (IATA), reproche aux grands motoristes de ne pas livrer assez de moteurs tout en engrangeant de confortables bénéfices.

Pour son dernier tour de piste avant son départ chez IndiGo, Willie Walsh n'aura pas dérogé à son franc-parler habituel. Le patron de l'Association du transport aérien international (IATA) a usé une fois de plus de son langage tranchant à l'occasion de l'assemblée générale du lobby du transport aérien, organisée à Rio de Janeiro (Brésil) du 6 au 8 juin. Il s'en est pris une fois de plus à l'une de ses cibles favorites : les grands motoristes aéronautiques, qui équipent les avions d'Airbus et de Boeing.

« Mon message aux motoristes est simple : arrêtez de nous rançonner et recommencez à fabriquer d'excellents moteurs qui fonctionnent et qui durent », a lâché Willie Walsh. Et de poursuivre dans la même veine : « Ils sont tous mauvais en ce moment. Si j'étais fabricant de moteurs, je ne serais pas ravi de mes performances. » Interpellé sur la vigueur de ses propos, le patron de l'IATA en a profité pour enfoncer le clou. « En fait, j'ai un peu atténué le ton par rapport à ce que j'avais écrit au départ, ma première version était plus forte que ça », a affirmé Willie Walsh. L'association estime que les défaillances des motoristes ont coûté 11 milliards de dollars en 2025 au transport aérien.

Toujours 750 avions cloués au sol

Les compagnies aériennes sont effectivement freinées dans leur élan en raison du manque de moteurs disponibles, en particulier pour les monocouloirs – les Airbus A320neo et les Boeing 737 MAX – équipés par CFM International (société commune entre Safran et GE Aerospace) et Pratt & Whitney. Un enjeu qui concerne d'abord les avions neufs, la livraison de moteurs demeurant l'un des principaux goulets d'étranglement de l'industrie aéronautique. Les motoristes sont notamment limités par les capacités de production en amont de la chaîne d'approvisionnement, au niveau de la forge et de la fonderie.

Mais la pénurie de moteurs concerne également les appareils existants. Actuellement, environ 750 avions sont cloués au sol d'après les dernières estimations du cabinet britannique Cirium. Des appareils tous équipés par Pratt & Whitney. Il s'agit avant tout d'A320neo et d'A321neo, et de quelques A220 et E2 d'Embraer. Cette immobilisation s'explique par des problèmes techniques découverts en 2023 concernant des milliers de moteurs et ne donne guère de signes d'amélioration. « Il est totalement inacceptable pour les clients que ces défaillances se prolongent jusqu'à la prochaine décennie », a tempêté Willie Walsh.

Quelque 18 000 appareils en commande

Ce manque de moteurs par rapport à la demande des compagnies aériennes contribue à un vieillissement généralisé des flottes. « À cause de ces délais, l'âge moyen des avions est passé de 13,7 à 15,2 ans, ce qui entraîne des coûts de maintenance beaucoup plus élevés et une consommation de carburant plus importante », a insisté Willie Walsh. Et le dirigeant de tacler les équipementiers dont les moteurs de nouvelle génération affichent des problèmes

de fiabilité : « Ils ne font pas le travail qu'ils devraient faire ». Quelque 18 000 appareils sont aujourd'hui en commande, un chiffre proche du nombre d'avions en service dans le monde.

Surtout, Willie Walsh fustige la rentabilité affichée des motoristes malgré les retards de livraisons et autres défaillances techniques. « Beaucoup d'entre eux ont des niveaux de rentabilité de plus de 20 %, a asséné le patron de l'IATA. Ils s'en sortent extrêmement bien financièrement tout en infligeant un impact financier significatif au transport aérien et il est tout simplement inacceptable que cela continue. Je n'ai aucune objection à ce qu'ils gagnent de l'argent. Aucune. Je les admire, mais j'ai une objection à ce qu'ils livrent un mauvais produit et qu'ils gagnent de l'argent. Ça, ça ne marche pas pour moi. »

Comment expliquer de tels niveaux de marges par rapport à la faiblesse des livraisons ? Les grands motoristes vendent leurs moteurs à prix coûtant, voire légèrement à perte, et génèrent des bénéfices via les activités de services après-vente, telles que la maintenance et les réparations. D'où la propension des motoristes à privilégier les besoins opérationnels des compagnies aériennes au détriment des cadences de livraison imposées par les avionneurs. Ce déséquilibre structurel est à l'origine de frictions récurrentes entre Airbus, Boeing et leurs motoristes.

Retards, fiabilité, surcoûts : l'IATA perd patience avec les moteurs d'avions

Air Journal - 8 juin 2026

En ouverture de la 82e assemblée générale de l'IATA à Rio de Janeiro, Willie Walsh a signé l'un de ses réquisitoires les plus sévères contre les fabricants de moteurs d'avions, accusés de livrer tard et de livrer mal, sur fond de chaînes d'approvisionnement durablement désorganisées.

Dans le même temps, le patron de l'association mondiale des compagnies aériennes juge « imprudent » de reporter les livraisons d'avions à cause du conflit au Moyen-Orient, alors que les coûts explosent et que les flottes vieillissent.

« Ils sont tous mauvais en ce moment » : la charge de Willie Walsh

Lors de l'assemblée générale de l'Association du transport aérien international (IATA), organisée du 6 au 8 juin 2026 à Rio de Janeiro, Willie Walsh a publiquement mis en cause la performance des motoristes civils. « Ils sont tous mauvais en ce moment (...) Si j'étais fabricant de moteurs, je ne serais pas ravi de mes performances », a-t-il déclaré devant la presse, visant directement CFM International (GE Aerospace et Safran), Pratt & Whitney et Rolls-Royce.

Le directeur général de l'IATA a résumé son message dans une formule choc adressée aux industriels : « Arrêtez de nous gruger et revenez à la fabrication de bons moteurs, qui fonctionnent et qui durent ». Selon lui, la fiabilité insuffisante de certains modèles, les immobilisations prolongées pour maintenance et les retards de livraisons pèsent lourdement sur l'économie des compagnies aériennes, contraintes de prolonger l'exploitation d'appareils plus anciens et moins efficaces.

Chaînes d'approvisionnement en panne et flottes vieillissantes

L'IATA chiffre à au moins 11 milliards de dollars les surcoûts supportés par les compagnies en 2025, directement liés à la lenteur de la production d'avions, de moteurs et de pièces. Ces coûts se décomposent notamment en carburant supplémentaire, maintenance additionnelle, location accrue de moteurs et stocks de pièces plus importants pour se protéger d'une logistique devenue imprévisible.

Les carnets de commandes atteignent des niveaux inédits, avec plus de 17 000 à 18 000 avions commerciaux en attente de livraison, contre environ 13 000 en moyenne annuelle sur la décennie 2010-2019. L'âge moyen de la flotte mondiale se situe désormais à plus de 15 ans, un record, alors que les compagnies comptaient sur plus de 5 000 appareils économes en carburant qui n'ont pas encore été livrés. « Les compagnies sont confrontées à des coûts plus élevés en carburant parce que les flottes sont moins efficaces que prévu », a insisté Willie Walsh devant les dirigeants du secteur.

Conflit au Moyen-Orient : ne pas retarder les livraisons

Interrogé sur l'impact du conflit au Moyen-Orient, Willie Walsh a averti qu'il serait « imprudent » de reporter les livraisons d'avions sous prétexte de la dégradation du contexte géopolitique. Selon lui, la demande mondiale de transport reste solide pour l'instant, même si la crise a déjà lourdement pesé sur le fret aérien, avec une chute de plus de 50% de la demande pour les transporteurs du Golfe en mars, du fait des fermetures d'espaces aériens et des annulations de vols.

« Il n'y a pas de gagnants dans cette situation. Tout le monde va en ressentir l'impact », a-t-il déclaré à propos de la hausse attendue des prix du carburant aviation et des tensions sur l'approvisionnement, rappelant que le Moyen-Orient est un fournisseur clé de kérosène pour l'Amérique du Nord et l'Asie.

L'IATA n'exclut pas que certaines compagnies réduisent leurs capacités si le conflit se prolonge, mais estime que l'industrie doit continuer à moderniser ses flottes avec des appareils plus économes, plutôt que de figer les livraisons.

Coûts environnementaux et carburant : la double peine

La critique de Willie Walsh intervient alors que les compagnies aériennes font face à une montée en puissance des coûts liés à la transition environnementale : obligations d'incorporer des carburants durables (SAF), taxation accrue du CO₂ en Europe et investissements nécessaires pour atteindre les objectifs de neutralité carbone à horizon 2050. Or, le retard dans l'arrivée d'avions et de moteurs plus sobres freine les gains d'efficacité énergétique attendus et renchérit la facture carburant.

« Les prix plus élevés aujourd'hui des carburants ne vont faire qu'empirer les choses », a prévenu le directeur général de l'Iata, qui avait déjà alerté sur le fait que la production de SAF en 2026 resterait très en deçà des besoins du secteur. Pour les compagnies, la combinaison d'un carburant plus cher, d'avions plus anciens et de moteurs moins fiables que prévu se traduit par une pression accrue sur les marges, alors même que la demande de voyages se rapproche, voire dépasse, les niveaux d'avant-crise.

La fiabilité technique et la prévisibilité industrielle sont ici au cœur du débat, avec un message explicite : les compagnies ne veulent plus être la variable d'ajustement d'une chaîne de production qui tourne à plein régime, mais reste grippée. Reste à voir si la charge de l'IATA débouchera sur des engagements concrets des motoristes en matière de fiabilité, de transparence sur les calendriers de livraison et de partage des risques économiques.

Excursions, conciergeries : le Groupe ADP mise sur la diversification touristique

L'Echo Touristique – 8 juin 2026

Dans un entretien à La Tribune Dimanche, Philippe Pascal annonce que le gestionnaire français d'aéroports veut « devenir un acteur du tourisme à part entière ».

« Nous sommes la première porte d'entrée en Europe : 23% des touristes qui viennent à Paris passent par nos aéroports. D'où notre souhait de devenir un acteur du tourisme à part entière », a déclaré Philippe Pascal. « Nous avons racheté Paris Experience Group, une société qui possède des bateaux naviguant sur la Seine, Paris City Vision », spécialiste des excursions touristiques dans et autour de la capitale française, « ainsi que des services de conciergerie, comme Mon Petit Paris », a-t-il détaillé.

« Paris Experience Group réalise environ 90 millions d'euros de chiffre d'affaires. Nous prévoyons de le développer significativement. L'enjeu réside également dans les synergies : 78% des passagers savent ce qu'ils vont acheter avant d'arriver à l'aéroport. En les accompagnant jusque dans leurs séjours en ville, nous renforçons leur fidélité à notre univers French touch, développé par exemple au terminal 1 de (l'aéroport) Paris-CDG », a expliqué M. Pascal.

Un service de réservation pour les musées ou les croisières

Dans cette optique, le PDG de Groupe ADP a annoncé le lancement de « Extime Travel le 9 juin, une extension de l'actuelle marque de duty free et de services Extime », « avec l'idée de proposer un service continu aux passagers, qui pourront directement réserver des billets pour des musées ou des croisières ».

Évoquant l'ouverture prévue le 28 mars 2027 du CDG Express, une ligne ferroviaire directe qui permettra de relier Paris à l'aéroport de Roissy en vingt minutes, le patron de Groupe ADP (ex-Aéroports de Paris) pointe que « cette liaison permettra une amélioration de l'expérience des passagers ». Mais c'est aussi une composante essentielle de « notre stratégie d'intermodalité, pour réduire la part de la voiture dans l'accès à l'aéroport, parallèlement à la ligne 17 du métro et au projet Roissy-Picardie », a-t-il souligné.

« Sans investissements, le hub parisien va décrocher »

Il a également relevé l'importance des investissements pour maintenir la compétitivité. « Sans investissements, le hub parisien va décrocher », a-t-il averti, rappelant que son groupe avait annoncé en décembre un plan d'investissements de 8,4 milliards d'euros pour adapter ses aéroports parisiens à la croissance prévue du trafic aérien de 2027 à l'horizon 2034.

Décarbonation : seulement 0,8% de carburants durables en 2026, un « échec » selon l'IATA

Malgré les engagements du secteur aérien vers la neutralité carbone d'ici 2050, la production de carburants durables (SAF) reste largement insuffisante. L'IATA alerte sur un retard préoccupant, aggravé par des politiques publiques jugées incohérentes et un manque d'investissement industriel.

Une production de SAF toujours marginale en 2026

L'Association du transport aérien international (IATA) estime que la production mondiale de carburants d'aviation durables (SAF) atteindra environ 2,4 millions de tonnes en 2026. Cela ne représentera que 0,8% de la consommation totale de carburant aérien, pour un coût évalué à 4,3 milliards de dollars pour les compagnies.

Un niveau jugé très insuffisant au regard des ambitions climatiques du secteur. L'industrie s'est engagée en 2021 à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, avec un recours massif au SAF censé couvrir jusqu'à 65% des besoins énergétiques. « Cela semble être une nouvelle année décevante pour la production de SAF », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA. « Cinq ans après l'engagement vers le zéro émission nette, le SAF ne représentera que 0,8% de la consommation de carburant des compagnies aériennes. »

Des politiques publiques pointées du doigt

Pour l'IATA, ce retard s'explique en grande partie par un manque de coordination et de lisibilité des politiques publiques, ainsi que par un intérêt jugé insuffisant des compagnies pétrolières. « La trajectoire pour atteindre 65% de nos besoins en 2050 devient chaque année plus difficile, en raison de politiques gouvernementales mal séquencées et du manque manifeste d'intérêt des compagnies pétrolières », poursuit Willie Walsh.

Dans un contexte de tensions énergétiques mondiales, l'organisation estime que les États devraient accélérer le développement des énergies renouvelables et renforcer les incitations économiques.

Quatre priorités pour accélérer le SAF

L'IATA appelle à une action coordonnée autour de quatre axes majeurs :

- Augmenter la production d'énergies renouvelables pour garantir des ressources suffisantes (matières premières et électricité décarbonée).
- Ouvrir l'accès aux infrastructures carburant (oléoducs, stockage, systèmes aéroportuaires) afin de favoriser la concurrence et la distribution.
- Mettre en place des politiques de soutien cohérentes, avec des incitations à la production avant toute obligation réglementaire.
- Développer un marché mondial du SAF, notamment via un système de « book-and-claim », permettant de dissocier production et consommation géographique.

Ce dernier point est considéré comme clé pour structurer un marché global, à l'image des mécanismes existants pour l'électricité verte.

Le casse-tête de l'e-SAF en Europe

Au-delà des biocarburants, l'IATA souligne le potentiel mais aussi les limites actuelles des carburants de synthèse (e-SAF), produits via des procédés « power-to-liquid » à partir d'électricité renouvelable, d'hydrogène vert et de CO2. L'Union européenne et le Royaume-Uni ont fixé un objectif d'environ 0,6 million de tonnes d'e-SAF d'ici 2030. Or, la capacité mondiale actuelle – en exploitation et en construction – n'atteint que 0,02 million de tonnes, avec un seul site opérationnel à ce jour.

Selon l'IATA, il faudrait environ 20 raffineries à grande échelle pour atteindre ces objectifs, alors même qu'aucune décision finale d'investissement n'a été prise au cours de l'année écoulée. Marie Owens Thomsen, économiste en chef de l'IATA, critique vivement ces ambitions : « Les objectifs 2030 pour l'e-SAF au Royaume-Uni et dans l'Union européenne sont totalement irréalistes, voire déconnectés de la réalité. Imposer des obligations avant même que la production ne soit viable est une stratégie risquée qui ne fera qu'augmenter les prix. » Elle souligne également le paradoxe européen, marqué par des coûts d'électricité renouvelable parmi les plus élevés au monde.

Des passagers favorables à la décarbonation

Malgré ces difficultés, la demande sociétale pour une aviation plus durable reste forte. Selon une enquête IATA menée en avril 2026, 89% des passagers estiment que l'aviation doit continuer à réduire ses émissions, même en cas de recul des politiques publiques. 66% se disent prêts à payer plus cher pour compenser les émissions. Et 88% anticipent une hausse des prix des billets liée aux investissements environnementaux.

Les voyageurs privilégient également des solutions concrètes : 25% souhaitent que les fonds soient consacrés au SAF ; 23% aux technologies de réduction des émissions et seulement 10% aux taxes. Enfin, les comportements évoluent : 48% des passagers prennent en compte les émissions de CO2 dans leur choix de vol, et plus de 85% d'entre eux affirment que cela influence leur décision.

Ces données confirment que la décarbonation est devenue un enjeu stratégique pour l'aviation commerciale. Mais sans accélération rapide de la production de SAF et sans cadre réglementaire plus cohérent, l'objectif de neutralité carbone apparaît de plus en plus difficile à atteindre.

Avec les perturbations du transport aérien, les billets coûteront-ils bientôt plus cher ?

France Info - 8 juin 2026

Le trafic aérien de passagers recule en avril sur fond de tensions entre les États-Unis et l'Iran. Malgré des perspectives globalement positives pour l'année, les compagnies font face à une baisse de rentabilité en raison notamment de la hausse du prix du kérosène.

En avril, deuxième mois de conflit entre les États-Unis et l'Iran, le transport aérien de passagers a baissé partout dans le monde, avec des avions moins remplis. L'IATA, l'Association du transport aérien international, qui regroupe 370 compagnies assurant 85% du trafic mondial, annonce une baisse de 3,4% de la fréquentation en avril sur un an (en nombre de passagers/km parcouru). En l'espace d'une semaine, par exemple, la compagnie Emirates a supprimé près d'un vol sur six de son programme pour le mois de juin.

Un trou d'air visiblement passager si l'on en croit les prévisions globales. Malgré ces premières conséquences de la guerre au Moyen-Orient, l'IATA estime que les compagnies aériennes transporteront un peu plus de cinq milliards de passagers sur l'ensemble de l'année, soit 2,5% de plus qu'en 2025. À cela s'ajoute déjà une hausse marquée du fret aérien : avec les perturbations du trafic maritime dans le détroit d'Ormuz, le transport de marchandises par avion progresse nettement.

Des bénéfices en chute libre

Malgré tout, si elles restent optimistes, les grandes compagnies aériennes voient leurs revenus diminuer. Ce repli relatif du trafic s'accompagne déjà d'une rentabilité deux fois moindre qu'en 2025. L'organisation internationale évoque même de pertes pour les compagnies du Moyen-Orient les plus exposées à la crise. Les perspectives de bénéfices virent au rouge en raison de la hausse des prix du carburant, en l'occurrence du kérosène qui permet aux avions de voler. Or, le kérosène est produit à partir du pétrole, dont les cours se sont envolés.

Selon l'IATA, les résultats du secteur devraient passer de 45 milliards de dollars en 2025 à 23 milliards en 2026. Le bénéfice net devrait atteindre ainsi 4,5 dollars par passager, soit deux fois moins qu'en 2025.

Le patron de l'IATA pointe également du doigt les constructeurs de moteurs (les grands groupes comme Rolls Royce ou Safran) qui, selon lui, ne sont pas à la hauteur. En cause : des retards de livraison et des produits jugés insuffisamment fiables qui engendrent des coûts plus élevés. La charge est sévère. Ces hausses de coûts, les voyageurs, touristes ou professionnels, pourraient les ressentir sur le prix des billets dans les semaines et les mois à venir.

EasyJet : Air France-KLM reste attentif à une éventuelle offre de rachat

Capital - 8 juin 2026

Air France-KLM n'est pas impliqué dans les discussions autour d'une éventuelle offre de rachat d'EasyJet, mais reste attentif à l'évolution du dossier. Le groupe franco-néerlandais dit suivre de près la situation autour de la compagnie britannique.

Air France-KLM n'est pas impliqué dans les discussions autour d'une éventuelle offre pour racheter son concurrent britannique EasyJet, mais pourrait y être attentif, a affirmé ce dimanche 7 juin le directeur général du groupe franco-néerlandais, Benjamin Smith. Ce dernier était présent sur Bloomberg TV depuis Rio de Janeiro, où se tient l'assemblée générale annuelle de l'Association du transport aérien international (Iata). «Nous ne sommes pas impliqués», a-t-il répondu à une question sur les projets du fonds américain Castelake concernant Easyjet.

Ce fonds avait annoncé fin mai qu'il en était «aux premiers stades d'examen d'une éventuelle offre», sans «aucune certitude» sur le dépôt d'une offre ni son montant. Easyjet avait répondu qu'il considérait ce projet comme «opportuniste». Air France-KLM connaît bien Castelake, puisqu'il est en train de lui racheter ses pièces pour prendre la majorité dans

la compagnie scandinave SAS. «Cela s'est bien passé et cela se passe toujours bien avec eux concernant SAS», a souligné Benjamin Smith.

«Une compagnie aérienne très impressionnante»

Interrogé par Bloomberg TV pour savoir s'il serait attentif à une proposition de Castlake pour se joindre à une offre, au cas où le fonds le proposerait, il a répondu que oui. «Bien sûr. Oui. Et je m'attendrais à ce que tous nos concurrents fassent de même», a-t-il dit. «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.», a-t-il souligné.

«Donc c'est très amusant et leur capitalisation boursière est basse», a-t-il estimé. En plus de l'intégration de SAS, que devraient permettre les autorités de régulation courante 2026, Air France-KLM est candidate pour prendre des parts dans TAP Air Portugal, en cours de privatisation.

ITA Airways entre dans la coentreprise Europe-japon de Lufthansa et ANA

Air Journal - 9 juin 2026

L'intégration d'ITA Airways à la coentreprise Europe-Japon de Lufthansa Group et d'All Nippon Airways (ANA) marque une nouvelle étape dans l'ancrage de la compagnie italienne au sein du groupe allemand et renforce le rôle de Rome-Fiumicino comme hub vers l'Asie.

ITA Airways rejoint la JV Europe-Japon

ITA Airways franchit une nouvelle étape vers son intégration au sein du Lufthansa Group en rejoignant, à l'automne 2026, la joint-venture (JV) Europe-Japon qui associe déjà le groupe allemand et ANA. L'accord, signé en marge de l'assemblée générale annuelle de l'IATA à Rio de Janeiro, étend à la compagnie italienne un dispositif de coopération commerciale et de coordination des horaires en place depuis 2012 entre Lufthansa et le transporteur japonais, depuis élargi à SWISS et Austrian Airlines.

La joint-venture Europe-Japon permet aux partenaires de coordonner fréquences, horaires et offres produits sur les liaisons entre les hubs européens – Francfort, Munich, Vienne, Zurich – et le réseau japonais, avec une immunité antitrust délivrée par les autorités japonaises dès 2011-2012. Selon Lufthansa, l'ensemble représente environ 160 vols long-courriers hebdomadaires entre l'Europe et le Japon, un volume qui sera maintenu et optimisé avec l'arrivée d'ITA Airways.

Rome-Fiumicino, hub méridional vers Tokyo-Haneda

Au cœur de l'accord se trouve le hub d'ITA Airways à Rome-Fiumicino, désormais appelé à jouer un rôle de « hub méridional » vers l'Asie pour Lufthansa Group. La compagnie italienne y opère un vol quotidien sans escale vers Tokyo-Haneda, une liaison inaugurée fin 2022 et montée progressivement en fréquence jusqu'au quotidien en 2024 afin de répondre à une forte demande, notamment touristique, entre les deux capitales.

Le vol Rome–Haneda sera à partir de l’automne 2026 commercialisé non seulement par ITA, mais aussi par ANA, Lufthansa, Austrian Airlines et SWISS, dans le cadre d’un partage de code et d’horaires coordonnés. « À partir de cet automne, ce vol intercontinental pourra être réservé par les clients d’ANA, de Lufthansa, d’Austrian Airlines et de SWISS, et être combiné de manière flexible avec leurs propres vols », indique le communiqué commun des partenaires.

Réseau européen, domestique italien et Maghreb intégrés

L’entrée d’ITA dans la joint-venture ne se limite pas à la seule ligne Rome–Tokyo. Le dispositif inclura également le réseau européen de la compagnie, son domestique italien et ses liaisons vers le Maghreb, qui viendront alimenter le hub de Fiumicino pour les flux en provenance et à destination du Japon. Cela viendra compléter le périmètre déjà couvert en Italie par la ligne ANA Tokyo-Haneda – Milan-Malpensa, opérée en propre par le transporteur japonais.

En pratique, les passagers japonais bénéficieront d’options supplémentaires pour rejoindre l’Europe du Sud, le bassin méditerranéen ou l’Afrique du Nord via Rome, avec des temps de parcours potentiellement plus courts qu’en passant par les hubs plus septentrionaux du Lufthansa Group. À l’inverse, les clients européens d’ITA pourront accéder plus facilement au réseau domestique d’ANA au départ de Haneda, qui concentre un large éventail de liaisons intérieures japonaises.

Un produit harmonisé entre cinq transporteurs

Fondée en 2012, la joint-venture Europe-Japon vise à offrir « une gamme coordonnée et comparable de services et de produits sur les vols entre le Japon et l’Europe », selon Lufthansa. Dans le cadre de l’antitrust immunity accordée par les autorités japonaises, les partenaires peuvent par exemple répartir les horaires de départ sur la journée, harmoniser les classes de service et mutualiser les politiques commerciales, tout en restant des compagnies distinctes.

Les clients des cinq compagnies – ITA Airways, ANA, Lufthansa, SWISS et Austrian – pourront combiner avec une flexibilité totale les vols long-courriers et les vols d’alimentation régionaux, tant à Tokyo-Haneda que dans les hubs européens du groupe. Les programmes de fidélité et les billets sont reconnus mutuellement, et les passagers auront accès aux salons des transporteurs à Rome et à Tokyo, conformément aux accords déjà en vigueur entre les partenaires.

À l’occasion de l’annonce, Juichi Hirasawa, président et CEO d’All Nippon Airways, rappelle la dimension historique de cette coopération : « À l’approche du 15e anniversaire de notre Joint Venture l’année prochaine, notre partenariat de longue date avec Lufthansa Group nous a permis d’offrir à nos passagers une expérience de voyage fluide et de grande qualité entre le Japon et l’Europe. Avec l’arrivée d’ITA Airways à nos côtés pour ouvrir la porte d’entrée vers Rome, nous nous réjouissons de pouvoir proposer aux voyageurs un service exceptionnel ainsi qu’un accès encore plus pratique à l’Italie, à l’Europe du Sud, à la Méditerranée et au-delà. »

SCAF : d'une « révolution profonde » au symbole des tensions franco-allemandes, le récit d'une décennie de rendez-vous manqués

Les Echos - 8 juin 2026

Lancé à la surprise générale en 2017 par Emmanuel Macron et Angela Merkel, le projet d'un avion de combat franco-allemand s'est crashé sur fond de désaccords entre Airbus et Dassault. Retour sur un acharnement thérapeutique.

Le projet SCAF, censé incarner la coopération franco-allemande en matière de défense, s'est enlisé dans des querelles entre Airbus et Dassault. Malgré des investissements massifs et des tentatives de médiation, les deux pays ont acté son abandon, illustrant les difficultés de collaboration dans ce domaine stratégique.

• Annonce

Ce 13 juillet 2017, on ne peut pas dire que le 19e conseil des ministres franco-allemand, qui se tient à Paris, suscite de grandes attentes. On est à deux mois des élections législatives en Allemagne et les médias ont plutôt les yeux rivés sur Donald Trump, qui dîne ce soir-là à la tour Eiffel avec Emmanuel Macron, avant d'assister le lendemain au défilé du 14 juillet.

Pour autant, la chancelière Angela Merkel et le président Emmanuel Macron vont créer la surprise. Les deux dirigeants annoncent leur intention de développer un système de combat aérien commun (SCAF), réaffirment leur volonté de coopération sur le char du futur, l'Eurodrone et l'hélicoptère Tigre et conviennent de chercher « une solution européenne » pour leurs avions de patrouille maritime. Emmanuel Macron parle de « révolution profonde ». Dans les années 1980, la France a fait le Rafale seule, tandis que l'Allemagne développait l'Eurofighter avec Londres, Rome et Madrid.

Jusqu'ici, le premier partenaire des Français en matière de défense était Londres, avec lequel Paris a lancé un programme de drone de combat. A quoi tient cette volonté d'aller plus loin avec Berlin ?

« Ce qui a présidé l'idée du SCAF, c'était la conviction chez les responsables français et allemands qu'il fallait ouvrir un chapitre de coopération en matière de défense dans un monde de 2017 marqué par le Brexit, Trump I et la menace terroriste avec Daech. Mais nous savions que cela allait heurter les industriels des deux pays, qui sont dans des positions très favorables, avec l'Etat national comme principal client », explique Sylvie Goulard, ancienne ministre des Armées et présidente de l'Institut franco-allemand de Ludwigsburg.

• Accueil

Les médias réagissent avec prudence à l'annonce. 2035-2040, c'est loin. Les industriels aussi. Dassault Aviation et Airbus Defence & Space saluent le geste politique, mais sans passer sous silence les défis de mise en oeuvre. Dans la filière, les dérapages de l'avion de transport militaire A400M sont dans tous les esprits.

Au printemps suivant, lors du Salon aéronautique de Berlin, Dassault et Airbus signent un accord de principe pour travailler sur un successeur du Rafale et de l'Eurofighter. On annonce que Dassault sera le leader industriel sur le SCAF, en contrepartie d'un leadership allemand sur le drone européen MALE et sur le projet de char de combat (MGCS).

• Premier contrat

Le 6 février 2019, la première brique du « système de combat aérien du futur » (SCAF) est posée. A Gennevilliers (Hauts-de-Seine), les ministres de la Défense allemande et française, Ursula von der Leyen et Florence Parly, notifient un premier marché d'étude de concept à Dassault et Airbus.

VIDEO - Le NGF : l'avion de clash entre la France et l'Allemagne

Ce contrat de 65 millions d'euros sur deux ans vise à « conceptualiser les différentes capacités du SCAF et à jeter les bases de leur définition et industrialisation future ». Outre-Rhin, le SCAF suscite néanmoins des questions de la part des députés et l'on reproche à Ursula von der Leyen de ne pas avoir suffisamment défendu les intérêts allemands. Mi-février, l'Espagne rejoint officiellement le programme.

• Vote du Bundestag

Le 12 février 2020, le Bundestag vote le financement d'une première phase d'études de définition, dite 1A. Son montant, 155 millions d'euros, est financé à parité par la France et l'Allemagne. Mais les élus allemands ont conditionné leur feu vert à la garantie que l'autre projet de coopération, le char de combat franco-allemand (MGCS), avancera au même rythme.

Le SCAF doit s'organiser autour de sept piliers, allant de l'avion au cloud de combat, en passant par les drones, le moteur, la simulation, les capteurs et la furtivité. L'avion de combat (NGF) est sous la responsabilité de Dassault, les moteurs sous celle de Safran, les drones et le cloud de combat sont attribués à Airbus. Chaque pilier a un leader et un partenaire principal.

Dassault et Airbus mettent en place un plateau virtuel pendant la crise du Covid-19, qui devient « physique » au cours du mois de juin 2020. Le coût du programme est alors évalué entre 50 et 80 milliards d'euros selon un rapport du Sénat.

• Premier blocage

En août 2021, le projet connaît son premier coup d'arrêt. La France, l'Allemagne et l'Espagne ont signé un accord pour lancer la phase d'études détaillées, dite 1B. Mais les contrats ne sont pas passés, faute d'accord entre Dassault et Airbus. « La phase 1B est prête, il suffirait d'appuyer sur le bouton », se désole-t-on au ministère des Armées.

Las ! Les deux industriels ne parviennent pas à s'entendre sur la répartition du travail, de la propriété intellectuelle ainsi que sur certains éléments comme les commandes de vol et la furtivité. Dresser la frontière entre les savoir-faire du passé, qui ne se partagent pas, et les travaux réalisés en commun, s'avère délicat. La phase d'étude 1A se termine sans rien derrière et les Etats se disent « préoccupés » par les retards.

Les mois passent. « Les demandes supplémentaires d'Airbus passent nos lignes rouges », déclare le PDG de Dassault Aviation, Eric Trappier, début mars. Quelques semaines plus tard, sonnée par l'attaque de l'Ukraine par la Russie, la nouvelle coalition au pouvoir en Allemagne annonce l'achat de 35 avions de chasse américains F-35 auprès de Lockheed Martin. Ce qui crée des tensions avec Paris.

• Dassault et Airbus surmontent leur querelle

Après plus d'un an de disputes et alors que les relations entre Paris et Berlin connaissent un coup de froid, Airbus et Dassault finissent par trouver un terrain d'entente en octobre. Les questions de propriété intellectuelle et de répartition de la charge de travail sont réglées. La Direction générale de l'armement octroie les contrats en décembre 2022.

Financés à concurrence de 3,2 milliards d'euros sur trois ans, les contrats couvrent la phase des études de design détaillées (dite 1B). Mais il faudra un nouveau contrat pour lancer la phase 2 et construire un démonstrateur. Le 28 avril 2023, les trois ministres de la Défense lancent officiellement la phase 1B à Madrid. Le projet est désormais estimé à 100 milliards d'euros.

• Juin 2025, ça tangué à nouveau

Lors du Salon du Bourget 2025, Dassault met les pieds dans le plat et appelle à un changement de gouvernance. Sur le pilier avion de combat, « nous sommes trois autour de la table avec une répartition de la charge de travail par tiers : un pour Dassault Aviation, désigné par les Etats comme le maître d'oeuvre-architecte, un pour Airbus Allemagne et un pour Airbus Espagne. Nous sommes donc minoritaires, ce qui complique singulièrement l'exercice de leadership. Si les Etats veulent que nous allions plus loin, il va falloir changer de gouvernance », explique Eric Trappier au « Figaro ».

En Allemagne, ce message ne passe pas. On souhaite que Dassault respecte les accords existants. En juillet, le conflit monte d'un cran avec la parution sur un site spécialisé allemand (Hartpunkt) d'un article faisant état de la volonté du groupe de défense d'obtenir une participation de 80 % dans le projet d'avion de combat.

Le chiffre, qui est démenti par Dassault, marque les esprits outre-Rhin. Face aux tensions, le président Macron et le chancelier Merz demandent à leurs ministres de la Défense de présenter des propositions pour résoudre le conflit. Ils sont censés rendre leur évaluation commune d'ici à fin août, pour un Conseil des ministres franco-allemand prévu à Toulon.

• De report en report

Fin août, le chancelier Merz démine le sujet avant de venir en France et déclare que le SCAF « ne fera pas l'objet de discussions lors des prochaines consultations gouvernementales ». Le dossier fera l'objet de consultations en octobre et sera tranché d'ici à la fin de l'année.

Mais la rencontre d'octobre est repoussée du fait de l'instabilité politique en France et de la chute du premier gouvernement Lecornu. Début novembre, le comité d'entreprise d'Airbus Defence & Space demande l'arrêt de la coopération avec Dassault.

Nous ne faisons plus confiance à Dassault.

syndicat allemand IG Metall

Les politiques vont alors de report en report. Il faut dire qu'un abandon total est difficile à assumer. Le projet pourrait devenir emblématique des difficultés des deux pays à coopérer

dans la défense, alors même que les Etats-Unis lâchent l'Europe et que la Russie mène une guerre hybride sur le Vieux Continent.

Une situation incompréhensible pour le citoyen lambda. Berlin propose de développer deux chasseurs et de conserver un « combat cloud » et des drones en commun. Axer la coopération d'autres piliers du programme permettrait de montrer que la coopération continue et que les 3 milliards investis n'ont pas été gaspillés. De son côté, Paris pousse toujours pour le développement d'un seul avion, tandis qu'Airbus et Dassault ne se parlent plus.

« Nous ne faisons plus confiance à Dassault », déclare le syndicat allemand IG Metall en décembre. L'année 2025 se termine sans qu'une solution soit trouvée. En février, l'industrie aéronautique allemande monte au créneau et plaide pour un avion de combat allemand dans une lettre à la chancellerie.

« Nous ne nous associons plus à un projet multinational, mais mettons en place notre propre programme et recherchons ensuite des partenaires qui souhaitent y participer », déclare la filière. En mars, Airbus, la Fédération allemande de l'aéronautique et le syndicat IG Metall manifestent ensemble pour un avion de combat 100 % allemand.

• **Mission impossible**

Alors que le projet paraît condamné aux yeux de beaucoup, le président Emmanuel Macron annonce le 19 mars une « mission de rapprochement » entre Dassault et Airbus.

Directement impliqué dans un projet qu'il a lancé en 2017, Emmanuel Macron ne veut pas d'une solution à deux avions jugée trop coûteuse et incertaine. Deux médiateurs sont nommés et une nouvelle date butoir est fixée à la mi-avril. Le 18 avril, ils remettent chacun un rapport, sans avoir trouvé de solution.

• **Acte de décès**

Les chefs d'Etat n'ont pas, eux non plus, réussi à faire redécoller le projet. Le chancelier Merz doit officialiser ce mercredi la fin du SCAF, en situation de mort cérébrale depuis des mois déjà. Paris et Berlin sont finalement tombés d'accord pour débrancher le projet, tel qu'initialement envisagé. La nouvelle a filtré avant la prise de parole du dirigeant allemand lors du Salon ILA de Berlin.

Emmanuel Macron et Friedrich Merz se sont entendus pour « ne plus poursuivre la construction d'un avion de combat commun », ont indiqué des sources. Le projet qui aurait dû mobiliser environ 100 milliards d'euros est parti en poussière, à cause des divisions sur la gouvernance entre Airbus et Dassault.

