

Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, S. Aziri, C. De Nale, L. DERNONCOURT, Y. MEJRI, O. JACQUOT,
V. PÂTÉ



Sommaire du 16 juin 2026 :

- **Bagage cabine, indemnités de retard, places famille... Ce que contient le compromis trouvé à Bruxelles sur les droits des passagers aériens**
- **Le trafic est reparti à la hausse à Roissy et Orly en mai**
- **Air France choisit Abidjan pour introduire son produit le plus exclusif en Afrique subsaharienne**
- **Grève à l'aéroport de Mayotte : les grévistes dénoncent des remplaçants "à l'hôtel" et "payés pour être en vacances"**
- **Australie : WSI, le nouvel aéroport 24h/24 qui va changer les correspondances à Sydney**
- **Un retard de livraison et la montée en puissance d'Air Oceania fragilisent les stocks de carburants des petits avions**
- **Italie : sous pression, le gouvernement retire l'hypothèse de vols intercontinentaux depuis Milan-Linate**
- **Heathrow fête ses 80 ans sur fond de saturation et de record de trafic**
- **L'aéroport de Prague renoue avec la croissance et lance sa grande modernisation**

- Liste noire de l'Union européenne : quelles sont les compagnies interdites de vol ?
 - ChatGPT, Claude, agents IA : CDS connecte ses services à l'écosystème mondial de l'intelligence artificielle
-

Bagage cabine, indemnités de retard, places famille... Ce que contient le compromis trouvé à Bruxelles sur les droits des passagers aériens

Les Echos – 12 juin 2026

Depuis treize ans, le Parlement et les Etats européens tentent de trouver un compromis entre préservation de la compétitivité des compagnies aériennes et défense des consommateurs. Un arrangement favorable aux passagers a été trouvé.

Succès pour le Parlement européen. Après treize ans d'âpres négociations avec les Etats membres pour réviser le droit des passagers aériens, un accord politique a été trouvé vendredi. Principale pierre d'achoppement, la réforme du système d'indemnisation en cas de retard des vols, très favorable aux voyageurs aux dépens des transporteurs, a été abandonnée. Le compromis trouvé doit encore être provisoirement endossé lundi par les représentants du Parlement et du Conseil de l'UE, avant d'être formellement approuvé par ces mêmes institutions pour entrer en vigueur. En plus du statu quo sur l'indemnisation, l'accord 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. Par ailleurs, les familles pourront demander à être placées côte à côte gratuitement.

« Grande régression évitée »

« C'est une victoire aux poings pour le Parlement européen, on a évité la grande régression du droit des consommateurs avec l'allègement des indemnisations demandée initialement par le Conseil », applaudit l'eurodéputé socialiste François Kalfon, qui participe aux négociations.

« Nous avons défendu avec succès les droits des passagers aériens », s'est également félicité l'eurodéputé allemand Jan-Christoph Oetjen (Renew, centre), interrogé par l'AFP. En revanche, les formulaires d'indemnisation ne seront pas préremplis, comme le demandait le Parlement. Il s'agit d'un point crucial pour les compagnies aériennes, qui sont sous la menace de 3,2 milliards d'euros non réclamés par les passagers selon les calculs du « Financial Times ». Elles auront tout de même l'obligation de prévenir par mail les passagers de leurs droits.

Prévu par le règlement 261 adopté en 2004, le système d'indemnisation, qui devrait donc rester en vigueur, 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. De leur côté, les représentants des Etats membres souhaitent limiter les indemnisations à 500 euros et les réserver aux retards de plus quatre heures pour les vols jusqu'à 3.500 km, et six heures au-delà.

« Comme verbaliser les chauffeurs de bus pour les problèmes routiers »

Dimanche, Rafael Schwartzman, le vice-président pour l'Europe de l'International air transport

association (Iata) avait déploré un système qui « coûte huit milliards d'euros » par an aux compagnies et des « propositions de réforme loin du compte ». Pour les transporteurs, les règles en vigueur sont telles qu'il est parfois préférable d'annuler des vols plutôt que les retarder, décaler les vols suivants et payer des indemnités en cascade. Alors à la vue de l'accord trouvé, les compagnies aériennes font grise mine. « Les allers-retours sans fin des politiques ont pour résultat une mauvaise loi qui porte atteinte aux droits des consommateurs européens sans résoudre le vrai problème de la réduction des retards et des annulations de vol », dénonce Ourania Georgoutsakou, la directrice d'Airlines for Europe (A4E), la fédération des transporteurs européens. Pour Willie Walsh, « une grande partie de ces perturbations sont directement imputables à la gestion du trafic aérien et à d'autres défaillances d'infrastructure ». « C'est comme verbaliser les chauffeurs de bus pour résoudre les retards dus aux travaux routiers », a ironiquement illustré le patron de l'Iata dans son ultime rapport sur l'état du secteur aérien.

Le trafic est reparti à la hausse à Roissy et Orly en mai

L'Echo Touristique – 14 juin 2026

Le trafic des aéroports de Roissy et Orly est reparti à la hausse en mai, après avoir été stable ou avoir baissé le mois précédent, selon le groupe ADP.

Est-ce un signe positif, après un léger retour de l'optimisme dans les agences de voyages ? Le trafic des aéroports franciliens de Roissy et Orly est reparti à la hausse au mois de mai. Avec la guerre au Moyen-Orient, ce trafic reste toutefois « affecté par les ajustements des programmes de vols ainsi que les restrictions d'accès à certains espaces aériens », explique le groupe ADP dans un communiqué.

Paris, destination refuge ?

Les effets de ce conflit « s'atténuent toutefois progressivement, avec une reprise des mouvements et une amélioration du remplissage des vols », assure l'entreprise. Paris-Charles-de-Gaulle a accueilli en mai 6,246 millions de passagers, soit 0,6% de plus qu'un an auparavant. À Orly ils ont été 3,239 millions, soit 1,7% de plus. En avril, le trafic avait été stable à Roissy et avait baissé à Orly (-3,6%).

Ces deux aéroports espèrent bénéficier lors de l'été de la confiance des touristes dans la stabilité de la France, face à un « contexte d'instabilité géopolitique ». Le groupe ADP met en avant, entre autres, Paris comme destination culturelle de choix. Il a par exemple orné le terminal 2E de Roissy avec un coup « tampon géant » sur 400 m² de baie vitrée par l'artiste JR, qui a emballé le pont Neuf à Paris avec son œuvre « La Caverne ».

L'entreprise française gère des aéroports dans le reste du monde, pour un trafic total de 32,758 millions de passagers en mai, en hausse de 1,2% sur un an.

Air France choisit Abidjan pour introduire son produit le plus exclusif en Afrique subsaharienne

La Tribune – 15 juin 2026

Portée par la croissance économique ivoirienne et l'émergence d'une clientèle à fort pouvoir d'achat, Abidjan s'impose progressivement comme l'un des marchés premium les plus attractifs d'Afrique de l'Ouest. La compagnie française entend capitaliser sur cette dynamique en déployant La Première, son offre la plus haut de gamme. Le 22 juin prochain, Abidjan deviendra la première et unique destination d'Afrique subsaharienne à accueillir la nouvelle suite La Première d'Air France. Derrière ce lancement, la compagnie française envoie un signal fort : la capitale économique ivoirienne s'impose désormais parmi les marchés premium les plus stratégiques de son réseau long-courrier.

Présentée le 11 juin dernier à Abidjan, la nouvelle version de La Première constitue l'offre la plus haut de gamme d'Air France. Chaque suite occupe l'espace de cinq hublots et associe un fauteuil à une méridienne convertible en lit de deux mètres. Seulement quatre suites sont installées à bord du Boeing 777-300ER qui assurera quotidiennement la liaison entre Paris-Charles de Gaulle et l'aéroport Félix Houphouët-Boigny.

Abidjan rejoint un cercle très restreint

La Première reste l'un des produits les plus exclusifs du transport aérien commercial. Air France ne la propose aujourd'hui que sur douze destinations dans le monde. « Aujourd'hui, nous avons seulement douze destinations avec La Première. C'est un produit très exclusif et une seule destination africaine, Abidjan, parce que c'est ici que nous avons la clientèle pour ce produit », explique Fabien Pelous, directeur général adjoint Client d'Air France.

Avant Abidjan, la nouvelle suite a été déployée sur des marchés comme New York et Tokyo. La compagnie prévoit ensuite de l'étendre à São Paulo et Dubaï. Pour Air France, la décision reflète l'évolution du marché ivoirien, porté à la fois par la croissance économique du pays et par l'émergence d'une clientèle recherchant des prestations de voyage haut de gamme.

« C'est la seule destination africaine qui aujourd'hui a une clientèle pour ce type de produit », insiste Fabien Pelous.

Le pari d'un marché premium en pleine évolution

Au-delà de l'effet vitrine, le déploiement de La Première à Abidjan illustre une tendance plus large dans l'industrie aérienne mondiale : la montée en puissance des produits premium comme moteur de croissance et de rentabilité. Selon l'Association du transport aérien international (IATA), le trafic passagers africain devrait croître de 3,6% en moyenne par an entre 2024 et 2050, soit le deuxième rythme le plus rapide au monde après l'Asie-Pacifique. Cette dynamique devrait être soutenue par la croissance démographique, l'urbanisation, l'essor des classes moyennes et les importants besoins de connectivité qui subsistent sur le continent. Sur le seul mois de mars 2026, les compagnies africaines ont affiché une hausse de 20,6% de leur trafic passagers par rapport à l'année précédente, l'une des plus fortes progressions observées dans le monde.

Cette expansion bénéficie particulièrement aux segments à forte valeur ajoutée. Dans une étude publiée en juin 2026, le cabinet McKinsey souligne que les cabines premium sont devenues un enjeu stratégique majeur pour les compagnies aériennes, les revenus générés par les classes affaires et première jouant un rôle croissant dans la rentabilité des vols long-courriers. Pour Air France, le choix d'Abidjan traduit ainsi une conviction : la croissance économique de la Côte d'Ivoire, l'installation de groupes internationaux et l'émergence d'une clientèle de loisirs à fort pouvoir d'achat créent désormais les conditions nécessaires pour soutenir une offre de luxe comparable à celle proposée sur des marchés comme New York ou Tokyo.

Dans cette logique, l'arrivée de La Première peut aussi être lue comme un indicateur de la montée en gamme du marché ivoirien du transport aérien. Alors que plusieurs compagnies

internationales renforcent leurs offres premium sur le continent, Air France fait le pari qu'Abidjan dispose désormais d'une masse critique de voyageurs capables de justifier l'exploitation de son produit le plus exclusif.

Un marché porté par la dynamique économique ivoirienne

Basé à Abidjan, Anthony Simon, délégué régional Afrique centrale et Afrique de l'Ouest d'Air France-KLM, souligne que la Côte d'Ivoire est devenue l'un des principaux moteurs de la demande premium dans la région. Selon lui, environ 350 000 passagers voyagent chaque année entre Abidjan et Paris sur les vols Air France. La moitié d'entre eux a pour destination finale la capitale française, tandis que l'autre moitié poursuit son voyage vers d'autres destinations, notamment en France, aux États-Unis ou au Canada. « Le dynamisme économique de la Côte d'Ivoire, mais aussi son dynamisme culturel, fait que le marché est porteur », indique-t-il. La compagnie observe également une évolution du profil de sa clientèle. « Nous voyons bien entendu des industriels qui reflètent le dynamisme économique de la Côte d'Ivoire. Mais nous voyons aussi le développement d'une clientèle loisir qui souhaite voyager dans de meilleures conditions et de plus en plus dans les classes premium », ajoute Anthony Simon.

Une expérience inspirée des codes du luxe

Avec cette nouvelle suite, Air France entend se positionner davantage sur le segment du luxe, un marché où les frontières entre aviation commerciale et aviation d'affaires tendent à se réduire. « Nous souhaitons nous positionner sur le marché du luxe et même entrer en concurrence avec l'aviation d'affaires », affirme Fabien Pelous. La stratégie ne se limite pas à l'aménagement de la cabine, elle englobe l'ensemble du parcours client. À Paris-Charles de Gaulle, les passagers bénéficient d'un circuit dédié comprenant une entrée privative, des formalités effectuées dans des espaces réservés, un transfert en voiture jusqu'au salon ainsi que des suites privatives. À bord, l'expérience repose sur la confidentialité, la personnalisation du service et une offre gastronomique élaborée avec des chefs étoilés et des sommeliers reconnus. « Nos voyageurs haut de gamme attendent beaucoup d'exclusivité, mais aussi de l'invisibilité », explique Fabien Pelous.

Une montée en gamme qui concerne l'ensemble de l'appareil

L'arrivée de La Première à Abidjan s'inscrit dans une modernisation plus large de l'offre d'Air France sur la ligne Paris-Abidjan. Le Boeing 777-300ER qui assurera la liaison quotidienne embarquera également les nouvelles générations de sièges en classe affaires, premium et économique. La compagnie prévoit en outre le déploiement progressif d'un accès Wi-Fi haut débit gratuit pour l'ensemble de ses clients. Pour Air France, l'enjeu dépasse le simple renouvellement des cabines. Dans un contexte de concurrence accrue entre compagnies internationales sur le marché ouest-africain, la montée en gamme apparaît comme un levier de différenciation destiné à capter une clientèle à fort pouvoir d'achat, de plus en plus présente dans la région. Le choix d'Abidjan comme première escale subsaharienne de La Première illustre ainsi la place croissante qu'occupe la Côte d'Ivoire dans les stratégies commerciales des transporteurs internationaux opérant sur le continent.

Grève à l'aéroport de Mayotte : les grévistes dénoncent des remplaçants "à l'hôtel" et "payés pour être en vacances"

France Info – 14 juin 2026

Le mouvement de grève illimitée à l'aéroport Marcel-Henry de Pamandzi se poursuit ce dimanche 14 juin 2026, pour son deuxième jour, avec des tensions toujours vives entre l'intersyndicale et la direction, tandis que le trafic aérien reste encore assuré, malgré quelques perturbations.

Après une première journée de mobilisation lancée samedi 13 juin à 10h, les organisations syndicales CFDT, FO et SNSPP-PATS maintiennent leur mouvement de grève à l'aéroport Marcel-Henry de Pamandzi, dénonçant des conditions de travail dégradées, un manque d'effectifs et des infrastructures fragilisées, notamment depuis le passage du cyclone Chido, le 14 décembre 2024.

Les agréments des renforts en question

Dimanche 14 juin, si le service minimum restait assuré, les grévistes ont signalé plusieurs perturbations au niveau de l'activité aéroportuaire et dénoncé, une nouvelle fois, la présence de personnels extérieurs mobilisés pour les remplacer. Selon Djamal Saindou Soufiani, chef de garde au Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) et délégué syndical SNSPP-PATS, ces renforts venus de l'extérieur ne pourraient pas participer aux opérations de préservation du service minimum de l'aéroport, pourtant souhaitées par la direction de l'aéroport. "Il y a des gens qui ont été pris à l'extérieur pour nous remplacer mais ils n'ont pas leurs agréments à jour. Ils sont venus gâcher notre mouvement. Ils n'ont pas bossé. Ils sont à l'hôtel, ils sont payés pour être en vacances", a-t-il déclaré.

Un vol Paris-Mayotte retardé, des passagers contraints de ne pas embarquer

Le représentant syndical a également évoqué un incident survenu dans la matinée concernant l'accueil d'un avion en provenance de métropole. "Ce matin, un avion, en provenance de la métropole, n'était pas censé atterrir à Mayotte car, comme on l'avait bien stipulé, nous assurons aujourd'hui le niveau 5, le service minimum. Finalement, nous avons quand même accepté que l'avion se pose avec un niveau 8 (...) alors que ce n'était pas ce qui était prévu, et après nous avons indiqué au commandant que nous assurons un niveau 5 de protection jusqu'à nouvel ordre", a-t-il expliqué.

Cependant, alors que cet avion s'apprêtait à décoller de nouveau, après plusieurs heures de retard, des passagers n'ont pas pu embarquer, faute de personnel de sûreté. Pour l'heure, indiquent les syndicats, tant qu'aucune avancée concrète ne sera obtenue sur leurs revendications, la grève se poursuivra. "Tant qu'on n'aura pas quelque chose de concret, le mouvement va continuer", a prévenu Djamal Saindou Soufiani.

Australie : WSI, le nouvel aéroport 24h/24 qui va changer les correspondances à Sydney

Air Journal – 15 juin 2026

Après plus de quinze ans de débats politiques, de planification et de travaux, Western Sydney International Airport (Nancy-Bird Walton) accueillera ses premiers passagers le 25 octobre 2026, avec un vol inaugural Jetstar vers la Gold Coast opéré en Airbus A320. Conçu

comme un aéroport sans couvre-feu à l'ouest de la métropole, WSI doit soulager la saturation progressive de Sydney-Kingsford Smith (SYD), soumis à de strictes limitations de bruit, tout en offrant de nouvelles possibilités de correspondance vers l'Asie, le Golfe et le Pacifique.

Un deuxième aéroport pour Sydney : localisation et capacités

Situé à Badgerys Creek, à environ 60 kilomètres à l'ouest du centre-ville de Sydney, Western Sydney International est le premier grand aéroport construit en Australie depuis plus de cinquante ans. L'infrastructure s'inscrit au cœur d'un vaste programme fédéral d'investissement de 18 milliards de dollars australiens destiné à accompagner le développement économique de l'ouest de Sydney. L'aéroport a été dimensionné pour accueillir environ 10 millions de passagers par an dans sa première phase, soit l'équivalent d'environ un quart de l'actuel trafic de SYD, avec des possibilités d'extension progressive à mesure que la demande se développe. Le terminal, présenté par l'exploitant comme « un terminal de dernière génération », selon le CEO de WSI Simon Hickey), a été testé pendant un an avant l'ouverture, après sept années de construction.

SYD vs WSI : couvre-feu, code et contraintes opérationnelles

L'aéroport historique de Sydney-Kingsford Smith (SYD) est soumis à un couvre-feu nocturne strict, les décollages et atterrissages étant limités à la plage 06h00–23h00 afin de réduire les nuisances sonores pour les riverains. À l'inverse, Western Sydney International a été conçu comme un aéroport ouvert 24h/24, offrant aux compagnies davantage de flexibilité pour programmer des vols tardifs, notamment vers l'Asie et les hubs du Golfe. En termes d'identification, les deux plateformes se distinguent par leurs codes IATA : « L'aéroport de Sydney que l'on connaît aujourd'hui, c'est SYD (...) le nouvel aéroport de Sydney aura donc le sigle WSI », rappelle Vaea Frogier, présidente du Syndicat des agences de voyages de Nouvelle-Calédonie. Cette distinction sera déterminante pour les passagers en correspondance : un vol affiché « SYD » ne donne pas accès au même terminal ni au même réseau de transport qu'un vol au départ ou à l'arrivée de « WSI ».

Une plateforme 24h/24 tournée vers l'Asie et le Golfe

L'absence de couvre-feu sur WSI ouvre la voie à des départs tardifs, en particulier sur les routes long-courriers vers l'Asie du Sud-Est et le Moyen-Orient, ce qui permet aux compagnies d'optimiser les vagues de correspondance dans leurs hubs. Singapore Airlines a d'ores et déjà annoncé le lancement de vols quotidiens entre Western Sydney et Singapour à compter du 23 novembre, avec des départs peu avant minuit afin de tirer parti de la plage nocturne. Air New Zealand figure parmi les autres pionniers internationaux de la plateforme : la compagnie a confirmé l'ouverture de trois rotations hebdomadaires Auckland–Western Sydney à compter du 26 octobre, devenant ainsi le premier opérateur international au départ de WSI. « Avec Air New Zealand et Singapore Airlines prêtes à voler depuis Western Sydney International, la région à la croissance la plus rapide de Nouvelle-Galles du Sud devient déjà un tremplin vers le monde », a résumé la ministre des Transports Catherine King.

Jetstar en éclaireur, QantasLink en soutien

Du côté domestique, Jetstar sera la première compagnie à opérer des vols commerciaux depuis Western Sydney, avec un vol inaugural JQ362 prévu à 11h00 le 25 octobre vers la Gold

Coast en Airbus A320. La low-cost prévoit jusqu'à 14 vols hebdomadaires entre WSI et Melbourne, quatre rotations hebdomadaires vers la Gold Coast et trois vers Brisbane, configurant d'emblée un mini-hub low-cost à l'ouest de Sydney. Le groupe Qantas a signé un accord de cinq ans avec l'exploitant de WSI et prévoit d'y baser jusqu'à 15 monocouloirs (10 pour Jetstar et cinq pour Qantas/QantasLink) dans les premières années d'exploitation, avec des vols vers Melbourne, Brisbane et la Gold Coast. D'après la presse australienne spécialisée, les premières opérations sous marque Qantas seront principalement assurées par QantasLink, la branche régionale du groupe, les services Qantas vers les grandes capitales devant monter en puissance ultérieurement.

Cargo : WSI, futur hub fret de Qantas

Au-delà du passager, Western Sydney International a vocation à devenir un maillon clé du fret aérien australien. Les opérations cargo doivent débiter dès juillet 2026, soit plusieurs mois avant l'ouverture au trafic passagers, avec une montée en puissance progressive. Pour Qantas, WSI doit se transformer en hub stratégique de fret, comme l'a expliqué la directrice générale du groupe Vanessa Hudson, citée par la presse australienne : « Le nouvel aéroport deviendra un hub de fret clé pour Qantas, avec un démarrage des opérations cargo dès les prochaines semaines. » Ce positionnement cargo, combiné à un fonctionnement 24h/24, permet d'optimiser les rotations nocturnes, un enjeu majeur pour la connectivité des marchés asiatiques et pour la logistique e-commerce.

Transferts entre SYD et WSI : un point de vigilance majeur

Pour les voyageurs, la principale source de complexité réside dans le fait que les deux aéroports de Sydney sont éloignés l'un de l'autre, avec un temps de trajet de l'ordre de 45 à 50 minutes en voiture dans des conditions de circulation normales. Les correspondances impliquant un changement d'aéroport – par exemple une arrivée internationale à SYD suivie d'un vol domestique au départ de WSI – exigeront une marge de temps conséquente, d'autant plus que l'offre de transport public reste limitée à l'ouverture. La future ligne de métro Western Sydney Airport, destinée à relier WSI au réseau ferré métropolitain, est encore en construction et n'entrera pas en service avant 2028, selon les autorités locales. D'ici là, les options de transfert s'articuleront principalement autour de services routiers (voiture individuelle, VTC, bus dédiés ou navettes) dont la fréquence et le temps de parcours pourront varier fortement selon les plages horaires et les conditions de circulation.

Le cas particulier des passagers calédoniens et océaniens

Pour les passagers de Nouvelle-Calédonie et plus largement du Pacifique qui utilisent Sydney comme point d'entrée en Australie ou comme hub vers l'Asie et l'Europe, l'ouverture de WSI implique une vigilance renforcée à la réservation. Qantas a déjà indiqué qu'une partie de ses vols domestiques australiens serait opérée au départ de Western Sydney, ce qui peut imposer un changement d'aéroport entre l'arrivée internationale et la correspondance intérieure. « Pour les passagers calédoniens qui se rendent à Sydney pour partir sur une destination domestique en Australie, il faudra être très vigilant parce que Qantas va opérer des vols domestiques à partir de ce nouvel aéroport », avertit Vaea Frogier, présidente du Syndicat des agences de voyages de Nouvelle-Calédonie. Les voyageurs en correspondance vers Melbourne, Adélaïde, Perth, Darwin, Brisbane ou encore la Gold Coast devront vérifier non

seulement la ville de départ/arrivée, mais aussi le code aéroport (SYD ou WSI) figurant sur le billet.

Un projet structurant pour l'ouest de Sydney

Pour le gouvernement fédéral, Western Sydney International est l'un des projets emblématiques de la décennie, à la croisée des enjeux d'aviation commerciale, d'aménagement du territoire et de politique industrielle. « Il s'agit d'une étape importante pour Sydney », a déclaré la ministre australienne des Transports, Catherine King, en saluant l'arrivée prochaine des premiers passagers.

Un retard de livraison et la montée en puissance d'Air Oceania fragilisent les stocks de carburants des petits avions

France Info – 16 juin 2026

A Magenta, les petits avions ne peuvent plus voler depuis vendredi, faute de carburant. Une pénurie qui s'explique, selon la CCI, à un retard de livraison d'Avgas, l'essence utilisée par les appareils de petite taille, mais aussi à l'augmentation des rotations d'Air Oceania.

À Magenta, les petits appareils sont rangés dans les hangars, car ils ne volent plus depuis vendredi. En cause, une pénurie d'Avgas, diminutif d'"aviation gasoline". Spécialement conçu pour l'aviation légère, et les avions à moteur à pistons, ce carburant est une essence de couleur bleue avec un haut indice d'octane. Il est un peu moins énergétique que les kérosènes utilisés pour les avions à réaction. "Dans l'aviation, il y a différents types de carburants utilisés. Nos avions fonctionnent à l'Avgas", confirme Antoine Laubreaux, président de l'aéroclub calédonien. "Les gros avions qu'on connaît tous fonctionnent au kérosène." Ces petits appareils sortent quotidiennement en temps normal. "On a l'école de pilotage qui fonctionne et les membres de l'aéroclub qui utilisent les avions. Et cette semaine, ça ne sera pas possible", ajoute Antoine Laubreaux.

La montée en puissance d'Air Oceania

Du côté d'Air Oceania aussi, les vols sont annulés toute la semaine. La chambre de commerce et d'industrie, gestionnaire des aéroports, a dû mettre en place une gestion rigoureuse des stocks, puisque la livraison d'Avgas, qui devait arriver début juin, a du retard. "Elle a été retardée en raison de la chaîne logistique maritime", détaille Rémi Berdoyes, directeur des aéroports de la CCI. "Et le deuxième point, c'est la montée en puissance d'Air Oceania qui consomme plus de carburant que d'habitude." Air Oceania a en effet annoncé à la mi-mai que ses rotations devaient se développer dans les prochains mois. Les avions d'Aircalin et Air Calédonie ne sont pas concernés puisqu'ils fonctionnent au kérosène. Les aérodromes devraient être ravitaillés la semaine prochaine, ce qui permettra à Air Oceania de reprendre ses vols vers les îles.

Italie : sous pression, le gouvernement retire l'hypothèse de vols intercontinentaux depuis Milan-Linate

Air Journal – 15 juin 2026

L'aéroport de Milan-Linate restera cantonné aux vols européens et point à point : dans la

version finale du Plan national des aéroports italien, toute référence à d'éventuels vols intercontinentaux – même en configuration 100 % affaires – a été retirée, confirmant que le long-courrier restera l'apanage de Milan-Malpensa.

Un revirement dans le Plan national des aéroports

Selon le Corriere della Sera, la version finale du Plan national des aéroports ne mentionne plus la possibilité de vols intercontinentaux au départ de Milan-Linate, qui « continuera à accueillir uniquement des vols point à point et des liaisons d'une distance maximale de 1 500 kilomètres ». Le quotidien italien précise que « les voyages sans escale pour New York ou Dubaï resteront à Malpensa », confirmant le maintien du système dual milanais, avec un city airport sous contrainte et un aéroport principal pour le long-courrier. Pour rappel, dans une précédente mouture, Linate aurait pu « être ouvert à de nouvelles routes extra-UE, même au-delà des 1 500 kilomètres », à condition que ces routes soient « opérées exclusivement avec des appareils en configuration business par des compagnies traditionnelles ». Cette ouverture, très ciblée, s'inscrivait dans le cadre du décret dit « Giovannini » du 1er septembre 2022, qui limite aujourd'hui Linate aux vols point à point, en monocouloir, vers des aéroports de l'UE ou de pays liés par un accord avec l'Union, dans un rayon maximal de 1 500 km, avec un plafond de 18 mouvements horaires.

Pressions politiques et défense de Malpensa

Les réactions locales n'ont pas tardé après ces révélations. « La question sera gérée de manière intelligente », a déclaré le ministre de l'Économie Giancarlo Giorgetti, élu de la province de Varèse, en rappelant que « Malpensa est né comme aéroport intercontinental, Linate a une autre vocation ». Le directeur général de SEA, Armando Brunini, gestionnaire des deux plateformes milanaïses, a insisté dans le Corriere sur le fait que « le système des deux aéroports est équilibré : les deux ont grandi, les deux ont trouvé leur vocation. Et cela a fonctionné », estimant qu'il n'y a « aucune raison de remettre en cause quelque chose qui a fait ses preuves ». A court terme, le système milanais reste donc inchangé : Malpensa garde le monopole du long-courrier régulier, tandis que Linate conserve son rôle de city airport dédié aux liaisons européennes et domestiques à forte composante affaires, dans le strict cadre du décret de 2022.

Le verrou réglementaire du décret de 2022

La clé du dossier reste le décret ministériel du 1er septembre 2022, dit décret « Giovannini », qui encadre le fonctionnement de Linate et a obtenu le feu vert de la Commission européenne à la fin 2022. Ce texte impose trois contraintes majeures : routes strictement point à point, utilisation d'aéronefs à couloir unique (A220, A320, 737...) et limitation aux destinations situées dans l'Union européenne ou dans des pays liés par un accord avec l'UE, dans la limite de 1 500 km de rayon. Selon le Corriere, une communication de l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) a rappelé que toute modification de ces limitations « ne peut être traitée dans le cadre du Plan lui-même, mais plutôt dans le cadre d'un processus de modification du décret ministériel du 01/09/2022 », d'où la proposition « d'éliminer du Plan ce passage concernant l'aéroport de Linate ». En pratique, l'abandon de la mention des vols intercontinentaux ne ferme pas définitivement la porte à une évolution future, mais renvoie le débat à un processus réglementaire plus lourd et soumis à validation de Bruxelles, ce qui repousse tout changement à moyen terme.

Un plan ambitieux pour 305 millions de passagers

L'objectif central du Plan National des Aéroports (PNA 2026-2035) est d'augmenter la capacité du système aéroportuaire italien pour répondre à une demande projetée à environ 305 millions de passagers par an à l'horizon 2035, contre quelque 230 millions enregistrés en 2025. Le ministère italien des Infrastructures et des Transports souligne que cette croissance s'appuie sur la reprise du trafic international loisirs et affaires, ainsi que sur le dynamisme des aéroports régionaux et secondaires, soutenu par des investissements d'environ 1,2 milliard d'euros dans les liaisons ferroviaires vers des plateformes comme Bergame, Olbia, Vérone ou Venise.

Heathrow fête ses 80 ans sur fond de saturation et de record de trafic

Air Journal –15 juin 2026

L'aéroport de Londres-Heathrow a célébré en mai 2026 son 80e anniversaire dans un contexte de forte demande aérienne. Malgré un léger recul du trafic sur un an, la plateforme a enregistré un record quotidien historique, tout en alertant sur les limites de capacité et les enjeux d'investissement pour maintenir la compétitivité du hub britannique.

Heathrow à 80 ans : un hub mondial sous pression

Londres-Heathrow a franchi un cap symbolique en mai 2026, 80 ans après son premier vol commercial en 1946. En huit décennies, la principale porte d'entrée aérienne du Royaume-Uni a accueilli près de 3 milliards de passagers à travers plus de 22 millions de vols, s'imposant comme « l'un des hubs les plus connectés au monde » selon son exploitant. Mais cet anniversaire intervient dans un contexte de tension opérationnelle. « Heathrow fonctionne aujourd'hui à pleine capacité », a déclaré son directeur général Thomas Woldbye, soulignant la pression croissante liée à la reprise du trafic aérien mondial.

Un record quotidien en mai malgré un léger recul

Avec plus de 7,1 millions de passagers en mai 2026, le trafic recule légèrement de plus de 1% sur un an, une variation à relativiser compte tenu des fortes fluctuations observées depuis la reprise post-Covid. Signe de la vigueur de la demande, le 22 mai a établi un nouveau record pour un mois de mai, avec 262 000 passagers accueillis en une seule journée. Ces niveaux confirment la tendance observée depuis 2024 : Heathrow reste l'un des aéroports européens les plus fréquentés, aux côtés de Paris-CDG et d'Istanbul, avec une demande particulièrement soutenue sur le long-courrier transatlantique et asiatique.

Des investissements pour améliorer l'expérience passager

Face à cette affluence, Heathrow poursuit ses investissements opérationnels. Parmi les projets en cours ou annoncés, on compte la modernisation des parkings et des installations d'enregistrement du terminal 4, l'amélioration des services d'assistance aux passagers à mobilité réduite, notamment au terminal 2 ou l'expérimentation de fauteuils roulants autonomes au terminal 3, une première au Royaume-Uni. Ces initiatives visent à fluidifier le parcours passager et à répondre aux exigences croissantes en matière d'accessibilité et de qualité de service.

Capacité et régulation : un débat stratégique

La question de la capacité reste centrale. Heathrow, limité à deux pistes, fonctionne proche de la saturation depuis plusieurs années. Le projet de troisième piste, approuvé en 2018 puis freiné par des recours juridiques et des enjeux environnementaux, reste incertain à ce stade. Dans ce contexte, l'exploitant appelle à un cadre réglementaire favorable à l'investissement. Il critique notamment les orientations de la Civil Aviation Authority (CAA), le régulateur britannique, qui envisage de restreindre certains plans d'investissement. « La demande de voyages et de commerce est forte, et les passagers attendent davantage de choix et de connexions », a affirmé Thomas Woldbye. « Mais la croissance à court et long terme du principal hub britannique est menacée si les investissements nécessaires sont retardés. » Il ajoute : « Nos projets, financés par le privé et prêts à être déployés, sont les seuls capables de débloquent de nouvelles capacités et d'apporter des bénéfices durables aux passagers et à l'économie britannique. » L'avertissement intervient alors que plusieurs grands hubs mondiaux accélèrent leurs expansions, notamment Istanbul, Dubaï ou encore Doha, tandis que Paris-CDG poursuit ses optimisations de capacité. Pour Heathrow, l'enjeu est clair : maintenir son rang face à une concurrence internationale accrue.

L'aéroport de Prague renoue avec la croissance et lance sa grande modernisation

Air Journal –15 juin 2026

Porté par une forte reprise du trafic aérien en Europe centrale, l'aéroport Václav Havel de Prague a enregistré en 2025 des résultats financiers en nette progression, tout en accélérant ses investissements pour soutenir sa croissance future.

Une reprise solide du trafic et des résultats financiers en hausse

L'année 2025 marque une étape clé dans le redressement post-pandémie de l'aéroport de Prague. Selon l'exploitant Letiště Praha, la plateforme a accueilli 17,8 millions de passagers, soit une progression d'environ 1,4 million de voyageurs par rapport à 2024. Cette dynamique s'est traduite directement dans les comptes. L'EBITDA a atteint 5,1 milliards de couronnes tchèques (environ 205 millions d'euros), en hausse de 800 millions, tandis que le bénéfice net s'est établi à 3,2 milliards de couronnes, également en progression de 800 millions. « Ces résultats confirment la tendance positive engagée ces dernières années », souligne Letiště Praha dans son communiqué publié le 16 juin 2026.

Une offre aérienne renforcée et un réseau en expansion

La croissance du trafic repose sur un renforcement significatif de l'offre. En 2025, 84 compagnies aériennes ont desservi Prague vers 194 destinations, illustrant le rôle croissant de la capitale tchèque comme hub régional en Europe centrale et orientale. Au total, 19 nouvelles lignes ont été lancées sur l'année, profitant notamment du redéploiement des capacités des compagnies européennes et du retour progressif des flux long-courriers. Les revenus aéronautiques ont atteint 7,1 milliards de couronnes (environ 292 millions d'euros), tandis que les activités non aéronautiques – commerces, restauration, parkings – ont généré 3,7 milliards de couronnes (environ 152 millions d'euros), confirmant leur poids stratégique dans le modèle économique des aéroports.

Expérience passagers : montée en gamme des services

Dans un contexte de concurrence accrue entre hubs européens, Prague Airport poursuit également l'amélioration de l'expérience client. En 2025, 18 nouveaux points de vente et de restauration ont été ouverts dans les terminaux. L'aéroport a également introduit un service de stationnement « Flexi Parking », combinant des tarifs compétitifs et une navette vers les terminaux. Parallèlement à ces performances, Letiště Praha a engagé 3,5 milliards de couronnes d'investissements en 2025. Parmi les principaux projets figurent des travaux autour de la piste principale, essentiels pour maintenir la capacité opérationnelle ; la construction d'un nouveau collecteur technique et la rénovation d'un bâtiment administratif du Terminal 1. Ces investissements s'inscrivent dans un plan de modernisation à long terme, visant à absorber la croissance du trafic et à améliorer l'efficacité opérationnelle.

Cap sur 2026 et au-delà : vers les 20 millions de passagers

Pour 2026, l'exploitant anticipe une poursuite de la dynamique avec 18,6 millions de passagers attendus. À moyen terme, Prague ambitionne clairement de se rapprocher du seuil des 20 millions, voire au-delà, en fonction de l'évolution du marché européen. Cette trajectoire reste toutefois conditionnée à plusieurs facteurs, notamment la stabilité géopolitique en Europe, la capacité des compagnies à reconstituer leurs flottes, ainsi que la compétitivité de l'aéroport face à d'autres hubs régionaux comme Vienne ou Budapest. Les travaux engagés depuis 2024 devraient se poursuivre dans les prochaines années, avec des projets d'extension et de modernisation supplémentaires destinés à renforcer la position de Prague dans le paysage aérien européen.

L'aéroport Václav-Havel est aujourd'hui desservi par plus de 70 compagnies, dont le groupe tchèque Smartwings/Czech Airlines et les grands low-cost européens Ryanair, easyJet et Wizz Air, ainsi que les majors Air France, Lufthansa, KLM, British Airways ou encore Austrian et Swiss. Il bénéficie en outre d'une offre long-courrier structurée autour d'Emirates, Qatar Airways, flydubai, Korean Air, Hainan Airlines et de transporteurs nord-américains saisonniers comme Air Canada, Air Transat ou Delta. Depuis 2025, l'offre a été renforcée par l'arrivée ou le retour de Etihad Airways, Asiana Airlines ou encore Condor.

Liste noire de l'Union européenne : quelles sont les compagnies interdites de vol ?

L'Echo Touristique – 15 juin 2026

La Commission européenne a actualisé sa liste de sécurité aérienne, excluant une compagnie algérienne et réhabilitant les transporteurs kirghizes.

L'exécutif européen vient de procéder à la quarante-huitième révision de son registre de sécurité aérienne, une « liste noire » qui recense l'ensemble des transporteurs soumis à une interdiction totale ou à des restrictions pour survoler et atterrir sur le territoire de l'Union européenne. Actuellement, 154 entreprises figurent dans ce répertoire. La grande majorité de ces sociétés fait l'objet de sanctions en raison de lacunes majeures dans le contrôle effectué par les instances de leur pays d'origine.

Une nouvelle sanction en Afrique du Nord

Cette dernière édition marque l'entrée d'Air Express Algeria parmi les opérateurs indésirables. Les auditeurs européens ont identifié d'importants manquements aux réglementations

internationales de l'aviation civile chez cette entreprise algérienne, qui rejoint ainsi un groupe de 126 sociétés de transport issues de seize pays différents. Dans ces États, parmi lesquels se trouvent l'Afghanistan, le Népal, la République démocratique du Congo ou encore le Soudan, les aviations civiles nationales ne garantissent pas une supervision conforme aux attentes bruxelloises. Par ailleurs, vingt-deux transporteurs russes demeurent exclus du ciel communautaire, tout comme des sociétés basées au Venezuela, au Zimbabwe, en Irak et en Iran. Quelques exceptions encadrées existent toutefois. À titre d'exemple, deux compagnies angolaises bénéficient d'une dérogation pour maintenir leurs vols. De leur côté, Iran Air et les opérateurs de Corée du Nord sont visés par des restrictions partielles, les obligeant à n'utiliser qu'un type très précis d'appareils pour pénétrer l'espace européen.

Le Kirghizistan sort de l'isolement

À l'inverse, cette actualisation apporte des perspectives inédites pour le Kirghizistan, qui voit l'ensemble de ses transporteurs effacés du registre pour la première fois depuis 20 ans. Les autorités européennes saluent ainsi les améliorations notables apportées par Bichkek dans la gestion et l'évaluation technique de ses flottes commerciales. Cette décision représente un levier de croissance majeur pour le pays. Jusqu'alors dépendant de correspondances via la Turquie, la Russie ou le Moyen-Orient, le Kirghizistan espère ouvrir rapidement des liaisons directes vers le continent européen. L'objectif de cette démarche est double : diversifier ses partenariats économiques mondiaux et stimuler un secteur touristique en plein essor, récemment facilité par des politiques d'exemption de visas pour les voyageurs internationaux.

Un mécanisme de régulation dissuasif

Créé il y a vingt ans, ce répertoire européen s'appuie sur les évaluations régulières d'un comité de spécialistes issus des différents États membres, épaulé par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne. Il n'obéit pas à un calendrier de publication rigide ; il est modifié selon les nécessités ou à la demande spécifique d'un gouvernement. Au-delà de son aspect strictement répressif, ce dispositif joue un rôle incitatif. Les pays placés sous observation redoublent souvent d'efforts pour mettre aux normes leur flotte et éviter des retombées économiques désastreuses. La liste complète est disponible sur le site internet de la Commission européenne.

ChatGPT, Claude, agents IA : CDS connecte ses services à l'écosystème mondial de l'intelligence artificielle

Tour Mag – 16 juin 2026

Une innovation bientôt étendue à l'ensemble des solutions du groupe

CDS annonce l'ouverture de l'ensemble de ses services Business Travel à l'écosystème mondial des assistants IA et des agents intelligents d'entreprise. Grâce au protocole MCP, les entreprises clientes accèdent désormais aux contenus négociés, à leur politique hébergement et solutions de paiement directement depuis n'importe quel assistant IA.

CDS devient l'une des premières plateformes mondiales de Business Travel à connecter ses services à l'écosystème mondial de l'intelligence artificielle.

"Les entreprises clientes peuvent désormais réserver un hôtel, appliquer leur politique hébergement ou centraliser un paiement directement depuis ChatGPT, Claude ou leur propre

environnement IA par une simple demande en langage naturel, précise le groupe dans un communiqué. En s'appuyant sur l'IA conversationnelle, voyageurs, travel managers, acheteurs et agences bénéficient d'un accès naturel, instantané et sécurisé à leur environnement professionnel, sans rupture de parcours ni complexité d'usage". A partir d'une conversation - par exemple : "CDS, trouve-moi un hôtel 3 étoiles à proximité de mon rendez-vous à Paris, conforme à ma politique voyage, avec paiement centralisé et facture dématérialisée" - la plateforme analyse la demande, applique les règles de l'entreprise, vérifie les plafonds tarifaires, identifie les meilleures options et finalise la réservation, en quelques secondes.

Une architecture ouverte, sécurisée et conçue pour l'entreprise

Avec cette innovation, CDS souhaite "mettre l'intelligence artificielle au service de l'expertise métier, pour une expérience plus intuitive, plus conforme et plus efficace. Chaque recherche, chaque recommandation et chaque réservation bénéficie simultanément de la puissance de l'IA et de plus de vingt-cinq années d'expertise développées par CDS". L'ouverture de l'écosystème CDS repose sur le protocole MCP (Model Context Protocol), "un standard émergent qui permet aux assistants IA, copilotes métiers et agents autonomes d'interagir avec les applications d'entreprise de manière sécurisée et standardisée", poursuit CDS. L'entreprise garantit à ses clients un accès durable à leurs services Business Travel depuis n'importe quelle intelligence artificielle qu'elle soit développée par les grands acteurs du marché ou conçue en interne.

Côté sécurité, "toutes les données demeurent hébergées, administrées et gouvernées par CDS. Aucune donnée sensible n'est transférée, répliquée ou exposée aux modèles d'IA, assure le Groupe. L'accès repose sur des mécanismes d'authentification forte, de double authentification, de contrôle des habilitations et de traçabilité répondant aux exigences des grandes organisations internationales. Chaque requête continue d'appliquer les politiques voyages, programmes hôteliers, règles de conformité et processus de validation définis par l'entreprise, qui conserve la maîtrise exclusive de sa gouvernance des données."

Une innovation appelée à se diffuser

D'ailleurs, CDS et le Groupe S4BT invitent développeurs, éditeurs, intégrateurs et partenaires technologiques souhaitant explorer les usages du protocole MCP appliqués au Business Travel à les contacter, "afin de construire ensemble la prochaine génération de services de voyage d'affaires alimentés par l'IA". Déployée aujourd'hui chez CDS, cette innovation a vocation à s'étendre progressivement à l'ensemble des solutions du groupe : hôtellerie d'affaires, réservation multimodale, paiement, facturation électronique, automatisation des processus et services aux agences. "Nous sommes convaincus que l'IA deviendra l'interface universelle du Business Travel. En ouvrant nos services à l'écosystème mondial de l'intelligence artificielle, nous ne connectons pas une plateforme à une technologie : nous construisons l'infrastructure qui redéfinira la façon dont les entreprises voyagent, réservent et paient. Notre engagement est simple - garantir à nos clients un accès pérenne à leurs services, quelle que soit l'IA qu'ils choisiront demain", a ainsi déclaré Ziad Minkara, fondateur de CDS et CEO du Groupe S4BT.



