

Revue de presse Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 17 juin 2026 :

- **A320 : Airbus muscle sa production avec une 2^e ligne d'assemblage à Toulouse**
 - **Aéroports : le trafic est reparti à la hausse à Roissy et Orly en mai**
 - **« Easyjet n'a pas quitté Toulouse » : les ambitions de la compagnie low cost après la fermeture de la base**
 - **Air France rouvre sa filière Cadets : une formation de pilote de ligne 100% financée**
 - **NewSpace : Dawn Aerospace lève 25 millions de dollars pour accélérer son avion spatial réutilisable**
 - **Réforme des droits des passagers aériens : protections maintenues, améliorations manquées**
 - **Coupe du Monde de la FIFA 2026™ : l'IA au service du voyage des supporters internationaux aux États-Unis**
-

A320 : Airbus muscle sa production avec une 2^e ligne d'assemblage à Toulouse

Air Journal - 16 juin 2026

En inaugurant une deuxième ligne d'assemblage final (FAL) de la famille A320 dans l'ancien hall A380 de Toulouse, Airbus franchit une nouvelle étape dans sa montée en cadence vers 75 monocouloirs par mois d'ici 2027, portée par l'extraordinaire succès de l'A321neo, qui représente à lui seul près des trois quarts du carnet de commandes de la famille A320.

Une inflexion industrielle majeure pour le site Jean-Luc Lagardère, appelé à devenir l'un des centres névralgiques de la production de monocouloirs européens.

Une deuxième FAL A320 dans l'ex-usine A380

Airbus a inauguré le 15 juin 2026 une deuxième ligne d'assemblage final modernisée (FAL) pour la famille A320 sur le site Jean-Luc Lagardère, à Toulouse, dans l'ancien bâtiment dédié au programme A380. La cérémonie était présidée par Guillaume Faury, président exécutif d'Airbus, et Lars Wagner, directeur général de l'activité avions commerciaux, en présence du ministre français des Transports, Philippe Tabarot, de dirigeants du groupe et de plusieurs centaines de salariés.

« Donner vie à cette nouvelle ligne d'assemblage de la famille A320 ici, à Toulouse, est une fierté pour nous tous et une réussite remarquable pour nos équipes travaillant sur les avions commerciaux », a déclaré Guillaume Faury, cité par le communiqué d'Airbus. « Ce site apporte la flexibilité et la capacité nécessaires pour répondre à la forte demande du marché, en particulier pour l'A321neo, et pour soutenir notre trajectoire de montée en cadence vers une production de 75 appareils de la famille A320 par mois. »

Un réseau de dix lignes A320 dans le monde

Avec l'ouverture de cette deuxième FAL à Toulouse, Airbus achève son plan industriel visant à disposer de dix lignes d'assemblage final pour la famille A320, toutes opérationnelles en 2026. Ce réseau mondial est réparti entre quatre sites : quatre lignes à Hambourg (Allemagne), deux à Mobile (États-Unis), deux à Tianjin (Chine) et désormais deux à Toulouse (France).

Ce maillage industriel doit permettre au constructeur européen de sécuriser sa montée vers un rythme de 70 à 75 avions de la famille A320 par mois d'ici la fin 2027, avant une stabilisation à la cadence 75. Comme rappelé lors de la présentation des résultats du premier trimestre 2026, cette montée en cadence reste conditionnée à la capacité de la chaîne d'approvisionnement, notamment des motoristes, à suivre le mouvement.

Une FAL ultra-digitalisée dans le hall Jean-Luc Lagardère

La nouvelle ligne prend place aux côtés de la première FAL A320 du site, inaugurée en juillet 2023 dans le hangar central du bâtiment Jean-Luc Lagardère. Construit entre 2002 et 2004 pour l'assemblage de l'A380, le site s'étend sur 50 hectares et le hall central, reconverti aux monocouloirs, affiche des dimensions spectaculaires : 490 mètres de long, 250 mètres de large, 46 mètres de haut, pour une surface de 122 000 m², soit l'équivalent d'environ 500 courts de tennis.

Airbus met en avant l'intégration de commandes numériques, d'une logistique automatisée et de systèmes robotisés pour optimiser les flux et améliorer l'ergonomie des postes de travail sur cette FAL « nouvelle génération ». L'ensemble s'inscrit dans la stratégie d'industrialisation du constructeur, qui standardise progressivement ses lignes A320 à Hambourg, Mobile, Tianjin et Toulouse autour de processus digitalisés et d'outillages harmonisés afin de gagner en productivité et en qualité.

Jusqu'à 1 500 salariés sur les deux lignes toulousaines

La première ligne d'assemblage de la famille A320 à Jean-Luc Lagardère emploie déjà environ 700 personnes, selon Airbus. La deuxième FAL montera en puissance progressivement jusqu'à atteindre sa pleine capacité, ce qui portera à terme les effectifs de l'ensemble du site dédiés aux deux lignes à près de 1 500 salariés.

Cette reconversion de l'ex-usine A380 en « usine de monocouloirs » illustre la transformation en profondeur du tissu industriel toulousain, désormais largement tiré par la famille A320 et par l'A321neo en particulier. Elle offre aussi à Airbus une réserve de capacités sur un site disposant déjà de lourdes infrastructures, ce qui limite les investissements de génie civil par rapport à la construction d'usines entièrement nouvelles.

A321neo, moteur de la montée en cadence

La décision de doubler la capacité d'assemblage à Toulouse est directement liée au succès commercial de la famille A320, et plus encore de l'A321neo. À fin mai 2026, le carnet de commandes de la famille A320 atteint 7 499 appareils, dont 5 615 A321neo en attente de livraison, 1 864 A320neo.

L'A321neo représente ainsi à lui seul près des trois quarts du backlog A320, confirmant la bascule du marché vers les versions à plus grande capacité et rayon d'action, très demandées par les compagnies sur les segments moyen-courrier à forte densité comme sur certaines liaisons transcontinentales.

Joël Ricci

Aéroports : le trafic est reparti à la hausse à Roissy et Orly en mai

L'Echo Touristique - 16 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.

Florian De Paola avec l'AFP

« Easyjet n'a pas quitté Toulouse » : les ambitions de la compagnie low cost après la fermeture de la base

La Tribune - 16 juin 2026

Dans une interview exclusive à La Tribune, le directeur adjoint d'Easyjet en France, Reginald Otten, annonce une offre de sièges en hausse de 11 % cette année sur le programme été au départ de l'aéroport Toulouse-Blagnac.

La ligne phare vers Orly va passer à six vols par jour en semaine cet hiver. L'annonce avait fait l'effet d'un coup de massue. En septembre 2024, EasyJet annonçait la fermeture, à compter du printemps 2025, de sa base toulousaine, marquant le départ de deux avions et 125 personnels redéployés en France. Le nombre de lignes a été divisé par deux, passant de 20 à 10 destinations. Cela a entraîné une chute de trafic du cinquième aéroport régional.

« Cela faisait plus de dix ans que la base existait. C'est une décision très difficile prise dans un climat post-Covid très contraignant pour les compagnies aériennes notamment sur plan fiscal. La baisse du voyage d'affaires a compliqué les perspectives sur Toulouse, qui n'est pas une destination loisirs typique comme Nice ou d'autres villes européennes », recontextualise Reginald Otten, le directeur adjoint d'EasyJet en France.

Dans une interview exclusive à La Tribune, le dirigeant revient sur les nouvelles ambitions de la compagnie à bas coûts britannique pour la Ville rose. L'offre de sièges a chuté de 2 millions à 1,5 million entre 2019 et 2025. Pourtant, Reginald Otten souligne qu'EasyJet reste la troisième compagnie de la plateforme régionale. Elle détenait 16 % de parts de marché l'an passé, derrière Ryanair (24 %) et Air France (23 %).

Six vols par jour vers Orly en semaine cet hiver

Surtout, la compagnie annonce une offre de sièges en hausse de 11 % cette année sur le programme d'été au départ de l'aéroport Toulouse-Blagnac avec 11 destinations (une de plus que l'an dernier).

« Easyjet n'a pas quitté Toulouse. Nous sommes même en train de reconsolider petit à petit notre présence toulousaine sur des lignes où la demande est forte. Nous avons relancé cet été la liaison vers Londres-Gatwick et nous renforçons une partie de nos lignes. Sur la partie internationale, nous sommes aussi présents à Bristol, Genève, Milan, Palma de Majorque et

Marrakech. Nous offrons également cinq liaisons domestiques : Paris-Orly, Lyon, Nantes, Nice et Bâle-Mulhouse », présente Reginald Otten.

Cette dynamique de nouvelle croissance devrait se poursuivre en fin d'année. « Nous visons une augmentation de 4 % de l'offre de sièges par rapport à l'hiver dernier. Nous allons notamment renforcer la ligne Paris-Orly, qui propose aujourd'hui entre quatre et six vols par jour avec au total 300 000 sièges sur le programme estival. Cet hiver, il y aura du lundi au vendredi six vols par jour, ce qui est très important pour le voyage d'affaires », pointe le directeur. Ce volume permettra quasiment de retrouver le niveau de vols d'avant-Covid vers le hub parisien (sept vols quotidiens).

Depuis la fin de la Navette Air France fin mars, sa compagnie à bas coûts, Transavia, assure les liaisons vers Orly. C'est le seul concurrent d'Easyjet sur cette destination.

« La ligne Toulouse-Orly est opérée depuis près de vingt ans avec une clientèle fidèle composée à 45 % de voyageurs d'affaires. Transavia arrive donc doit faire ses preuves. Nous connaissons notre ponctualité, nos tarifs, notre produit, notre régularité. Nous avons amélioré les horaires cet hiver et nous allons mettre en place un espace lounge qui sera disponible avec le tarif business. Notre carte de fidélité permet d'avoir le bagage cabine gratuit, le choix du siège, le coupe-file à l'aéroport de Toulouse, un bagage en soute en plus... Ce sont des services qui permettent de fidéliser nos clients. D'ailleurs depuis l'arrivée de Transavia, nos avions restent remplis à plus de 90 %, donc le marché est là et chacun trouve sa place », développe Reginald Otten.

Sur les autres lignes, la compagnie britannique est en concurrence avec d'autres compagnies à bas coût. C'est l'instar de l'irlandais Ryanair, de l'espagnol Volotea ou d'Air France.

« Sous pression » de la taxe sur les billets d'avion

Plus que la concurrence, c'est surtout la fiscalité française qui menace le modèle économique de la compagnie britannique. Dans le viseur se trouve notamment la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA), qui a triplé en pleine crise énergétique.

« Nous sommes sous pression. Certes, Orly-Toulouse s'en sort un peu mieux car la demande est forte vers la capitale. Mais les lignes régionales transversales sont plus à risque parce que l'impact de la taxe se ressent beaucoup plus fortement dans ces régions où les prix sont moins élevés. Peut-être qu'il faudra baisser cet hiver la fréquence vers Lyon et Nice, un peu fragilisés. Cette fiscalité fait du mal à la compétitivité du marché français par rapport au reste de l'Europe », alerte le responsable.

Potentiel de développement en Europe

Pour autant, sur le plan international, EasyJet perçoit à moyen terme des possibilités d'étendre son réseau. « Le Royaume-Uni est un marché historique et Easyjet est la première compagnie avec onze bases. La ligne Toulouse-Bristol est un peu la navette Airbus. Il y a encore du potentiel de développement étant donné qu'Airbus est aussi présent près de Manchester. Il existe également des liens importants entre la Ville rose et l'Italie. Pour sa part, Easyjet est présent à Rome et à Naples. Ensuite, la stratégie de l'entreprise, c'est de développer les destinations loisirs avec une offre de tour-opérateur interne lancée il y a deux ans. Easyjet opère sur Alicante et Faro, donc il faudra étudier de telles destinations », conclut Reginald Otten. *Florine Galéron*

Air France rouvre sa filière Cadets : une formation de pilote de ligne 100% financée

Air Journal - 17 juin 2026

Air France ouvre une nouvelle campagne de recrutement pour sa filière Cadets, permettant à des candidates et candidats sans expérience de vol commerciale d'accéder, en deux ans de formation financée, aux cockpits d'Airbus A220 et A320 chez Air France, ou de Boeing 737 et A320neo chez Transavia.

Les dossiers pourront être déposés du 15 juin au 31 juillet 2026, avec, à la clé, un contrat d'officier pilote de ligne dans un marché où la demande de personnels navigants techniques reste soutenue.

Devenir pilote de ligne via la filière Cadets

Unique à cette échelle parmi les grandes compagnies européennes, le programme Cadets propose un cursus complet d'environ 24 mois dans des écoles partenaires sélectionnées par Air France, pour un coût de formation intégralement pris en charge par la compagnie. La formation comprend une phase théorique ATPL d'environ neuf mois, suivie de 15 à 21 mois de vols et de séances sur simulateur (CPL, IR/ME, MCC), totalisant environ 150 heures de vol et 80 heures de simulateur.

À l'issue du cursus et sous réserve de réussite à l'ensemble des modules, les élèves rejoignent Air France ou Transavia comme officiers pilotes de ligne, affectés sur monocouloirs de dernière génération : Airbus A220 ou A320 pour Air France, Boeing 737 ou A320neo pour Transavia. Le programme constitue une voie alternative à la filière classique ENAC ou aux écoles privées, dont le coût de la formation initiale peut atteindre entre 60 000 et 100 000 euros, alors que le parcours Cadets est entièrement financé par la compagnie (en dehors de frais de concours ponctuels dans les précédentes campagnes).

Une campagne 2026 ouverte à des profils variés

La nouvelle campagne de recrutement s'ouvre du 15 juin au 31 juillet 2026, via le site de recrutement d'Air France, sur une offre dédiée « Pilote Cadet Air France F/H » détaillant le processus de sélection et les conditions d'éligibilité. La filière s'adresse à des passionnés d'aéronautique, avec ou sans expérience préalable de pilotage, qu'ils soient jeunes diplômés, étudiants dans une filière scientifique ou en reconversion professionnelle.

Air France met en avant la diversité des profils comme un axe stratégique de cette campagne, dans la continuité des promotions précédentes où plus de 300 jeunes pilotes ont déjà rejoint les cockpits d'Air France et de Transavia depuis la relance du programme en 2018. La compagnie rappelle également son objectif de féminisation du métier : « En 2025, 25% des cadets sélectionnés étaient des femmes », souligne Air France dans sa communication institutionnelle.

Sélection exigeante et critères d'éligibilité

Le concours Cadets repose sur une sélection en plusieurs étapes, combinant présélection en ligne, tests psychotechniques et psychomoteurs, et entretiens individuels et collectifs. Les épreuves initiales comprennent notamment des tests de logique, de connaissances

aéronautiques, d'anglais et des évaluations de la capacité à travailler en équipage, inspirées des standards PSY1 et PSY2 historiquement mis en œuvre à l'ENAC et chez Air France.

Les conditions précises pour la campagne 2026 seront détaillées dans l'avis de recrutement, mais, sur les précédentes sessions, les candidats devaient notamment être ressortissants de l'Espace économique européen ou suisses, maîtriser le français et l'anglais, et satisfaire des prérequis académiques de niveau bac +2 scientifique ou équivalent (CPGE, 120 crédits ECTS), assortis d'une visite d'aptitude médicale classe 1. Air France insiste par ailleurs sur l'absence de limite d'âge formelle dans la filière cadets, tout en soulignant la nécessité d'un projet professionnel cohérent et d'une forte motivation pour le métier de pilote de ligne.

Une formation d'excellence, de l'ATPL au cockpit

La formation des cadets se déroule au sein d'écoles partenaires triées sur le volet, avec un cursus structuré en blocs : théorie ATPL, vol à vue, vol aux instruments, travail en équipage sur simulateur et préparation à l'environnement opérationnel des compagnies aériennes. Le parcours comporte notamment des stages de vol sur avions légers (TB10, TB20, CAP 10C, Velis Electro) et bimoteurs (BE58NG), ainsi qu'un stage de vol à voile, avant de passer au simulateur type A320 ou 737 pour la phase multi-crew.

Selon Air France, « le programme Cadets est une formation d'excellence, entièrement prise en charge, qui permet d'accéder directement au métier de pilote de ligne sur Airbus A220 ou A320 chez Air France, ou sur Boeing 737 et A320neo chez Transavia ». Une fois qualifiés, les cadets rejoignent la flotte moyen-courrier, dans un contexte de montée en puissance de l'A220 et de renouvellement progressif des monocouloirs au sein du groupe Air France-KLM.

Diversité, féminisation et attractivité du métier

Au-delà de l'aspect financier, la filière Cadets s'inscrit dans la stratégie d'attractivité d'Air France sur un marché mondial où le besoin en pilotes reste élevé, malgré les cycles de crise. Depuis la relance du programme en 2018, la compagnie a pu sécuriser un vivier interne de jeunes pilotes, tout en renforçant la diversité sociale, géographique et de genre dans ses cockpits.

Laure-Anne, pilote issue de la filière, confie : « Je pensais que pilote était inaccessible... Mais en fait, si », évoquant la possibilité de se former sans assumer le coût habituel d'une formation de pilote de ligne. D'autres pilotes, comme Chafik Kheffafa ou Audorisca Roger-Rollé, mettent en avant l'accompagnement pédagogique et la rigueur de la sélection, qui « prépare dès le concours aux exigences du métier de pilote de ligne ».

Ricardo Moraes

NewSpace : Dawn Aerospace lève 25 millions de dollars pour accélérer son avion spatial réutilisable

La Tribune - 16 juin 2026

La startup néo-zélandaise, implantée à Toulouse depuis deux ans, compte avec ce tour de table accélérer la mise en service de son avion spatial réutilisable et de ses systèmes de propulsion écologiques pour les nanosatellites.

Coup d'accélérateur pour Dawn Aerospace. Après avoir levé 22 millions de dollars en 2022, la startup néo-zélandaise annonce ce mardi 16 juin un nouveau tour de table de 25 millions de dollars mené par la société américaine Balerion Space Ventures.

Fondée en 2017, la jeune société compte plus de 140 employés aux Pays-Bas, en Nouvelle-Zélande, aux États-Unis et en France. Dawn Aerospace avait annoncé fin 2023 l'ouverture d'une filiale à Toulouse pour le support à la clientèle, le développement commercial et la R&D.

Un avion allant deux fois par jour à 100 km d'altitude

Dawn Aerospace développe le MK-II Aurora, le premier avion spatial réutilisable qui sera capable d'aller deux fois par jour jusqu'à 100 km d'altitude. Contrairement aux fusées traditionnelles, les appareils Dawn décollent et atterrissent horizontalement sur une piste d'atterrissage et n'ont pas besoin d'une aire de lancement spécifique. Plutôt que de décoller depuis les aéroports urbains très fréquentés comme celui de Los Angeles, Dawn Aerospace estime qu'il existe littéralement des centaines d'aéroports dans le monde qui répondent aux besoins fondamentaux de longueur et de largeur. Il ne serait pas nécessaire de construire des infrastructures de pistes dédiées, même dans nos rêves les plus fous d'exploitation quotidienne de centaines d'avions spatiaux.

« L'avion spatial de Dawn, Aurora, sera l'appareil le plus rapide et volant le plus haut à avoir jamais décollé d'une piste. Il alliera les performances d'une fusée à la réutilisabilité d'un avion pour permettre un accès fréquent et à faible coût à l'espace suborbital », commente la société.

Au cours des 12 prochains mois, Aurora devrait devenir le premier véhicule à franchir la ligne de Kármán (100 km d'altitude) deux fois en une journée. Dawn livrera cette capacité de vol à Mach 3,7 à l'État de l'Oklahoma, avec des opérations débutant en 2027 dans le cadre d'un partenariat de 17 millions de dollars signé l'an dernier.

Dawn Aerospace prévoit que chaque avion spatial puisse réaliser entre 100 et 1.000 vols. Mk-II Aurora, le démonstrateur à échelle réduite de l'appareil sera en mesure d'acheminer 5kg de charge utile à 100 km (plus à des altitudes plus basses) pour des applications dans les domaines de l'observation de la Terre, de la recherche atmosphérique, de la surveillance du climat, des communications ou encore de la recherche en microgravité.

Une fois le programme Mk-II Aurora achevé avec succès, Dawn Aerospace compte développer le Mk-III, un véhicule orbital à deux étages capables de transporter plus d'une tonne lors d'un vol suborbital ou de livrer un satellite de 250 kg en orbite terrestre basse à l'aide d'un deuxième étage à usage unique. L'avion pourrait avoir recours à des carburants d'aviation durable (SAF) pour alléger son empreinte carbone.

Plus de 20 propulseurs déjà déployés en orbite

En parallèle, Dawn Aerospace fournit des systèmes de propulsion écologiques pour les petits satellites, utilisant des propergols non toxiques, l'oxyde nitreux et le propylène, qui sont facilement accessibles et réduisent considérablement la complexité et les coûts associés aux propergols toxiques couramment utilisés, tels que l'hydrazine. La société a déjà fourni plus de 200 propulseurs dans l'espace équipant plus de 50 satellites.

Commercialement, la société indique que chiffre d'affaires est passé de moins de trois millions de dollars pour l'exercice 2022 à bien plus de 15 millions de dollars, avec une croissance de plus de 90 % au cours des 12 derniers mois et des opérations à flux de

trésorerie positif.

« En tant qu'entreprise à flux de trésorerie positif, lever des capitaux consiste à accélérer la croissance de programmes dans lesquels nous avons une conviction extrêmement forte, et que nos clients désirent désespérément », précise Stefan Powell, PDG de Dawn Aerospace.

Cette dynamique financière coïncide avec les sommets historiques atteints par les budgets de la défense et de l'espace des États-Unis et de l'Europe. Les technologies de Dawn soutiennent désormais une trentaine de missions, principalement pour des clients américains, européens et japonais, tels que des constellations de satellites et des programmes lunaires. Ces missions couvrent un large éventail de types d'opérateurs, allant des fournisseurs commerciaux d'observation de la Terre aux clients gouvernementaux tels que la Royal Netherlands Air Force, le US Air Force Research Lab (AFRL) et la Royal New Zealand Navy.

Cette levée de fonds financera directement le déploiement mondial de Dawn pour étoffer les équipes commerciales et opérationnelles aux États-Unis et en Europe.

Florine Galéron

Réforme des droits des passagers aériens : protections maintenues, améliorations manquées

Air Journal - 16 juin 2026

Après un accord en trilogue sur la révision du règlement (CE) n° 261/2004, le Parlement européen est parvenu à préserver les piliers des droits des passagers aériens : seuil de trois heures, montants d'indemnisation et définition des circonstances extraordinaires.

Mais la réforme entérine aussi de nouvelles limites – délais de réclamation raccourcis, plafonnement des vols de remplacement, définition de l'heure d'arrivée plus favorable aux compagnies –, sans revaloriser les indemnités ni étendre pleinement la protection aux transporteurs non européens.

Les fondations du règlement 261 sont préservées

L'un des messages forts de Flightright, plateforme spécialisée dans la défense des droits des passagers, est que « les fondements du règlement CE 261 sont préservés : le seuil de trois heures en cas de retard, les montants d'indemnisation existants et la définition établie des circonstances extraordinaires sont tous maintenus ». En d'autres termes, le Parlement européen a résisté aux pressions visant à relever le seuil de retard indemnisable ou à élargir la notion de circonstances extraordinaires au bénéfice des compagnies.

Ces éléments restent la référence mondiale en matière de protection des passagers aériens, alors que plusieurs États membres plaidaient pour un relèvement substantiel du seuil – jusqu'à 5 à 9 heures de retard selon la distance du vol – et une réduction des montants d'indemnisation. Le maintien de l'architecture du 261/2004 n'était pas acquis : Conseil, Commission et une partie de l'industrie aérienne militaient depuis plus de dix ans pour une « modernisation » synonyme de rabotage des droits.

Jurisprudence de la CJUE : une décennie désormais codifiée

Le compromis issu du trilogue consacre par ailleurs une évolution attendue : l'intégration au texte même du règlement d'une décennie de jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE). De nombreux arrêts avaient précisé, voire étendu, la portée des droits à indemnisation, par exemple sur l'équivalence entre vol retardé et vol annulé ou sur l'articulation entre indemnisation forfaitaire et dommages contractuels.

En codifiant ces solutions jurisprudentielles, le législateur entend simplifier l'application pratique des droits pour les passagers, les compagnies et les juridictions nationales. À terme, cette consolidation pourrait réduire l'incertitude juridique et les divergences d'interprétation entre États membres, un point régulièrement critiqué par les associations de consommateurs et les organisations professionnelles.

Quelques avancées ciblées pour les voyageurs

Le texte n'est pas dépourvu d'améliorations concrètes pour certains profils de voyageurs. Flightright relève que les familles devraient pouvoir être assises ensemble sans surcoût, que la tarification des bagages à main sera davantage encadrée et que les droits des personnes à mobilité réduite seront renforcés. Ces évolutions s'inscrivent dans un mouvement plus large au niveau européen visant à harmoniser et clarifier l'information précontractuelle et les conditions de transport, tous modes confondus.

Plusieurs rapports parlementaires soulignent aussi la volonté de mieux protéger les passagers vulnérables, notamment en situation de handicap, les femmes enceintes et les mineurs, dans la continuité du règlement (CE) n° 1107/2006. Toutefois, ces avancées restent périphériques au cœur du débat, centré sur l'indemnisation en cas de retard ou d'annulation et sur le partage du risque financier entre compagnies et passagers.

Un délai de réclamation réduit à neuf mois

Le point le plus sensible de la réforme, du point de vue des associations de passagers, est la réduction du délai pour déposer une demande d'indemnisation auprès du transporteur. Flightright indique qu'« à l'avenir, les passagers ne disposeront plus que de neuf mois pour demander une indemnisation, contre cinq ans jusqu'à présent selon le droit français ». Cette contraction est d'autant plus significative que, jusqu'ici, de nombreux États – dont la France – appliquaient la prescription quinquennale de droit commun aux actions fondées sur le règlement 261/2004.

Le contraste est frappant : alors qu'en France le délai de prescription en justice reste de cinq ans à compter du vol pour agir contre la compagnie, la fenêtre opérationnelle pour faire jouer le règlement au niveau européen sera désormais limitée à quelques mois. Or, selon une étude récente citée par Flightright, « 76% des passagers en France ne connaissent pas du tout ou pas exactement leurs droits en cas de vol annulé ou retardé de plus de trois heures », ce qui laisse craindre une chute du nombre de dossiers déposés dans les temps.

Définition de l'heure d'arrivée : un glissement en faveur des compagnies

Autre modification technique mais lourde de conséquences : la définition de l'« arrivée » de l'avion. Jusqu'à présent, la CJUE retenait comme référence le moment où au moins une porte de l'appareil s'ouvre, permettant aux passagers de commencer à débarquer. Le compromis

issu du trilogue retient désormais le moment où l'avion atteint sa position de stationnement, c'est-à-dire une étape légèrement en amont dans la chronologie opérationnelle.

Pour les transporteurs, cette définition apporte une plus grande prévisibilité, en s'alignant sur la mesure opérationnelle de la mise en stationnement. Pour les passagers, Flightright rappelle toutefois que « c'est le moment où les portes s'ouvrent qui compte », notamment lorsque les opérations de mise en place de la passerelle ou de l'escalier s'éternisent et prolongent la présence à bord. Dans les cas limites, cette nouvelle définition pourrait faire basculer un retard indemnisable de quelques minutes en deçà du seuil des trois heures.

Vols de remplacement et nuits d'hôtel désormais plafonnés

La réforme acte également un plafonnement du remboursement des vols de remplacement opérés par d'autres compagnies aériennes, à hauteur de 400% du prix initial du billet. Là où le règlement 261/2004, interprété par la jurisprudence, imposait jusqu'ici une obligation de réacheminement « dans les meilleurs délais » sans plafond explicite, le compromis vient désormais borner le coût maximal supporté par la compagnie.

En parallèle, la prise en charge de l'hébergement en cas de retard ou d'annulation sera limitée à trois nuits d'hôtel, sauf exceptions prévues par le texte. Dans les deux cas, Flightright estime que « le risque est transféré de la compagnie aérienne vers les passagers », qui devront assumer une plus grande part des coûts en cas de crise prolongée, notamment lors de perturbations majeures du trafic aérien ou de fermetures d'espace aérien.

Pas de revalorisation des indemnités ni extension aux compagnies non européennes

Pour Flightright, deux conditions étaient nécessaires pour parler de véritable avancée : l'adaptation des montants d'indemnisation à l'inflation, et l'extension pleine et entière du champ d'application du règlement aux transporteurs non européens sur les vols à destination de l'Union. Or, « les montants d'indemnisation n'ont pas changé depuis plus de vingt ans malgré une inflation de 80% », souligne la plateforme, ce qui réduit de facto la portée dissuasive et compensatoire du régime.

De même, l'inclusion systématique des compagnies de pays tiers pour les vols à destination de l'UE, au départ de pays non membres, n'a pas été retenue dans l'accord final, maintenant un périmètre d'application partiel et parfois complexe à expliquer au grand public. Comme le résume le CEO de Flightright, « préserver l'existant ne constitue pas encore un progrès. Il manque toujours des montants d'indemnisation équitables et adaptés à l'inflation, ainsi que l'application complète des droits des passagers aériens aux compagnies non européennes ».

Un statut quo consolidé plus qu'une réforme ambitieuse

Au terme de plus de dix ans de débats et de tentatives avortées de révision, le texte issu du trilogue ressemble davantage à une consolidation du statu quo qu'à une refonte ambitieuse des droits des passagers aériens. Le Parlement européen peut revendiquer d'avoir maintenu le seuil de trois heures, les niveaux d'indemnisation et une définition resserrée des circonstances extraordinaires, alors que certains États membres et la Commission envisagent depuis longtemps un modèle plus favorable aux transporteurs.

Pour les passagers, la lecture est plus nuancée : quelques avancées ciblées (familles, bagages cabine, PMR) coexistent avec un resserrement des délais, un plafonnement des coûts de

réacheminement et un glissement dans la définition de l'heure d'arrivée, autant d'éléments qui peuvent réduire, en pratique, l'accès effectif à l'indemnisation. Dans ce contexte, les acteurs spécialisés comme Flightright annoncent vouloir poursuivre leur action contentieuse et pédagogique, en « informant les voyageurs de leurs droits » et en faisant trancher par les plus hautes juridictions les zones d'ombre qui subsisteront dans le nouveau cadre.

Un environnement national français déjà moins favorable aux recours

En France, cette réforme européenne intervient alors qu'un décret national est déjà venu compliquer l'accès au juge pour les litiges fondés sur le règlement 261/2004. Depuis le 7 février 2026, les passagers doivent obligatoirement passer par une médiation préalable et recourir à une assignation payante, là où une requête simple permettait auparavant de saisir gratuitement le tribunal pour les litiges inférieurs à 5 000 euros. Ce durcissement procédural, combiné à la réduction du délai de réclamation au niveau européen, risque de décourager un nombre croissant de voyageurs.

Joël Ricci

Coupe du Monde de la FIFA 2026™ : l'IA au service du voyage des supporters internationaux aux États-Unis

Le quotidien du tourisme - 16 juin 2026

Brand USA et les villes hôtes misent sur l'innovation pour simplifier et enrichir le voyage des visiteurs

Alors que les États-Unis accueillent des millions de visiteurs internationaux à l'occasion de la Coupe du Monde de la FIFA 2026™, l'intelligence artificielle transforme déjà la façon dont les supporters préparent et vivent leur séjour. De l'organisation du voyage à la gestion des déplacements sur place, en passant par les recommandations personnalisées, les outils d'IA facilitent chaque étape du voyage.

À l'approche du coup d'envoi de la compétition, Brand USA, l'organisme officiel de promotion touristique des États-Unis propose un tour d'horizon des solutions innovantes déployées dans les villes hôtes afin d'aider les voyageurs à profiter pleinement de leur séjour américain.

« La Coupe du Monde de la FIFA 2026 représente un événement unique pour une génération, et les données montrent déjà que les visiteurs internationaux ne préparent pas seulement un voyage pour assister aux matchs : ils préparent un véritable voyage aux États-Unis », déclare Fred Dixon, PDG de Brand USA.

« Près d'un voyageur sur deux utilisant nos outils de planification s'intéresse également aux parcs nationaux, aux road trips et aux expériences à vivre au-delà des stades. C'est précisément le type de découverte que nous souhaitons encourager, et ce qui fait des États-Unis l'une des destinations les plus dynamiques au monde. »

Une expérience de voyage plus simple, plus personnalisée et multilingue

Des conciergeries virtuelles locales aux plateformes nationales de planification, les destinations américaines mettent désormais à disposition des visiteurs des outils d'IA

capables de répondre en temps réel, dans de nombreuses langues et directement depuis leurs appareils mobiles.

Au cœur de ce dispositif figure America the Beautiful Game, la plateforme de planification développée par Brand USA. Première ressource nationale alimentée par l'IA dédiée à la Coupe du Monde, elle permet aux supporters internationaux d'accéder à des informations sur les 11 villes hôtes américaines, les destinations de camps de base, les itinéraires de voyage et les expériences à découvrir à travers le pays.

« Ce qui est particulièrement enthousiasmant aujourd'hui, c'est tout ce que nos partenaires touristiques développent sur le terrain », explique Janette Roush, Senior Vice President Innovation et Chief AI Officer de Brand USA.

Elle ajoute : « Les organismes de promotion touristique à travers le pays ont lancé des outils d'IA capables de répondre aux questions des voyageurs dans des dizaines de langues et de les aider à tirer le meilleur parti de leur séjour. Brand USA apporte une dimension nationale à cette démarche grâce à America the Beautiful Game, qui permet aux visiteurs internationaux d'organiser leur voyage autour des matchs tout en découvrant les multiples facettes du pays. Les innovations mises en place aujourd'hui contribueront à façonner l'accueil des visiteurs internationaux bien après le coup de sifflet final. »

Des villes hôtes à la pointe de l'innovation

Partout aux États-Unis, les destinations accueillant des matchs ont développé leurs propres assistants intelligents pour accompagner les visiteurs :

- À New York et dans le New Jersey, le NYNJ World Cup Concierge fournit en temps réel des informations pratiques sur les transports, les stades, les recommandations locales et la logistique des jours de match. De son côté, Libby, l'assistante virtuelle de New York City Tourism + Conventions, est disponible en 60 langues via le site officiel NYCTourism.com, WhatsApp et Instagram.
- Sur la côte Ouest, Los Angeles Tourism & Convention Board a récemment lancé Angel, un concierge virtuel spécialement conçu pour la Coupe du Monde. L'outil aide les supporters à organiser leur séjour autour des huit rencontres programmées au SoFi Stadium, tout en leur faisant découvrir les nombreuses expériences proposées par Los Angeles.
- Plus au nord, à Seattle, Visit Seattle's Emerald, l'assistant développé par Visit Seattle, propose des recommandations personnalisées en plus de 45 langues concernant les attractions, les quartiers, la gastronomie et les transports.
- À Miami, le Greater Miami Convention & Visitors Bureau a intégré un assistant IA à son site officiel miamiandbeaches.com. Lorsqu'un visiteur consulte les pages consacrées à la Coupe du Monde, l'outil lui fournit automatiquement des informations dédiées à l'événement ainsi que des suggestions pour découvrir les plages, quartiers, restaurants et lieux de vie nocturne de la destination.

D'autres destinations mobilisées pour accueillir les supporters du monde entier

Parmi les autres villes hôtes ayant déployé des solutions d'intelligence artificielle :

- Discover Atlanta avec Atlanta Travel Chat, un assistant dédié aux recommandations touristiques et aux événements liés à la compétition.
- Meet Boston avec un outil de planification de séjour proposé par Meet Boston.
- San Francisco Travel intègre un assistant conversationnel capable de recommander aussi bien le Golden Gate Bridge que des expériences gastronomiques étoilées.
- Visit Kansas City avec un outil destiné à faire découvrir la « capitale américaine du football ».
- Discover PHL grâce à Ask Ben, assistant virtuel conçu pour accompagner les visiteurs avant les rencontres disputées au Lincoln Financial Field.
- Visit Dallas avec un concierge numérique dédié à l'ensemble de la région métropolitaine.
- Visit Houston où un assistant IA aide les visiteurs à organiser leurs expériences, activités et découvertes culinaires.

