

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 23 juin 2026 :

- **Après l'accord au Moyen-Orient, les prix des billets d'avion vont-ils baisser ?**
 - **EasyJet repousse une offre de rachat de 4,7 milliards de livres du fonds américain Castlake**
 - **Concurrence : Air France-KLM affiche ses ambitions internationales**
 - **Turkish Airlines relance la classe Premium Economie : virage stratégique à l'horizon 2028**
 - **American Airlines : les hôtes et stewards contestent le temps réel de leur formation obligatoire**
 - **Safran, Airbus, start-up : qui tient vraiment ses promesses sur l'avion vert ?**
-

Après l'accord au Moyen-Orient, les prix des billets d'avion vont-ils baisser ?

Le Figaro - 22 juin 2026

Malgré la détente qui se profile dans le conflit au Moyen-Orient, l'impact direct sur le prix des billets d'avion n'est ni mécanique, ni immédiat.

Après la signature d'un premier accord entre Iran et États-Unis, mercredi dernier à Versailles, verra-t-on automatiquement, côté consommateurs, les prix des billets d'avion s'orienter à la baisse ? Rien n'est moins sûr.

L'accord prévoit la réouverture du détroit d'Ormuz. D'ailleurs, dès jeudi 18 juin, plusieurs navires, dont un méthanier battant pavillon français ou trois supertankers saoudiens chargés de pétrole, ont franchi le détroit. Pour les compagnies aériennes comme pour tout le marché de l'énergie, c'est un signal fort : l'une des principales menaces sur l'approvisionnement mondial en pétrole et en gaz s'éloigne à court terme. Au-delà, entre prudence des armateurs, garanties de sécurité encore floues et risques géopolitiques persistants, la détente observée sur les marchés pourrait mettre du temps à se traduire dans le prix des billets d'avion.

«La menace d'une pénurie s'éloigne»

« Même dans le meilleur des cas, la normalisation va prendre des mois, entre risque de mines iraniennes, embouteillage des marchandises, confiance des armateurs, questions d'assurances... La chaîne logistique du pétrole sera longue à se remettre en place de manière fluide, pas avant la fin d'année 2026 au mieux », veut croire François Daniel, délégué général de TLF Overseas, la branche import-export de l'Union des entreprises transport et logistique de France, en lien quotidien avec les armateurs. « Pour les compagnies aériennes européennes, la menace d'une pénurie s'éloigne. Pour un effet sur les prix des carburants, et donc des billets aux consommateurs, ce ne sera pas pour tout de suite », affirme-t-il aussi.

Pas d'intérêt à baisser les prix

D'autant que, pour d'autres experts, les compagnies aériennes n'auraient pas intérêt à répercuter vite une baisse des coûts. « On ne voit pas où serait leur intérêt à partir du moment où on ne note aucune baisse de la demande. Les billets sont déjà réajustés tous les jours, voire toutes les heures, par les "yield managers". Il n'y a que peu de rapport avec le prix du baril de pétrole si ce n'est une certaine opportunité pour augmenter les prix », décrypte de son côté Jean-Louis Baroux, fondateur d'APG, réseau mondial de compagnies

aériennes. « Je ne crois pas à une baisse visible des prix pour les passagers cet été ou à l'automne, sauf promotions ponctuelles et cosmétiques », affirme-t-il.

Du côté des compagnies aériennes, pour qui le kérosène représente environ 45% des coûts dans le contexte actuel (contre environ 25 à 30% en temps normal), on attend pour l'instant de voir ce qu'il va réellement se passer du côté d'Ormuz et des approvisionnements en pétrole. Chez Air France-KLM, qui a mis en place une surcharge carburant allant de 100 à 400 euros par billet long-courrier depuis avril, il est encore trop tôt pour parler de revenir sur cette décision. Le groupe franco-néerlandais met en avant sa couverture carburant qui lui permet toujours de maintenir des prix raisonnables, malgré le contexte géopolitique fragile. « Nous sommes couverts en carburant à 66% pour cette année, à 33% pour l'an prochain », assure Anne Rigail, directrice générale d'Air France, s'exprimant lors du Paris Air Forum, vendredi 12 juin. « Attention, la couverture carburant ne signifie pas que nous avons les cuves pleines de pétrole, c'est un instrument de lissage financier qui nous permet d'amortir les chocs et de ne pas avoir d'impact pour le consommateur », précise la dirigeante.

Le groupe Air France-KLM rappelle d'ailleurs que « l'approvisionnement d'un avion en carburant repose sur une chaîne logistique lourde, depuis les raffineries jusqu'aux tarmacs d'aéroports, via les ports, les pipelines et les contrôles qualité ». Autrement dit : une détente du prix du baril ne se transforme pas instantanément en baisse du coût opérationnel, et encore moins en baisse tarifaire pour le passager.

Voyager : une priorité, quel que soit le prix ?

Depuis les annonces, fragiles mais réelles, de détente du conflit, les comparateurs aériens indiquent en effet ne pas remarquer de mouvements significatifs des prix. Sur le court-courrier européen, ces derniers jours, « le prix moyen d'un vol au départ de la France s'élève à 200 €, soit exactement le même niveau qu'à la même période l'an dernier », ceci « malgré un contexte international particulièrement volatil », fait savoir un porte-parole de Kayak.fr. « Si le coût du carburant fait partie des facteurs pouvant influencer la politique tarifaire des compagnies aériennes, le prix final d'un billet dépend également de nombreux autres paramètres, notamment la demande, les capacités aériennes disponibles, les stratégies de yield et la concurrence sur les différentes routes », nous précise-t-on.

De toute manière et peu important les tarifs, « la demande mondiale reste très forte et continue pour l'instant de suivre », résume Anne Rigail chez Air France. D'après les derniers chiffres publiés par l'Association internationale du transport aérien (Iata), au niveau mondial, les billets réservés en mars et avril pour l'été à venir progressaient encore de 6% sur un an.

« Dans ce contexte, nous anticipons plutôt une stabilisation » Laura Martinez, directrice générale adjointe d'Amplitudes

Un phénomène que constatent aussi les professionnels du tourisme, très dépendants de l'aérien pour faire voyager leurs clients. « Les avions continuent de bien se remplir malgré des tarifs élevés. Dans ce contexte, nous anticipons plutôt une stabilisation qu'une détente des prix à court terme », indique Laura Martinez, directrice générale adjointe d'Amplitudes, voyageur français spécialisé sur le voyage sur-mesure. Pour cette dernière, les niveaux de prix des billets d'avion atteints depuis le Covid tendent à s'installer dans la durée, et n'a pas vraiment d'impact sur la demande. « Cela conforte une tendance de fond : le voyage reste une priorité budgétaire pour de nombreux clients », conclut-elle.

EasyJet repousse une offre de rachat de 4,7 milliards de livres du fonds américain Castlelake

Air Journal - 22 juin 2026

Face à une tentative de prise de contrôle venue des États-Unis, la compagnie britannique easyJet a opposé une fin de non-recevoir. Le transporteur à bas coûts a rejeté une offre évaluée à 4,74 milliards de livres (environ 5,5 milliards d'euros), émanant du fonds d'investissement Castlelake, qu'il qualifie de « hautement opportuniste ».

Une approche répétée mais rejetée

Selon Castlelake, trois propositions ont été adressées au conseil d'administration d'EasyJet au cours du mois de juin 2026, toutes refusées. Le fonds américain a finalement décidé de rendre publique sa dernière offre afin de « permettre aux actionnaires d'en évaluer les mérites ». La proposition la plus récente valorise l'action EasyJet à 625 pence, soit une prime d'environ 24% par rapport au cours de clôture précédent.

Dans un communiqué, Castlelake affirme : « Suite au rejet de trois propositions par le conseil d'administration d'EasyJet, et face à son manque d'engagement significatif, nous rendons publique cette troisième proposition afin que les actionnaires puissent en apprécier la valeur ».

Une offre jugée « opportuniste » par EasyJet

Du côté d'EasyJet, la réaction a été rapide et sans ambiguïté. La direction considère que l'offre sous-évalue la compagnie et intervient à un moment stratégique pour le secteur aérien européen. Le qualificatif « hautement opportuniste » renvoie notamment au contexte

actuel : le trafic aérien européen poursuit sa consolidation post-Covid, avec une demande soutenue sur le segment loisirs, cœur de marché d'EasyJet. La compagnie bénéficie par ailleurs d'une amélioration progressive de ses marges, soutenue par une discipline capacitaire et une flotte modernisée d'Airbus A320neo.

Une stratégie d'investissement tournée vers l'aviation

Castlelake n'est pas un acteur inconnu du secteur aérien. Le fonds est historiquement très actif dans le leasing d'avions et détient déjà environ 2,14% du capital d'EasyJet via les fonds qu'il gère.

Dans son argumentaire, le groupe met en avant une vision de long terme : « L'ambition de Castlelake est de soutenir EasyJet comme une compagnie européenne plus forte et plus résiliente, sous contrôle européen, en respectant ses actifs et en maintenant son réseau ». Ce positionnement vise clairement à rassurer sur un point crucial : la conformité réglementaire.

Un enjeu clé : le contrôle européen

Le dossier se heurte en effet à une contrainte majeure du droit aérien européen. Les règles de l'Union européenne imposent qu'une compagnie aérienne communautaire soit détenue majoritairement (plus de 50%) par des intérêts européens pour conserver ses droits de trafic intra-européens. Castlelake affirme avoir proposé une structure de gouvernance permettant de respecter ces exigences, parlant d'une « solution réalisable » conforme à la réglementation.

Ce point reste toutefois sensible. Depuis le Brexit, easyJet a déjà dû adapter sa structure capitalistique, notamment via la création d'EasyJet Europe (basée en Autriche), afin de préserver ses droits de trafic au sein de l'UE.

Un contexte de consolidation du secteur

Cette tentative de rachat s'inscrit dans un mouvement plus large de consolidation du transport aérien européen. Ces dernières années ont vu plusieurs opérations majeures dont le renforcement du groupe Lufthansa (ITA Airways), les ambitions d'IAG sur Air Europa, la prise de participation d'Air France dans SAS, les ambitions de Lufthansa et Air France-KLM

sur TAP Air Portugal, les stratégies de croissance organique et opportuniste des low-cost comme Ryanair ou Wizz Air.

EasyJet, avec une flotte de plus de 340 appareils Airbus et une forte présence sur les grands marchés européens, constitue une cible attractive, notamment pour des investisseurs cherchant à capitaliser sur la reprise durable du trafic.

Castlelake dispose désormais d'un délai réglementaire court pour clarifier sa position. Le fonds doit décider d'ici vendredi s'il formule une offre ferme ou s'il renonce à l'opération. Pour l'heure, le conseil d'administration d'EasyJet reste ferme, privilégiant sa stratégie indépendante dans un environnement qu'il juge porteur.

Concurrence : Air France-KLM affiche ses ambitions internationales

Air & Cosmos – 22 juin 2026

Fort de sa réussite sur le dossier SAS, raflé au nez et à la barbe de Lufthansa, le groupe français se verrait bien faire de même avec TAP Air Portugal. Son patron, Benjamin Smith, s'est ainsi montré particulièrement déterminé au Paris Air Forum.

Discret par la voix, Benjamin Smith sait se montrer offensif par les propos. A l'occasion du Paris Air Forum, organisé par La Tribune et Air & Cosmos, le 12 juin, le directeur général d'Air France-KLM a affiché ses ambitions concernant les deux dossiers de reprise en cours : SAS, où il a déjà un pied, et TAP Air Portugal, où il espère doubler son rival Lufthansa - IAG s'étant retiré de la course. Il a en revanche écarté toute action en direction d'Easyjet.

TAP et SAS, oui, Easyjet, non

« La péninsule ibérique est très stratégique, géographiquement très orientée vers l'Amérique Latine. Il n'y a que deux hubs : Madrid, qui est contrôlé par IAG avec Iberia, et Lisbonne. C'est le hub de TAP, qui a un réseau très important sur les liaisons sud-américaines. Bien que cette dernière fasse partie de Star Alliance, elle est toujours indépendante. C'est très important pour nous que nous soyons le groupe qui puisse prendre pied à Lisbonne, via le rachat de TAP », réaffirme Benjamin Smith.

Air France-KLM pourrait éventuellement s'appuyer à nouveau sur un partenaire financier avant de monter en propre au capital. Benjamin Smith a ainsi rappelé le rôle du fonds américain Castlelake dans le rachat de SAS : « C'est un partenaire très important, avec qui nous avons pris 19 % dans le capital de SAS, et nous avons toujours la volonté de prendre une participation majoritaire dans la compagnie scandinave. Une opération que nous

espérons d'ici la fin de l'année, si nous avons l'approbation réglementaire de la Commission européenne. » Il en a profité pour réfuter au passage « toute discussion avec Castlelake concernant une éventuelle reprise du capital d'Easyjet ».

Cette consolidation avec SAS, et peut-être TAP, est d'autant plus importante pour Air France-KLM que le conflit en Iran met à mal les trésoreries des compagnies aériennes.

Sortir de la « Golfe-dépendance »

Dans ces conditions perturbées, encore plus dures qu'habituellement, le patron d'Air France-KLM a aussi fait entendre sa voix sur le fameux « level playing field ». Il réclame plus que jamais de l'équité, notamment du côté de la compétition avec les grands hubs du Golfe.

« Les compagnies du Golfe ont pour objectif d'avoir le plus grand nombre de liaisons en correspondance via leur hub. Comme elles ont de très petits marchés intérieurs, elles ont besoin de voyageurs, provenant d'autres pays. C'est pourquoi il y a eu le développement de ces énormes hubs au Moyen-Orient, avec Emirates, Qatar Airways et Etihad Airways », explique Benjamin Smith. C'est un business model très efficace, mais elles captent du trafic européen d'une manière qui nous est difficile à concurrencer. »

La crise en Iran a justement montré qu'une grande partie des capacités internationales étaient fortement contrôlées par les compagnies du Golfe. Quand au début de la guerre en Iran, elles ont été forcées de réduire leurs liaisons, cela a créé un vrai manque de sièges, d'où l'appel à un réveil face à cette « Golfe-dépendance ».

« Nous ne demandons aucune protection particulière. Mais nous sommes dans un monde de concurrence globalisée. Nous attendons que chacun joue avec les mêmes règles. Si par exemple une personne est basée à Nice et veut voler jusqu'à Tokyo, elle sera obligée de passer par une correspondance. Si la connexion se fait par un aéroport européen, il y a d'abord l'ETS à payer qui s'applique à tous les vols intra-européens [système de quotas carbone européen]. Sur la partie vers Tokyo, il y a un surcoût lié à l'obligation d'emport d'une partie du carburant en carburant d'aviation durable (SAF) », détaille Benjamin Smith. Le patron du groupe français dénonce surtout la distorsion des règles : « Si la correspondance se fait via un aéroport hors de l'Union Européenne comme Dubaï, la taxe ETS ne s'applique pas. Le surcoût SAF s'applique sur la première partie du vol mais pas sur la deuxième. Il n'y a donc des coûts supplémentaires pour nous, que les transporteurs du Golfe n'ont pas à supporter. » Selon lui, « il faut aussi préciser que les gouvernements qui sont derrière ces compagnies les soutiennent énormément, leur construisant des aéroports fantastiques, sans couvre-feu, avec des charges et des taxes qui sont extrêmement basses. Le PDG du groupe ADP n'a pas du tout le même soutien de l'État français, comparativement à celui que Dubaï a de la part de son gouvernement. Si nous n'avions pas ce "mur de concurrence" vers l'est de

l'Europe et le Golfe, nous pourrions proposer beaucoup plus de vols directs vers les régions au-delà du Moyen-Orient ».

Turkish Airlines relance la classe Premium Economie : virage stratégique à l'horizon 2028

Air Journal - 22 juin 2026

Douze ans après l'abandon de sa « Comfort Class », Turkish Airlines s'apprête à réintroduire une cabine Premium Economie sur ses vols long-courriers à partir de 2028. Une évolution stratégique qui s'inscrit dans une ambitieuse montée en gamme et dans l'expansion rapide de son réseau mondial, avec en ligne de mire 350 destinations et une flotte long-courrier en forte croissance.

Une Premium Economie relancée pour répondre à la demande

Turkish Airlines prépare le retour d'une cabine intermédiaire entre la classe économique et la classe Affaires, absente de son offre depuis 2016. Selon plusieurs sources concordantes, cette nouvelle Premium Economie pourrait être introduite à partir de 2028 sur les avions gros-porteurs.

La direction de la compagnie estime que le contexte de marché a profondément évolué. « La demande pour davantage de confort sur les vols long-courriers s'est nettement renforcée », indiquent des responsables du groupe. Les passagers seraient désormais plus enclins à payer un supplément pour bénéficier de plus d'espace et de services améliorés. Concrètement, la future cabine pourrait remplacer environ 8% à 9% des sièges actuels en classe économique sur les appareils long-courriers.

Une tendance mondiale post-pandémie

Ce repositionnement s'inscrit dans une dynamique globale du transport aérien. Depuis la pandémie de Covid-19, les compagnies aériennes constatent une montée en puissance des cabines premium, qu'il s'agisse de la Premium Economie ou de la classe Affaires.

Des transporteurs comme Air France-KLM, Lufthansa ou encore Emirates ont renforcé leurs offres intermédiaires, jugées plus rentables que l'économique traditionnelle tout en restant plus accessibles que la business class. Turkish Airlines avait déjà expérimenté ce segment avec sa « Comfort Class » entre 2010 et 2016. Si le produit avait été bien accueilli, son déploiement limité et hétérogène selon les appareils avait nui à sa lisibilité commerciale.

Une flotte long-courrier en pleine transformation

Le retour de la premium economy s'intègre dans un vaste programme de modernisation de la flotte. Turkish Airlines poursuit une stratégie de croissance ambitieuse malgré un environnement marqué par la volatilité du prix du carburant et les tensions géopolitiques. La compagnie vise un réseau de près de 350 destinations à moyen terme, accompagné d'une augmentation significative de ses revenus passagers et cargo et une montée en gamme progressive de ses cabines. Le développement du hub d'Istanbul (IST), l'un des plus grands au monde, reste au cœur de cette stratégie.

A350, 787 et nouveaux produits premium

La future Premium Economie devrait être introduite en priorité sur les nouveaux appareils. Les observateurs du secteur anticipent notamment une intégration sur les Airbus A350-1000, dont les livraisons sont attendues à partir du second semestre 2027. Turkish Airlines dispose également d'un important carnet de commandes pour des Boeing 787 Dreamliner (versions -9 et -10), avec des options supplémentaires susceptibles d'accroître encore la flotte.

En parallèle, la compagnie investit fortement dans ses classes supérieures. Sa nouvelle suite « Crystal Business Class » doit faire ses débuts dès 2027 sur A350, avant un déploiement progressif sur Boeing 777. L'un des enseignements de l'échec relatif de la précédente Comfort Class concerne la cohérence produit. Cette fois, Turkish Airlines entend déployer la Premium Economie de manière homogène sur l'ensemble de sa flotte long-courrier.

American Airlines : les hôtesses et stewards contestent le temps réel de leur formation obligatoire

Air Journal - 22 juin 2026

Le conflit entre American Airlines et son principal syndicat de personnel navigant commercial (PNC) s'intensifie autour de la durée réelle des formations obligatoires en ligne. En cause : un décalage présumé entre le temps officiellement rémunéré et celui effectivement nécessaire pour valider ces modules réglementaires indispensables à l'exercice du métier.

Une formation obligatoire au cœur du litige

Aux États-Unis, American Airlines se retrouve confrontée à une contestation croissante de ses hôtes et stewards concernant la formation annuelle dite Computer-Based Training (CBT). Ces modules numériques, obligatoires pour maintenir la qualification opérationnelle, sont au centre d'un différend désormais porté en arbitrage. Le syndicat Association of Professional Flight Attendants (APFA) accuse la compagnie de sous-estimer le temps nécessaire à leur complétion. Selon l'organisation, « de nombreux PNC consacrent bien plus de huit heures à ces formations », alors que la rémunération prévue repose sur cette estimation.

De son côté, American Airlines maintient que « le programme CBT est conçu pour être complété en huit heures », une durée qui justifie le forfait de 150 dollars versé aux employés pour cette partie de leur formation annuelle.

Des exigences réglementaires strictes

Comme l'ensemble des compagnies aériennes, American Airlines est tenue de respecter un cadre réglementaire rigoureux imposé par la Federal Aviation Administration (FAA). Les personnels navigants commerciaux doivent suivre chaque année une formation de maintien des compétences (Continuing Qualification, ou CQ).

Ce cursus comprend notamment deux jours en présentiel, principalement à Dallas, avec exercices pratiques (évacuation d'urgence, manipulation des portes, premiers secours) ainsi qu'un volet numérique (CBT), couvrant notamment les procédures de sécurité, les mises à jour réglementaires et les scénarios d'urgence. Le non-respect de ces obligations peut entraîner des sanctions disciplinaires, voire un licenciement, ce qui souligne l'importance critique de ces formations pour la sécurité aérienne.

Une question de temps... et de rémunération

Le cœur du conflit réside dans l'écart entre la théorie et la pratique. Si la compagnie évalue à huit heures le temps nécessaire pour compléter les modules CBT, le syndicat affirme que la réalité est différente, notamment en raison de l'augmentation du volume de contenu au fil des années. « Le nombre de modules a considérablement augmenté, rendant irréaliste l'estimation actuelle », estime l'APFA, qui réclame une compensation supplémentaire lorsque le temps réel dépasse celui rémunéré.

Cette problématique n'est pas propre à American Airlines. Dans l'ensemble du secteur aérien, les exigences de formation se sont accrues ces dernières années, sous l'effet combiné

du renforcement des normes de sécurité, de la digitalisation des outils pédagogiques et de la complexification des opérations.

Des données de suivi au centre du débat

Un élément clé du dossier pourrait jouer en faveur du syndicat : les plateformes de formation utilisées par American Airlines permettent de suivre précisément le temps passé par chaque utilisateur sur les modules. Selon l'APFA, la compagnie disposerait donc de données objectives permettant de vérifier la durée réelle des formations. Or, American Airlines aurait refusé de communiquer ces informations, ce qui a contribué à l'escalade du conflit. « Ces systèmes enregistrent les interactions et les temps de complétion. Ils pourraient apporter une transparence essentielle », souligne le syndicat.

Un enjeu plus large pour l'industrie

Au-delà du cas d'American Airlines, ce différend illustre une tension croissante dans le secteur aérien : celle entre exigences réglementaires accrues et conditions de travail des équipages.

Avec la digitalisation des formations, de nombreuses compagnies ont externalisé une partie de l'apprentissage vers des modules en ligne, souvent réalisés en dehors des périodes de service. Cette évolution pose la question de la reconnaissance du temps de travail réel, un sujet déjà sensible dans un contexte de pénurie de personnel et de tensions sociales dans plusieurs grandes compagnies.

Safran, Airbus, start-up : qui tient vraiment ses promesses sur l'avion vert ?

L'essentiel de l'éco - 21 juin 2026

Safran investit dans le carburant durable, Airbus abandonne l'horizon 2035 pour l'hydrogène. Sur l'avion vert, les promesses tenues ne sont pas celles qu'on attendait.

L'aviation verte a longtemps fonctionné à coups d'annonces spectaculaires et d'horizons sans cesse repoussés. Entre ceux qui livrent, ceux qui corrigent leur copie et ceux qui cherchent encore leur modèle, les écarts se creusent.

Le 9 juin 2026, Safran, Airbus, Technip Energies et le sucrier Tereos ont officialisé la création de Rebound, une coentreprise destinée à produire du carburant d'aviation durable à

Dunkerque. La capacité annoncée, 160 000 tonnes par an, en ferait l'un des projets les plus ambitieux d'Europe dans ce domaine. Ces carburants, appelés SAF pour Sustainable Aviation Fuels, sont fabriqués à partir de biomasse ou de déchets et peuvent alimenter les avions existants sans modifier ni les appareils ni les infrastructures aéroportuaires. C'est leur principal avantage sur l'hydrogène ou l'électrique : ils sont compatibles avec la flotte mondiale actuelle.

La technologie retenue par Rebound est la conversion d'éthanol, issu de résidus agricoles et forestiers, en kérosène de synthèse. Des motoristes et un avionneur qui investissent dans la production de carburant, c'est une rupture de posture. Pendant des années, les acteurs du secteur ont présenté la décarbonation comme une affaire de moteurs plus efficaces, d'ailes mieux dessinées, d'avions à hydrogène. Rebound dit autre chose : le verrou principal de la décennie est énergétique. Sans carburant bas carbone disponible en volume, les moteurs du futur restent sans usage.

Rebound se distingue des annonces de recherche par un détail décisif : des partenaires industriels nommés, un site identifié, une technologie arrêtée et un investissement financier réel.

0,6 % — le chiffre qui cadre tout

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) a estimé que les SAF représentaient 0,6 % du carburant aviation consommé dans l'Union européenne en 2024. Le règlement européen ReFuelEU Aviation en fixe le seuil minimum obligatoire à 2 % dès 2025, à 6 % en 2030, puis à 20 % en 2035 et à 70 % en 2050. À partir de 2030, une partie de ces SAF devra être produite par synthèse chimique à partir d'électricité renouvelable, une technologie plus coûteuse mais aux émissions encore plus faibles que les SAF issus de biomasse.

L'écart entre 0,6 % et 6 % en six ans est considérable. L'EASA estime que les objectifs 2030 pourraient être atteints sur le papier si l'ensemble des projets annoncés se concrétisent dans les délais prévus. Beaucoup de ces unités de production restent à financer, à construire et à sécuriser en approvisionnement de matières premières. Les objectifs sont techniquement envisageables ; leur exécution repose sur une succession de projets dont tous ne verront probablement pas le jour dans les délais.

La méthode Safran : avancer sans annoncer

Le programme le plus avancé du groupe est CFM RISE, mené conjointement avec l'américain GE Aerospace sous la bannière de leur coentreprise CFM International. L'objectif affiché est une amélioration de plus de 20 % de l'efficacité énergétique et des émissions de CO₂ par rapport aux meilleurs moteurs en service actuellement. L'architecture retenue, dite Open

Fan, avec des soufflantes non carénées visibles à l'extérieur du moteur comme sur les anciens turbopropulseurs, combine le rendement d'un moteur lent et le niveau de vitesse d'un réacteur moderne. Airbus la présente comme l'option la plus sérieuse pour équiper la prochaine génération de monocouloirs, ces avions à couloir unique qui assurent l'essentiel du trafic court et moyen-courrier mondial.

En début d'année 2026, Singapour a été désigné premier aéroport-laboratoire pour des essais en conditions réelles de cette motorisation. Le moteur entre dans une phase de validation grandeur nature, un stade bien plus avancé qu'un essai en laboratoire, mais antérieur à toute commercialisation.

Rebound prolonge la même logique. En prenant une participation directe dans un projet de production de SAF, Safran ne se contente pas de rendre ses moteurs compatibles avec ces carburants, compatibilité qu'il revendique déjà sur ses motorisations actuelles. Il cherche à sécuriser l'existence même du carburant qui les alimentera. Un moteur plus sobre ne réduit les émissions que si le carburant qu'il brûle est effectivement disponible.

Airbus et l'hydrogène : 2035, puis plus tard

En septembre 2020, Airbus avait présenté trois concepts d'avions fonctionnant à l'hydrogène sous le nom de programme ZEROe, avec une entrée en service commerciale visée pour 2035. La technologie envisagée repose sur des piles à combustible : de l'hydrogène y réagit avec l'oxygène de l'air pour produire de l'électricité, qui alimente des moteurs, sans émettre de CO₂. L'annonce avait structuré une bonne partie du récit européen sur l'aviation décarbonée.

En 2025, l'avionneur a officiellement renoncé à cet horizon. Airbus maintient ses recherches sur cette technologie, mais ne présente plus 2035 comme une date crédible pour un avion de série. Le groupe a recentré son discours sur la nécessité de construire d'abord les conditions d'existence d'un tel appareil : production d'hydrogène vert à coût compétitif, déploiement d'infrastructures de stockage et d'avitaillement dans les aéroports, cadre réglementaire adapté.

Sa participation à Rebound dit le reste. Un avionneur qui investit dans la production de SAF à l'horizon 2030 acte, de fait, que la décarbonation de la décennie ne passera pas par l'hydrogène.

Les programmes de recherche continuent, les équipes travaillent, plusieurs démonstrateurs restent actifs. Mais ZEROe avait été présenté comme un programme avec une date d'entrée en service, pas comme un axe de recherche de long terme. C'est précisément cette

promesse, un avion commercial à hydrogène pour 2035, que le recalibrage de 2025 a démentie.

Start-up : les bonnes niches, les vraies limites

Les start-up de l'aviation verte testent plus vite, échouent plus vite, et explorent des segments que les grands programmes commerciaux n'adresseront pas avant dix ou quinze ans. Elles peuvent prendre des risques technologiques qu'Airbus ou Safran, avec leurs bases de clientèle et leurs certifications en cours, ne peuvent pas se permettre.

Les projets les plus avancés se concentrent sur des périmètres délimités : aviation d'affaires, liaisons régionales courtes, hybridation électrique, appareils de moins de vingt sièges. Ce positionnement ciblé leur donne une chance d'obtenir leur certification, l'autorisation officielle de faire voler des passagers délivrée par les autorités de sécurité aérienne après des années de tests, avant que les programmes de nouvelle génération des grands constructeurs n'arrivent sur le marché.

Plusieurs ont obtenu des précommandes, des financements publics ou privés, et ont réalisé des vols de démonstration. Aucune n'a encore franchi le stade de la certification commerciale à grande échelle, ni validé un modèle de production en série comparable aux standards de l'aviation civile. Ces deux obstacles, obtenir la certification et produire en grand nombre, sont chronophages, coûteux, et souvent fatals pour des structures dont la trésorerie reste contrainte.

Les start-up progressent. Elles n'ont pas encore apporté la preuve industrielle.

Trois stratégies, un seul critère

Trois acteurs, trois états d'avancement et un seul critère objectif pour les évaluer : l'alignement entre ce qui a été annoncé, ce qui a été investi et ce qui a été effectivement livré dans les délais fixés.

Airbus a annoncé le plus fort en 2020, et a dû corriger le plus nettement en 2025. Safran a annoncé plus modestement, investi régulièrement et tenu ses échéances publiques. Les start-up ont promis des ruptures rapides sur des niches précises, et avancent, sans encore avoir transformé un démonstrateur en produit certifié.

En juin 2026, Safran est présent sur les trois fronts simultanément : amélioration moteur en cours de validation, programme Open Fan en phase d'essais réels, participation directe à la

production de SAF. Airbus et les start-up avancent aussi, mais sur des promesses dont les calendriers ont été revus ou dont la démonstration industrielle reste à faire.

