

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 24 juin 2026 :

- **Airbus A380 : des fissures détectées dans les ailes de 16 appareils**
- **Aéroports européens : la fin du modèle tout-croissance, ACI Europe sonne l'alarme**
- **Aéroport du Bourget : les riverains saisissent la justice pour tenter de réduire les nuisances aériennes**
- **Plus de femmes, de jeunes et d'employés... La démocratisation des usagers de l'aérien se poursuit**
- **« C'est malheureusement le drone d'hier qu'on aura peut-être demain » : après le SCAF, Airbus et Dassault bataillent sur l'Eurodrone**
- **L'armée française monte en puissance dans les drones de surveillance en quintuplant sa commande à Harmattan AI**

Airbus A380 : des fissures détectées dans les ailes de 16 appareils

Les Echos - 23 juin 2026

Ces fissures peuvent « amenuiser l'intégrité structurelle de l'aile », a indiqué le constructeur européen, qui va mener des inspections immédiates sur plusieurs appareils.

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) a ordonné l'inspection de 16 Airbus A380, dont cinq de manière urgentes, après la découverte de fissures dans la structure des ailes d'un appareil.

Selon le constructeur aéronautique, celles-ci peuvent « amenuiser l'intégrité structurelle de l'aile ». Elles ont été découvertes lors d'inspections ordonnées par l'EASA dans le cadre d'une directive datant de décembre 2025.

Des appareils exploités en majorité par Emirates

Sur les 16 appareils concernés, 15 sont exploités par la compagnie aérienne Emirates et un par la compagnie australienne Qantas, a indiqué un porte-parole d'Airbus. Emirates, la compagnie des Emirats arabes unis basée à Dubaï, est le plus gros client d'Airbus pour les A380, avec une flotte de plus d'une centaine de ces très gros porteurs longs courrier.

Tous les A380 « ayant le même historique » de production ont été identifiés, a par ailleurs affirmé Airbus. Si le constructeur va mener des inspections immédiates sur les cinq appareils les plus touchés, les onze autres A380 seront inspectés plus tard, est-il spécifié. Le constructeur discutera ensuite avec l'EASA pour déterminer s'il y a lieu d'effectuer des réparations.

Précédents

En 2019, l'EASA avait déjà préconisé d'inspecter les ailes de 25 Airbus A380 en raison d'un risque de fissures. Avant cela en 2012, l'EASA avait demandé l'inspection de l'ensemble des appareils en service dans le monde après la découverte de micro-fissures sur les ailes de certains d'entre eux.

Le programme A380 d'Airbus a été arrêté prématurément en 2021, après la livraison totale de 251 de ces avions « super jumbo », et malgré la popularité de l'appareil auprès des passagers. Le gros-porteur a notamment été victime de la crise du Covid et de l'arrêt des commandes par Emirates. La compagnie aérienne a en revanche engagé un vaste programme de rénovation de ses appareils, pour continuer à les exploiter.

Aéroports européens : la fin du modèle tout-croissance, ACI Europe sonne l'alarme

Air Journal - 24 juin 2026

Réunis à Prague du 22 au 24 juin, plus de 500 dirigeants d'aéroports européens planchent sur un constat désormais difficile à ignorer : la reprise du trafic ne garantit plus la résilience économique du secteur.

ACI Europe, qui représente plus de 500 plateformes sur le continent, met en garde contre un modèle de croissance arrivé en bout de course, au moment même où les besoins d'investissements explosent sous l'effet des exigences climatiques, réglementaires et de modernisation des infrastructures.

Une reprise du trafic qui masque des fractures

Olivier Jankovec, directeur général d'ACI Europe, a rappelé que le secteur est engagé dans « une transition profonde » où la résilience du trafic ne doit pas être confondue avec la résilience économique. « Europe's airports are discovering that recovery is not the same as resilience », a-t-il souligné, estimant que les plateformes font face à « un fossé croissant entre la dynamique de trafic, la rentabilité et les besoins d'investissement ».

Selon les données présentées, seule une soixantaine de pour cent des plateformes européennes ont retrouvé leurs volumes de passagers de 2019, avec un retard persistant des petits aéroports régionaux. La croissance se concentre sur certains marchés plus « immatures », tirés par la demande loisirs et l'expansion des transporteurs ultra low cost, tandis que les grands groupes de compagnies de réseau se recentrent sur leurs hubs et privilégient la consolidation plutôt que l'ouverture de nouvelles lignes.

Une reprise du trafic qui masque des fractures

Olivier Jankovec, directeur général d'ACI Europe, a rappelé que le secteur est engagé dans « une transition profonde » où la résilience du trafic ne doit pas être confondue avec la résilience économique. « Les aéroports européens découvrent que la reprise n'est pas synonyme de résilience », a-t-il souligné, estimant que les plateformes font face à « un fossé croissant entre la dynamique de trafic, la rentabilité et les besoins d'investissement ».

Selon les données présentées, seule une soixantaine de pour cent des plateformes européennes ont retrouvé leurs volumes de passagers de 2019, avec un retard persistant des petits aéroports régionaux. La croissance se concentre sur certains marchés plus « immatures », tirés par la demande loisirs et l'expansion des transporteurs ultra low cost, tandis que les grands groupes de compagnies de réseau se recentrent sur leurs hubs et privilégient la consolidation plutôt que l'ouverture de nouvelles lignes.

Un marché aéroportuaire à plusieurs vitesses

ACI Europe décrit un marché désormais « multi-vitesse », où le pouvoir de négociation a largement basculé du côté des compagnies aériennes. « Les principaux groupes européens de compagnies de réseau et les transporteurs ultra low cost ont construit de solides positions de marché au cours des dernières années », a rappelé Olivier Jankovec, en soulignant que les low cost continuent d'étendre sélectivement leurs dessertes point-à-point, contournant le modèle hub-and-spoke traditionnel.

Cette recomposition alimente une concurrence accrue entre aéroports pour attirer ou maintenir des capacités, avec à la clé une pression renouvelée sur les revenus et sur la capacité d'investissement, en particulier pour les plateformes régionales dépendantes d'un nombre limité de transporteurs. Pour nombre de ces aéroports, le risque est d'entrer dans une spirale où trafic insuffisant, contraintes tarifaires et besoins d'investissements réglementaires ou environnementaux deviennent difficilement conciliables.

Des résultats 2025 en amélioration, mais fragiles

Sur le plan financier, l'exercice 2025 marque un retour dans le vert, mais sur des bases jugées fragiles par la profession. Les aéroports européens ont dégagé un bénéfice net de 11,8 milliards d'euros, soit en moyenne 4,5 euros par passager, pour des recettes totales de 63,8 milliards d'euros, en hausse d'environ 11% par rapport à l'année précédente.

Ce redressement s'appuie en grande partie sur la diversification des revenus non aéronautiques – commerces, restauration, immobilier, parkings, publicité –, qui ont progressé d'environ 14% et ont permis aux recettes par passager, en termes réels, de dépasser légèrement le niveau d'avant-crise. Mais, dans le même temps, les coûts totaux ont augmenté d'environ 9%, tirés notamment par la hausse des coûts du capital de plus de 12%, reflétant à la fois l'inflation et le renchérissement du financement des infrastructures. « Le redressement financier a été âprement gagné », a résumé Olivier Jankovec, en rappelant que les aéroports évoluent désormais dans un environnement « beaucoup plus difficile, où les coûts augmentent, les risques se multiplient et les retours sur investissement deviennent plus incertains ».

Le « Great Decoupling » : un modèle de croissance à réinventer

C'est dans ce contexte qu'ACI Europe met en avant le concept de « Great Decoupling », soit la nécessité de découpler la viabilité financière et la capacité d'investissement des aéroports de la seule croissance des volumes. Pendant des décennies, le modèle reposait sur un cercle vertueux simple : plus de passagers, plus de recettes, donc plus d'investissements et, en retour, davantage de connectivité et de retombées économiques. « That growth-driven model is no longer reliable and no longer sufficient », insiste l'association.

Les analyses menées avec le Boston Consulting Group, réunies dans le rapport « Decoupling Financial Viability from Volume Growth: Charting the Way Forward for Europe's Airports », estiment qu'entre 45 et 75 milliards d'euros de création de valeur (EBITDA) pourraient disparaître sur les vingt prochaines années si aucune mesure corrective n'est adoptée. Dans le même temps, les besoins d'investissement cumulés des aéroports européens sont évalués à 360 milliards d'euros d'ici 2040, pour moderniser des infrastructures vieillissantes, renforcer la cybersécurité et la sûreté, digitaliser les opérations, décarboner les activités et adapter les plateformes aux impacts du changement climatique.

« Le secteur passe d'un monde où la connectivité était financée par la croissance à un monde où c'est désormais la connectivité qui doit financer la transformation », a résumé Olivier Jankovec, y voyant « un changement profond aux implications majeures pour la compétitivité, la cohésion et la résilience économique de l'Europe ». Concrètement, ACI Europe appelle les plateformes à intensifier leurs efforts de diversification des revenus et à augmenter leurs recettes unitaires – y compris via les redevances d'usage –, tout en poursuivant les gains d'efficacité opérationnelle.

Une vague d'investissements sous contraintes climatiques et réglementaires

Les investissements qui s'annoncent ne sont plus seulement corrélés à la croissance du trafic, insiste ACI Europe, mais de plus en plus dictés par des attentes sociétales, des obligations réglementaires et des objectifs de résilience stratégique. Outre la mise à niveau des terminaux et des systèmes de contrôle, les aéroports doivent financer la décarbonation de leurs propres opérations (électrification des airesides, alimentation électrique au sol, bâtiments bas carbone), l'intégration de nouvelles énergies (carburants durables d'aviation, hydrogène, nouvelles capacités de recharge électrique) et la mise en œuvre de solutions numériques avancées comme la biométrie.

Selon les estimations relayées par ACI Europe, les dix plus grands aéroports européens concentreraient à eux seuls près de 36 milliards d'euros d'investissements sur les cinq prochaines années, mais les besoins sont tout aussi structurants pour les plateformes régionales qui doivent adapter leurs infrastructures aux nouvelles normes environnementales et de sûreté. Un rapport récent soutenu par ACI Europe recommande notamment de préserver certains dispositifs d'aides aux aéroports régionaux, de réviser les règles d'attribution de créneaux horaires et de soutenir le déploiement des carburants durables et des technologies de biométrie pour maintenir la compétitivité du système aéroportuaire européen.

Un message direct aux régulateurs européens

Pour ACI Europe la question est désormais éminemment politique : sans cadre réglementaire adapté, les aéroports ne parviendront pas à rester "investissables" tout en

assurant la connectivité du continent. « Cela exige absolument que les régulateurs prennent pleinement la mesure du défi de découplage auquel fait face l'industrie aéroportuaire », a insisté Olivier Jankovec, appelant les autorités à dépasser le "mantra" selon lequel geler ou réduire les redevances aéroportuaires serait systématiquement la meilleure option pour les consommateurs et la société.

Aéroport du Bourget : les riverains saisissent la justice pour tenter de réduire les nuisances aériennes

Les Echos – 23 juin 2026

L'Association de défense contre les nuisances aériennes qui défend les riverains de l'aéroport Paris-Le Bourget, en Seine-Saint-Denis, a saisi le tribunal administratif pour contraindre l'Etat à publier un nouveau Plan de prévention du bruit. Une nouvelle réunion de concertation est prévue le 9 juillet.

Les riverains de l'aéroport du Bourget (Seine-Saint-Denis) veulent des réponses fortes face au sujet des nuisances aériennes. Classé premier aéroport européen pour l'aviation d'affaire et les vols sanitaires, l'aéroport, géré par le groupe ADP, a enregistré en 2025, 57.000 mouvements. Bien davantage que l'aéroport d'affaires de Genève (36.000) par exemple.

Revers de ce dynamisme aérien, un certain nombre de riverains se disent désormais exaspérés par les survols. « Les nuisances sonores sont d'autant plus importantes que, pour partager l'espace aérien avec l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, les jets privés ont des paliers d'approche plus bas de 300 mètres, ce qui représente des décibels supplémentaires », argue Françoise Brochot, la présidente de l'ADVOCNAR, l'association de riverains.

Limiter le trafic aérien à 50.000 vols par an

Au-delà du bruit, l'ADVOCNAR met en avant un niveau de pollution élevé affectant les zones, le trafic générant de fortes émissions de particules fines et de gaz à effet de serre. « Il y a même eu une pointe à 64.000 vols en 2022, après la crise sanitaire », poursuit Françoise Brochot, qui demande en priorité de « limiter le trafic à 50.000 vols par an pour améliorer le cadre de vie, le sommeil et la santé des riverains ».

L'association réclame aussi l'interdiction des vols nocturnes entre 22 heures et 6 heures du matin et demande qu'ils soient déplacés en journée ou reportés sur Roissy-Charles de Gaulle. Elle avance le chiffre d'une vingtaine de vols par nuit. Un chiffre infirmé par le groupe ADP, selon lequel s'agit « d'une moyenne de 6 vols par nuit, dont près de 70 % avant minuit », à l'exception de « vols sanitaires et diplomatiques ». En outre, précise ADP, les appareils, du fait de leur taille et de leur masse, sont « moins bruyants » que les avions de ligne.

Saisine du tribunal administratif

Pour obtenir gain de cause, l'ADVOCNAR vient de saisir le tribunal administratif de Paris pour contraindre l'Etat à publier un nouveau Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Ce document, qui encadre et limite les survols de territoires habités, doit être régulièrement révisé. Le précédent plan, adopté en 2018 aurait dû selon la réglementation européenne, être actualisé au plus tard en juillet 2024.

Mais, en dépit de réunions de présentation, et d'un arrêté préfectoral d'approbation des cartes stratégiques de bruit publié en août 2024, la finalisation du nouveau PPBE n'a pas eu lieu. Après une mise en demeure, l'ADVOCNAR met la pression sur la préfecture pour une réalisation sous six mois. Objectif : « en faire un outil plus efficace que le plan précédent - qui s'était révélé décevant- afin de protéger les riverains exposés aux nuisances d'un aéroport enclavé dans une zone densément peuplée », selon Françoise Brochot. Notamment dans les communes de Stains, Dugny, Garges-les-Gonesse, etc.

Nouvelle commission

La concertation pourrait reprendre cet été. Une nouvelle commission consultative de l'environnement réunissant les parties prenantes, est prévue le 9 juillet. Elle permettra de « finaliser l'examen du PPBE et de procéder à son adoption dans les meilleurs délais », fait valoir la préfecture de Seine-Saint-Denis, qui justifie notamment ce retard par le respect de période de réserve électorale. Elle signale « l'organisation d'une commission consultative d'aide aux riverains, avec ADP, permettant de débloquer rapidement des crédits et réaliser les travaux d'insonorisation des logements ». Le groupe ADP dit, de son côté, avoir fourni tous les documents nécessaires à l'élaboration de ce nouveau PPBE et « rester pleinement mobilisé pour contribuer à la poursuite du dossier ».

Plus de femmes, de jeunes et d'employés... La démocratisation des usagers de l'aérien se poursuit

La Tribune - 23 juin 2026

La diversification sociale dans les cabines d'avions est bien à l'œuvre, souligne une vaste enquête menée en 2025 par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Malgré tout, les cadres restent surreprésentés, ainsi que les habitants des grandes zones urbaines.

L'avion, un moyen de transport réservé aux dirigeants de sexe masculin et conspué par une nouvelle génération fustigeant l'impact climatique de ce moyen de transport ? Tant s'en faut. La diversification sociale est bel et bien à l'œuvre dans le secteur aérien, comme le souligne une étude de grande ampleur menée par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et dévoilée mardi 23 juin. À l'image de la société française, cohabitent dans les cabines d'avions une grande variété de voyageurs.

Cette étude de la DGAC sur les profils des passagers a été menée – par l'Ifop – en 2025 auprès de 158 000 passagers au niveau de 10 aéroports, représentant 93 % du trafic national au départ de la France. Elle corrobore, dans les grandes lignes, celle publiée l'an dernier par la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (Fnam) et l'Union des aéroports français (UAF). Et rappelle au passage que l'an dernier, le trafic aérien – en hausse de 2,8 % - a été porté par l'international et l'Outre-mer, le domestique ayant chuté de 2,6 %.

Plus de femmes dans les avions

Premier enseignement : les femmes représentent 53 % des voyageurs, contre 47 % il y a dix ans. « Le nombre de femmes est devenu supérieur au nombre d'hommes en 2023 et cette tendance s'est confirmée depuis », détaille Pierre Girard, sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective à la direction du transport aérien. Une dynamique qui s'explique notamment par le déclin des voyages d'affaires, majoritairement masculins.

« C'est malheureusement le drone d'hier qu'on aura peut-être demain » : après le SCAF, Airbus et Dassault bataillent sur l'Eurodrone

Les Echos - 24 juin 2026

Le concepteur du Rafale réclame à Airbus des indemnités financières sur le futur drone de surveillance européen, alors que la France veut se désengager du programme.

Vous avez aimé le SCAF, voici l'Eurodrone. Après s'être divisés sur le projet d'avion du futur, Airbus et Dassault ferraillent sur le sort du drone de surveillance européen destiné à concurrencer le Reaper américain. Cette fois, le différend a dépassé la question de gouvernance.

Lancé en 2016 par l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et la France, et mené par Airbus avec l'appui de Dassault et Leonardo, ce projet de 60 drones de plus de 10 tonnes était censé connaître une mise en service en 2025. Bilan des courses, dix ans plus tard : aucun prototype n'a encore volé, Paris veut s'en retirer et Dassault réclame des indemnités financières à Airbus qui le fait sortir du programme. Coût total du projet pour les quatre Etats sponsors : 7 milliards d'euros.

Construire un équivalent du Reaper américain

A Paris, qui prévoyait de commander à terme 18 drones (six systèmes de trois drones associés à deux stations au sol), l'Eurodrone ne suscite plus l'enthousiasme des débuts, et ce depuis des mois, voire des années. Dès 2019, des voix tant à l'Assemblée qu'au

sein de la DGA plaident pour tout remettre à plat, en raison des lourdeurs et des coûts, craignant le spectre d'un « nouvel A400M ».

Les spécifications demandées par Berlin, en particulier l'intégration de deux moteurs, ont alourdi la facture et accru la complexité du drone. Et depuis l'offensive russe en Ukraine et le risque d'un engagement de haute intensité, sa pertinence est moins évidente.

« C'est malheureusement le drone d'hier qu'on aura peut-être demain, puisqu'il a cinq ans de retard. Je dis à mes homologues : voyons ensemble les spécifications d'un drone moins gros et moins coûteux, se rapprochant des drones utilisés par les Russes et les Ukrainiens », avait commenté le général Jérôme Bellanger, chef d'état-major de l'armée de l'air et de l'espace, devant le Sénat en 2025.

Entre-temps, Paris a lancé un appel d'offres pour un drone avec la même finalité, à bas coût, auquel participent Turgis & Gaillard, Fly-R, Aura Aero ou encore Daher. Fly-R promet par exemple un équivalent du Reaper, pour un quart de son prix estimé autour d'une trentaine de millions de dollars.

Compromis sur la facture

Or l'Eurodrone pèse deux fois le poids d'un Reaper, pour un coût unitaire, charge d'investissement comprise, estimé autour de 118 millions d'euros - et 355 millions pour un système entier selon des estimations parlementaires de 2024. Laurent Collet-Billon, directeur général de Fly-R, et ancien directeur général pour l'armement diligenté en mars par l'Elysée pour trouver (sans succès) une ultime issue au SCAF entre Dassault et Airbus, ne se prive pas : le projet Eurodrone mené par Airbus « est un échec ».

Derrière se jouent des enjeux budgétaires. Lors de l'actualisation de la Loi de programmation militaire (LPM), le gouvernement a laissé comprendre qu'il comptait se désengager de l'Eurodrone. Problème, soulignait Sébastien Lecornu alors ministre des Armées, le quitter totalement conduirait la France à devoir indemniser ses partenaires, ce qui au final lui reviendrait aussi cher que le coût d'acquisition des drones. Tout compris, cela serait revenu à déboursier in fine plus de 2 milliards.

Un compromis pourrait avoir été trouvé entre Paris et ses partenaires pour réduire la facture : la France s'engage à payer le développement, mais renonce à acquérir les fameux drones. Une façon de partir sans le faire formellement, à l'heure où l'axe de coopération Paris-Berlin n'est pas au firmament et où il faut quand même se montrer alignés alors que les deux capitales veulent coter en Bourse KNDS.

Entre les lignes, le dirigeant de la division Air Power d'Airbus Defence & Space, Jean-Brice Dumont, a confirmé ce scénario au Salon ILA de Berlin : « La France reste engagée », a-t-il dit, ajoutant qu'elle pourra commander ses systèmes [Eurodrone] ultérieurement.

« Il n'est pas rare qu'un pays décide à un moment donné de poursuivre un projet de développement, mais qu'il attende un peu avant de se prononcer. » C'est aussi une façon de dire que la France se maintient, mais que cela ne l'engage pas pour l'avenir. Le Japon serait intéressé par les droits français.

Airbus veut sortir Dassault du jeu

L'histoire ne s'arrête donc pas là. En parallèle, Airbus a décidé de sortir Dassault du jeu. L'avionneur est d'autant moins lié depuis le coup d'arrêt donné au SCAF, miné par son différend avec Dassault.

Airbus pourrait même déjà lui avoir trouvé un remplaçant. Selon le site spécialisé allemand Hartpunkt, Liebherr Aerospace, déjà en charge de fournir les systèmes hydrauliques et les trains d'atterrissage, doit se voir confier la mission de reprendre les tâches de Dassault, comme les commandes de vol et les essais en vol.

Difficile toutefois d'imaginer le concepteur du Rafale remercier Airbus pour lui avoir ouvert la porte de sortie. Dassault a engagé une procédure de précontentieux. Le groupe dirigé par Eric Trappier demande des indemnités financières, comme l'a révélé Reuters. A Airbus de démontrer là où il se serait révélé défaillant.

La France restant impliquée dans le programme, il n'y a en principe pas de raison que le groupe parte. D'autres français sont encore engagés comme Safran, et n'ont pas reçu de mise en demeure. Pour le moment, Airbus et Dassault se parleraient encore. « Cela va probablement se régler avec un chèque », pronostique un observateur.

L'armée française monte en puissance dans les drones de surveillance en quintuplant sa commande à Harmattan AI

Les Echos - 23 juin 2026

Après une première commande d'un millier de drones de surveillance testés lors de l'exercice Orion, la deftech a reçu une nouvelle demande de la Direction générale de l'armement. L'armée de terre vise la barre des 15.000 drones dès 2026.

Les Armées quintuplent la mise. La Direction générale de l'armement (DGA) a annoncé une nouvelle commande de 5.000 drones de surveillance auprès d'Harmattan AI, six mois seulement après une première livraison d'un millier. Visiblement, le retour d'expérience du modèle Delco, équipé d'une caméra à infrarouge Lynred lors de l'Orion 26, a donné satisfaction.

« La mise en service de 5.000 drones du combattant Delco va constituer un atout majeur pour les opérations militaires futures », a commenté la DGA dans un communiqué. D'un poids de 1,8 kg, le Delco a une portée de plus de deux kilomètres et bénéficie d'une autonomie en vol de 40 minutes, détaille le ministère. « Doté de systèmes optroniques

d'observation, ce drone permet de surveiller et de reconnaître rapidement de grandes surfaces et des zones difficiles d'accès, de jour comme de nuit. »

Entre la première commande et celle annoncée, Harmattan AI a dopé son drone d'innovations pour convaincre le ministère avec des bras pliables, un nouveau système de commandement et une tête manoeuvrable dotée d'une caméra optimisée. La start-up épaulée par Dassault avait séduit la Direction générale pour l'armement à l'issue d'un appel d'offres début 2025. Elle a déjà capté un tiers du besoin exprimé en France : l'armée de terre doit s'équiper au total de 15.000 drones courant 2026, tout en généralisant les unités spécialisées.

« Les normes parmi les plus exigeantes du monde »

« Bénéficier de la confiance renouvelée de la DGA française est une grande réussite pour Harmattan AI, a commenté Mouad M'Ghari, le cofondateur et CEO de la start-up dans un communiqué. Les normes de qualité appliquées par la Direction générale de l'armement française comptent parmi les plus exigeantes au monde, et nous avons réussi à y répondre grâce à un système qui est entré en service seulement un an après sa conception initiale. »

Seule contrainte pour Harmattan AI : livrer les Delco « au plus tard » début 2027 à l'armée de terre. Mais cela reste dans la zone de confort d'Harmattan AI : le concepteur du Delco dispose d'une capacité de production de 10.000 drones par mois grâce à ses installations en Ile-de-France. Un chiffre qui amène Harmattan AI à revendiquer la place de premier producteur de systèmes de défense autonomes en Europe de l'Ouest.

La société cofondée par Mouad M'Ghari n'en détaille pas les chiffres, mais elle dispose aussi de capacités aux Etats-Unis. Des contrats seraient en discussion. Mi-juin, elle a aussi annoncé un partenariat stratégique avec le Royaume du Maroc, avec la mise en place de capacités de production des systèmes de défense autonomes et la création d'un centre de R&D dédié à l'intelligence artificielle de défense. Une commande pourrait être associée, mais Harmattan AI reste là aussi très discret.

La deftech a aussi signé un contrat avec l'armée britannique pour la fourniture de 3.000 drones incluant les spécifications nationales sur la base du Delco (le Sonora dans la gamme d'Harmattan AI). Harmattan AI compte aussi une présence aux Emirats, où ses systèmes ont été déployés récemment.

Course aux drones

Outre la surveillance, la deftech a développé un radar d'imagerie (Sahara) pour les drones de moins de 150 kg qui devait être déployé en Ukraine. De même, une gamme de drones intercepteurs a vu le jour avec le Gobi, qui peut être déployé autour d'une base militaire ou le long d'une frontière.

Harmattan AI est loin d'être le seul dans la course aux drones. L'appel d'air français et européen pour des commandes a déclenché une série d'annonces au Salon international de l'armement Eurosatory la semaine dernière. En particulier chez les dronistes de combat. Delair a annoncé s'associer à l'équipementier allemand Schaeffler pour produire, d'ici à novembre 2026, 100 drones et intercepteurs... par jour ! Renault négocie avec Turgis & Gaillard pour produire un drone de frappe à longue portée dans le cadre du projet Chorus.

L'ambition de Paris n'est toutefois pas de passer à l'échelle ukrainienne de 10 millions de drones par an, mais de préparer les forces. « Notre enjeu, c'est d'être capable de suivre l'innovation à son meilleur état de l'art, mais pas forcément d'acquérir les centaines de milliers d'exemplaires ou des milliers d'exemplaires sur ces moyens, parce que nous ne sommes pas en guerre », a déclaré le chef d'état-major de l'armée de terre, le général Pierre Schill.

Thales a ainsi conclu un accord avec Renault pour pouvoir produire dès l'an prochain un millier de drones Toutatis par mois. Mais le groupe d'électronique de défense vise essentiellement l'export. Et là, la demande pourrait être plus exponentielle encore. Flyr-R et MBDA ont annoncé qu'ils allaient produire plusieurs milliers de drones kamizakes par an pour le seul compte d'Abu Dhabi.



70 Rue d'Hautpoul - 75019 Paris
accueil@progexa.fr
01 53 38 92 10