

Revue de presse Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 25 juin 2026 :

- **Contrôle aérien : la France en passe de devenir une « no go zone » pour les compagnies internationales**
- **« Touche pas à mon télétravail » : chez Airbus, la grogne monte face à un renforcement de la présence au bureau**
- **Brussels Airport : 5,2 millions de passagers attendus cet été, un trafic en hausse**
- **Moins de passagers, plus de business class, réservoir supplémentaire... comment Qantas et Airbus ont adapté l'A350 pour réaliser le plus long vol commercial de l'histoire**
- **Alerte canicule. « C'est la première fois que cela se produit » : à l'aéroport de Biarritz les températures extrêmes entraînent une panne de la tour de contrôle**
- **Aérien : l'Europe réintègre la fabrication de jets d'affaires dans sa liste verte des activités durables et donne raison à Dassault**
- **Coup de poker dans l'aviation tricolore : Aura Aero met la main sur VoltAero, une opération majeure de consolidation**

Contrôle aérien : la France en passe de devenir une « no go zone » pour les compagnies internationales

Les Echos - 24 juin 2026

Un rapport au vitriol de la commission des Finances du Sénat demande des mesures d'urgence pour améliorer les « sous-performances » à répétition des aiguilleurs du ciel français. Si rien n'est fait, la France « deviendra un point de blocage majeur du ciel européen ».

La France reste toujours championne d'Europe des retards liés au contrôle aérien... et pourrait, si la trajectoire se poursuit, devenir le caillot du ciel du Vieux Continent. Voilà, en somme, le bilan de la commission des Finances du Sénat sur l'état du contrôle aérien hexagonal.

Dans un nouveau rapport que « Les Echos » se sont procuré avant parution, la Chambre haute alerte sur les « sous-performances » à répétition de la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA). A l'échelle de l'Europe, le pays présente « systématiquement les moins bonnes performances en la matière », écrit le rapporteur spécial Vincent Capo-Canellas, sénateur centriste de Seine-Saint-Denis, très familier du sujet.

Sur les dix dernières années, un tiers des retards causés par le contrôle aérien en Europe ont eu pour origine la DSNA. Pis : à rebours de nos voisins, la France a vu ses performances se détériorer. Depuis 2019, les délais imputables à l'organisme public ont - mis à part l'année Covid 2020 - toujours été supérieurs aux objectifs européens.

Les compagnies pénalisées

Notamment en 2025, « année noire » marquée par une grève nationale des aiguilleurs du ciel, où « le contrôle aérien français a été de très loin le principal pourvoyeur de retards de vols en Europe », avec 6,6 millions de minutes de retard pour les avions survolant le continent (dits « en-route »). Et sur les six premiers mois de 2026, même si sa performance s'est améliorée de 40 %, la DSNA conserve son triste titre de boulet du ciel européen.

Des délais dont les compagnies aériennes font les frais, à coup de 127 euros déboursés en moyenne par minute de retard. Entre l'indemnisation des passagers - régulièrement vilipendée par le secteur -, l'augmentation des coûts de maintenance et la surconsommation de carburant, ces retards ont causé « au moins 840 millions d'euros de pertes financières nettes » pour les transporteurs. Sans compter l'impact négatif sur leur image.

Si les centres de contrôle des vols « en-route » du Sud-Est (situé à Aix-en-Provence), Est (à Reims) et Ouest (à Brest) sont pointés du doigt comme principaux responsables, le rapporteur Vincent Capo-Canellas constate également « une augmentation significative des délais causés par le centre d'approche de l'aéroport Charles-de-Gaulle ». Des dysfonctionnements qui pénalisent en premier lieu Air France, la compagnie nationale y possédant la majorité des slots.

« Manque à gagner »

Conséquence des défauts de performance de la DSNA, les compagnies modifient la trajectoire de leurs avions pour esquiver la France. Interrogé par le Sénat, EasyJet fait par exemple état de vols entre le Portugal et l'Italie survolant l'Algérie plutôt que l'Hexagone. Des « plans de délestage » dont « tous les acteurs du système sortent perdants ».

Qui dit allongement des vols, dit consommation de carburant supplémentaire et donc un double coup porté aux finances des compagnies et à l'environnement. Mais aussi « un manque à gagner pour le contrôle aérien français », avec la baisse du rendement des redevances de navigation aérienne acquittées par les transporteurs.

D'ici à 2030, la France, au carrefour de nombreux flux aériens du fait de sa situation géographique privilégiée, « pourrait devenir un point de blocage majeur de la circulation dans le ciel européen ». Alors que les survols devraient croître de 20 % d'ici là, les programmes de contournement seront appliqués « de façon systématique et massive ». Résultat, une chute des redevances et un manque à gagner de 120 millions d'euros pour la DSNA.

Vague de départs à la retraite inédite

Pour éviter ce scénario catastrophe, une augmentation d'au moins 34 % des capacités de contrôle en France apparaît nécessaire. Outre le rattrapage du retard technologique des outils de contrôle « obsolètes », cela passe notamment par le recrutement de nouveaux contrôleurs et un redéploiement plus stratégique des effectifs actuels.

Avec 4.210 aiguilleurs du ciel pour contrôler 3,4 millions de vols, de nombreux services de la DSNA sont déjà en « sous-effectif », alors même qu'une « vague de départs à la retraite inédite » est attendue entre 2029 et 2035. Sur cette période, 1.200 contrôleurs devraient raccrocher, soit 30 % des effectifs. Mais la période de formation « excessive » de cinq ans - contre trois en moyenne en Europe - et des rémunérations inférieures à celles des pays voisins n'arrangent rien à l'affaire.

Par ailleurs, le rapport pointe une « organisation du travail trop rigide » et plaide pour une meilleure flexibilité permettant de concentrer les ressources sur les périodes de trafic intense, à savoir les week-ends et la période estivale. Signé au printemps 2024 sous la menace d'une grève pour les Jeux Olympiques, le nouveau protocole social, qui devait améliorer la situation, s'est révélé plus onéreux que prévu sans pour autant porter tous les fruits escomptés.

Faire sauter les digues budgétaires

Enfin, le rapporteur Vincent Capo-Canellas invite à faire sauter les digues réglementaires contraignant l'argent injecté dans la DSNA. Le contrôle aérien a beau être financé par les redevances des compagnies pour couvrir le service rendu, estimé à 1,8 milliard d'euros en 2025, son budget est déterminé par l'Etat et donc soumis au serrage de vis généralisé sur les dépenses publiques.

Or, les diminutions de crédits prévus par les lois de finances pour 2025 et 2026 ont « pu conduire la DSNA à annuler ou à lisser dans le temps des opérations d'investissements dont certaines s'avèrent pourtant extrêmement critiques ». D'où le besoin de réformer ce système « en décalage avec les véritables déterminants de l'activité du contrôle aérien, dont l'activité est essentiellement commandée par l'évolution du trafic ».

Pour le sénateur, il est « fondamentalement inadapté de piloter les moyens du contrôle aérien par les seules contraintes et aléas budgétaires ». Surtout au regard du « scénario noir » qui se profile.

Charles Plantade

« Touche pas à mon télétravail » : chez Airbus, la grogne monte face à un renforcement de la présence au bureau

La Tribune - 25 juin 2026

Pour la deuxième semaine consécutive, la CGT d'Airbus appelle à la grève ce jeudi et la CFDT lance une pétition face à l'appel du président exécutif Guillaume Faury d'un retour en présentiel quatre jours par semaine dès septembre.

« Je n'ai jamais vu autant d'ingénieurs et de cadres qui veulent se mobiliser. Beaucoup de salariés sont très en colère et disent : 'Mon télétravail, on n'y touche pas' », glisse Florent Veletchy, coordinateur CFTC d'Airbus Group.

Depuis quelques semaines, la grogne monte au sein du premier constructeur mondial d'avions et pour la deuxième semaine consécutive la CGT d'Airbus appelle à la grève ce jeudi matin à Toulouse après une première mobilisation qui avait réuni une centaine de salariés. La CFDT lance ce jeudi une pétition interne et un rassemblement est prévu le 30 juin devant le bâtiment de la direction générale. Pour sa part, la CFTC réfléchit à une mobilisation sur un temps de pause de manière à ne pas perturber l'activité du groupe.

Objectif de quatre jours par semaine sur site

A l'origine des remous, une lettre adressée le 9 juin dernier aux 160 000 salariés dans le monde du groupe, dans laquelle son président exécutif, Guillaume Faury, appelle à « un renforcement de la présence individuelle sur site et de l'efficacité collective ».

Le patron considère que si le télétravail « est devenu une véritable planche de salut pendant la pandémie », « nous sommes une entreprise industrielle qui fabrique des biens physiques qui ne peuvent pas être produits à domicile ».

« La conception de nouveaux produits dépend d'une réflexion collective et de la créativité, qui sont optimales lorsque les personnes se trouvent dans la même pièce. Nous avons simplement besoin de plus de rapidité et de collaboration dans tous les domaines de notre activité... Notre objectif est d'avoir une présence sur site de quatre jours par semaine à partir de septembre », souhaite le dirigeant, rappelant au passage les difficultés de livraisons d'avions depuis le début de l'année. Le dirigeant pointe dans le paragraphe suivant l'absentéisme : « En ce qui concerne l'efficacité collective, je souhaite également aborder le problème de l'absentéisme élevé que l'on constate chez Airbus, sur certains sites et au sein

de certaines équipes. Je vous demande à tous d'en tenir compte et de contribuer à ramener la présence à un niveau acceptable là où cela s'avère nécessaire. »

Depuis un accord signé avec les organisations syndicales en 2024, les salariés ont le droit à jusqu'à deux jours de télétravail par semaine. Le courrier interne qui a suscité une forte incompréhension et de l'inquiétude dans les rangs du géant aérospatial.

« Le télétravail n'est absolument pas un obstacle à la bonne marche des affaires : le chiffre d'affaires, le nombre d'avions, tout augmente avec le télétravail. C'est très mal perçu chez les cadres qui bénéficient d'une certaine forme d'autonomie dans leur organisation et qui le perçoivent comme une infantilisation », fait remarquer Patrick Brisset, élu de la CGT Airbus Avions. Le syndicat dénonce « le cynisme de la direction face aux conséquences concrètes de cette mesure : saturation généralisée des infrastructures (bouchons, parkings, cantines, flex-office) et bouleversement profond des organisations personnelles ».

Perte d'attractivité chez les jeunes

« Le plus dérangeant est que vous semblez mettre en doute la réalité du travail effectué chez soi, comme si les télétravailleurs en profitaient pour se reposer », tacle pour sa part Hervé Pinard, coordinateur CFDT pour le groupe dans une lettre ouverte à Guillaume Faury. Le responsable relève une pluie de messages depuis quelques jours sur le hub, l'intranet du groupe, émanant y compris de managers. Il pointe par ailleurs le rapprochement fait dans le courrier entre télétravail et absentéisme.

D'après un sondage réalisé par la CFTC ayant recueilli plus de 2 000 réponses, près de 96% des salariés se disent aussi ou plus efficaces en télétravail. Pour 85% des répondants, les outils collaboratifs sont jugés suffisants pour la cohésion d'équipe et moins de 2% ont un sentiment d'isolement. 17 % voient dans cette mesure une image rétrograde du groupe et près de 16 % pointent le risque d'une perte d'attractivité. « Nous craignons une vraie baisse d'engagement des salariés en cas de retour forcé sur site. Certains jeunes nous ont dit avoir été embauchés avec deux jours de télétravail et sont prêts à changer d'entreprise si cela bouge. C'est le cas par exemple dans la cybersécurité, une compétence-clé et souveraine pour le groupe, où les salariés n'auraient pas de mal à trouver du travail ailleurs », pointe Florent Veletchy.

« Si l'accord est remis en cause, ça va barder »

Premier syndicat du groupe, FO estime pour sa part que l'accord interne de télétravail n'est pas remis en cause et tout comme la CFE-CGC, principal syndicat des cadres, l'organisation n'appelle pas pour le moment à la mobilisation.

« Nous avons rencontré la DRH du groupe en fin de semaine dernière et nous avons convenu qu'une entreprise ne se gère pas avec des déclarations à la presse ou aux salariés mais avec des accords. Notre accord télétravail a été signé en 2024 et s'étend jusqu'en 2028. Il continue de s'appliquer. En revanche, si l'accord est remis en cause, ça va barder. Cela n'aurait aucun intérêt, par exemple, d'obliger les salariés qui n'ont aucun lien avec la production de venir quatre jours sur site», prévient Dominique Delbouis, coordinateur FO d'Airbus Group. FO et la CFE-CGC entendent obtenir des éclaircissements lors du prochain comité européen de groupe prévu début juillet.

Florine Galéron

Brussels Airport : 5,2 millions de passagers attendus cet été, un trafic en hausse

Les Echos – 24 juin 2026

Avec une hausse attendue de 4% du trafic estival, Brussels Airport se prépare à une saison particulièrement dense. L'aéroport belge renforce ses moyens opérationnels et mise sur la digitalisation pour fluidifier le parcours passagers, dans un contexte européen marqué par de nouveaux enjeux de contrôle aux frontières.

Une haute saison sous tension maîtrisée

Les vacances d'été confirment leur statut de période clé pour Brussels Airport, qui prévoit d'accueillir environ 5,2 millions de passagers en juillet et août 2026, soit une progression de 4% par rapport à l'été 2025. Selon l'exploitant, les premiers grands départs débiteront dès le 26 juin, avec 82 000 passagers attendus ce jour-là, tandis que le pic de fréquentation est anticipé le 20 juillet, avec plus de 90 000 voyageurs. Le calendrier scolaire belge explique en partie cette montée en charge progressive, les congés débutant le 1er juillet côté néerlandophone et le 6 juillet côté francophone.

Une offre réseau élargie, entre Europe et long-courrier

L'aéroport met en avant une offre de 180 destinations directes, confirmant son rôle de plateforme européenne majeure. Les destinations méditerranéennes restent dominantes, avec l'Espagne, la Turquie, la Grèce, l'Italie et le Maroc en tête des réservations. À ces classiques s'ajoutent des liaisons long-courriers renforcées ou nouvelles, notamment vers São Paulo au Brésil par LATAM Airlines, Kilimandjaro en Tanzanie par Brussels Airlines et Halifax au Canada par Air Canada. Le réseau vers l'Asie continue également de se reconstituer, avec six destinations désormais accessibles sans escale vers la Chine et Hong Kong, illustrant la reprise progressive du trafic intercontinental.

Des moyens renforcés pour absorber l'afflux

Face à cette affluence, Brussels Airport et ses partenaires ont prévu un renforcement des dispositifs opérationnels. Du personnel supplémentaire est déployé dans le terminal afin d'orienter les passagers et fluidifier les flux. L'infrastructure d'enregistrement évolue également avec l'installation de bornes de check-in temporaires (« pop-up »), l'extension du Self Bag Drop à de nouvelles compagnies (SAS, Finnair, KLM, Transavia) et le maintien du dispositif existant pour Brussels Airlines et le groupe Lufthansa.

Sur le plan réglementaire, l'aéroport travaille en coordination avec les autorités belges pour limiter les délais au contrôle aux frontières, dans un contexte marqué par l'introduction progressive du Entry Exit System (EES) de l'Union européenne. Ce nouveau système, destiné à enregistrer les entrées et sorties des ressortissants de pays tiers, entraîne déjà des temps de traitement plus longs dans plusieurs hubs européens. Pour y répondre, Brussels Airport a renforcé les effectifs de la police fédérale, ajouté deux postes de contrôle et installé près de 60 kiosques de pré-enregistrement. À terme, ces dispositifs permettront aux passagers non européens d'utiliser des e-gates, réduisant la dépendance aux contrôles manuels.

Malgré les tensions géopolitiques internationales et les préoccupations sur l'approvisionnement énergétique observées ces dernières années, Brussels Airport se veut

rassurant : « Le contexte géopolitique instable n'a actuellement aucun impact sur les vols prévus ». L'aéroport précise également qu'aucune difficulté d'approvisionnement en kérosène n'est anticipée pour la saison estivale.

Information passagers et outils digitaux en première ligne

À l'approche des vacances, les services clients de l'aéroport traitent près de 300 demandes quotidiennes, portant principalement sur les horaires de vol, les portes d'embarquement ou les procédures d'enregistrement. Pour y répondre, Brussels Airport met en avant ses outils numériques notamment l'application officielle permettant le suivi en temps réel des vols et le chatbot BRUce, capable de répondre aux questions et même d'analyser des objets via photo

« À quelle heure dois-je être à l'aéroport [...] ? » : ces interrogations fréquentes trouvent une réponse standardisée. L'aéroport recommande :

- 2 heures d'avance pour les vols Schengen
- 3 heures pour les vols hors Schengen

Malgré l'arrivée progressive de nouvelles technologies de contrôle en Europe, les règles de sûreté restent inchangées pour l'été 2026. Les liquides transportés en cabine doivent toujours respecter la limite de 100 ml par contenant, dans un sac plastique d'un litre maximum. Les nouveaux scanners capables d'assouplir ces règles ne devraient être déployés qu'à partir de 2028.

Concernant les bagages et objets égarés, la distinction reste classique. Les bagages en soute relèvent des compagnies aériennes. Les objets perdus dans le terminal sont traités par le service Lost & Found de l'aéroport. Chaque objet retrouvé est enregistré et peut être restitué gratuitement après déclaration en ligne, une pratique désormais standard dans les grands hubs européens.

Ricardo Moraes

Moins de passagers, plus de business class, réservoir supplémentaire... comment Qantas et Airbus ont adapté l'A350 pour réaliser le plus long vol commercial de l'histoire

Les Echos - 24 juin 2026

La compagnie australienne a commandé à l'avionneur européen douze appareils sur mesure capables de relier Londres à Sydney sans escale. Ces avions hors normes devraient voler à l'automne 2027.

« Project Sunrise » ou le programme de tous les superlatifs. Relier Sydney à Londres, villes distantes de 17.000 kilomètres, sans escale, en près de 22 heures de vol et deux levers de soleil : une prouesse technologique que comptent bien réaliser Airbus et Qantas grâce à l'A350-1000ULR (ultra-longue range), futur avion commercial à la plus longue portée au monde.

La compagnie aérienne australienne a commandé à l'avionneur européen douze exemplaires sur mesure de son A350-1000. Le premier de ces appareils, spécifiquement modifiés pour

pouvoir parcourir une telle distance sans ravitaillement en carburant, a effectué son vol d'essai début juin, entamant ainsi la batterie de tests pour décrocher les certifications nécessaires avant son exploitation commerciale.

Bar en libre-service

La flotte gargantuesque devrait entrer en service en octobre 2027, avec des billets mis en vente dès février prochain. Dans un second temps, Qantas envisage de desservir également New York depuis la côte Est de l'Australie.

Si aucun prix officiel n'est encore sur la table, le PDG de Qantas International, Cam Wallace, évoquait dans une interview accordée en mai au site Executive Traveller des tarifs « plus chers de 20 % » que ceux des routes similaires opérées avec une escale. Un renchérissement dû à la configuration spéciale de la cabine.

Tandis que l'A350-1000 classique peut embarquer entre 390 et 440 passagers, le nouveau bijou de Qantas sera lui limité à 238 voyageurs, répartis entre les six suites de la première classe, les 52 sièges business, les 40 places premium economy et 140 autres en classe économique.

Ce choix de réduire le nombre de passagers a été fait pour répondre aux exigences de confort. L'espace entre les rangées sera supérieur aux standards habituels et une zone de bien-être, avec un bar en libre-service, permettra aux voyageurs de se dégourdir les jambes. L'éclairage a également été retravaillé « sur la base des principes du rythme circadien » pour minimiser les effets du décalage horaire, précise Qantas.

Clientèle premium

Reste aussi l'impératif de rentabilité. La forte proportion de classe supérieure par rapport aux sièges économiques (40-60 %) tranche avec le modèle classique - maximiser le nombre de places pour générer plus de profit.

Elle permet ainsi de miser sur l'appétence de la clientèle premium pour ce type de produit qui réduit de près de 4 heures la durée de vol comparé aux routes classiques faisant escale à Singapour. En 2023, Qantas espérait en tirer à terme 400 millions de dollars australiens de bénéfice annuel (243 millions d'euros).

Enfin, la configuration de la cabine, avec plus d'un tiers de passagers en moins, répond surtout aux contraintes de poids. Car pour parcourir une telle distance sans escale, l'A350-1000ULR doit limiter au maximum sa consommation de carburant, qui dépend en grande partie de sa masse.

Dans la soute arrière de l'appareil motorisé par Rolls-Royce, les ingénieurs d'Airbus ont également intégré un réservoir supplémentaire de 20.000 litres de kérosène, allongeant ainsi la portée de 1.000 miles nautiques (1850 kilomètres). Cette modification structurelle majeure a pour conséquence de réduire l'espace disponible pour le transport de fret.

Une perte néanmoins compensée par la baisse du nombre de bagages emportés en raison du plus faible nombre de passagers. Ces adaptations ont mené à une augmentation de la masse maximale au décollage (maximum takeoff weight), passée de 319 tonnes pour l'A350-1000 classique à 324 tonnes pour l'A350-1000ULR. *Charles Plantade*

Alerte canicule. « C'est la première fois que cela se produit » : à l'aéroport de Biarritz les températures extrêmes entraînent une panne de la tour de contrôle

Sur Ouest - 24 juin 2026

À l'aéroport de Biarritz, les voyageurs ont suffoqué sous la chaleur, ce mercredi 24 juin. En fin de journée, une panne de la tour de contrôle liée aux températures extrêmes a paralysé le trafic aérien pendant près d'une heure

Ce mercredi 24 juin, dans les halls d'embarquement à l'aéroport de Biarritz, l'attente s'est prolongée dans une atmosphère étouffante. Les températures extrêmes de la journée ont entraîné une panne dans la tour de contrôle, aux alentours de 18 heures.

« C'est la première fois que cela se produit », explique Émilie Cabannés, responsable communication de l'aéroport. Plusieurs vols ont été annulés, tandis que d'autres ont été déroutés vers Pau. Un technicien est rapidement intervenu pour rétablir la situation et le trafic a pu reprendre en début de soirée.

30° dans les salles d'embarquement malgré la climatisation

Il n'y a pas que la tour de contrôle qui est en surchauffe. Dans les salles d'embarquement, la climatisation est bien en route, assure Émilie Cabannés, mais elle peine à contenir le mercure. « Il y a une dizaine de degrés d'écart avec l'extérieur. Mais quand il fait 40 °C dehors, il fait quand même 30 °C à l'intérieur, à cause des grandes vitres sur lesquelles le soleil tape. »

Pour tenter d'améliorer le confort des passagers, des films de protection doivent être installés dans les quinze prochains jours. Une adaptation qui pourrait devenir indispensable alors que les épisodes de chaleur extrême devraient se multiplier à l'avenir.

Aérien : l'Europe réintègre la fabrication de jets d'affaires dans sa liste verte des activités durables et donne raison à Dassault

Les Echos - 24 juin 2026

Dans un arrêt prononcé mercredi, la Cour de justice de l'UE a finalement annulé l'exclusion de l'aéronautique d'affaires de la taxonomie verte européenne prononcée par la Commission en 2023. Une décision qui rouvre les vannes du financement durable.

Une victoire pour Dassault et, par extension, pour tout le secteur. Après un long combat juridique mené de front avec Daher, la Cour de justice de l'Union européenne a finalement annulé mercredi l'exclusion de la fabrication d'avions d'affaires de la taxonomie verte prononcée en 2023 par la Commission.

En réintégrant cette liste des activités « transitoires », c'est-à-dire durables sur le plan environnemental, les avionneurs d'affaires redorent leur blason aux yeux des investisseurs publics et privés, très regardants sur la Responsabilité sociétale des entreprises (RSE). Car l'objectif de cette taxonomie verte est surtout de flécher les investissements financiers vers les activités contribuant réellement à la transition écologique.

« Moteur d'innovation pour toute l'aéronautique »

Dassault Aviation, dont le tout nouveau Falcon10X a effectué son premier vol d'essai vendredi dernier, « se félicite » de la décision. Ce choix a notamment été motivé par le constat de la Cour de l'absence de solution alternative aux trajets en avions d'affaires, dont la flexibilité, la rapidité et la connectivité sont soulignées. La Commission « ne pouvait considérer que les autres moyens de transport constituaient nécessairement des solutions de remplacement sobres en carbone », affirme l'institution dans un communiqué.

Par ailleurs, l'exécutif européen n'aurait pas suffisamment pris en considération la capacité des avions d'affaires à fonctionner avec des carburants d'aviation durables (SAF), comme peuvent aussi le faire les aéronefs commerciaux. Un des arguments phares des deux plaignants retenu donc par le tribunal. L'aviation d'affaires consomme d'ailleurs plus de SAF que le seuil imposé par la législation. Certaines sociétés exploitantes achètent ainsi des volumes correspondant à une utilisation de 100 % de carburant vert, bien que les mélanges actuels soient limités à 50 % de SAF et 50 % de carburéacteur traditionnel.

Pour le secteur, qui a lourdement appuyé les actions en justice menées par Dassault Aviation et Daher, l'arrêt de la Cour constitue « une avancée significative et bienvenue ». Cette décision rétablit une « approche plus factuelle et technologiquement neutre en matière de règles de financement durable », applaudit dans un communiqué l'European business aviation association.

Au passage, l'association affirme aussi que l'industrie des avions d'affaires oeuvre pleinement à la réduction de son empreinte carbone. En plus d'être un « moteur d'innovation pour tout le secteur aéronautique ».

Charles Plantade

Coup de poker dans l'aviation tricolore : Aura Aero met la main sur VoltAero, une opération majeure de consolidation

La Tribune - 23 juin 2026

L'entreprise toulousaine Aura Aero fait l'acquisition surprise de la société charentaise VoltAero, qui était placée en liquidation judiciaire. L'opération constitue une étape décisive de consolidation au sein de la filière française de l'aviation régionale.

C'est l'opération que personne n'avait vu venir au sein de la filière aéronautique tricolore. Alors que VoltAero cherchait depuis plusieurs mois un investisseur pour lui redonner de l'air, c'est finalement Aura Aero qui a été choisi pour relancer la société charentaise, après de multiples rebondissements et une singulière valse de potentiels repreneurs. Selon nos informations, l'entreprise toulousaine a repris VoltAero mardi 23 juin à la barre du tribunal de commerce de La Rochelle, pour un montant resté confidentiel. Le rapprochement des deux avionneurs tricolores marque une étape décisive de consolidation dans le paysage de l'aviation régionale tricolore.

« Il n'y a que des complémentarités entre les deux entreprises, aucun doublon », assure Jérémy Caussade à La Tribune, le fondateur et PDG d'Aura Aero. D'un côté, VoltAero, créé à

Royan (Charente-Maritime) en 2017 par l'ex-directeur de la stratégie d'Airbus, Jean Botti, développe – depuis l'aéroport de Rochefort où la société est basée – la famille de petits avions hybrides Cassio, allant de 5 à 12 places. L'ex-directeur de la technologie d'Airbus est l'une des principales figures de l'électrification de l'aviation en France, ayant été au chevet du Cri-Cri électrique et de l'E-Fan au sein de l'avionneur.

Deux champions de l'aviation en tandem

De l'autre côté, Aura Aero, fondée en 2018 au niveau de l'aéroport de Toulouse-Franczal, qui met au point - sous l'impulsion de son dirigeant sorti également des rangs d'Airbus – une famille d'appareils biplaces, les Integral dont la version électrifiée (Integral E) pourrait être certifiée en 2026 et début 2027. L'entreprise a également l'ambition de lancer un appareil régional hybride de 19 places, dénommé ERA. L'opération d'acquisition intervient alors que cette jeune entreprise vient de dévoiler une levée de fonds de 50 millions d'euros.

Le patron d'Aura Aero – qui emploie à ce jour environ 270 personnes – se veut par ailleurs rassurant sur le plan social, même s'il convient que tous les postes chez VoltAero ne seront pas sauvegardés : « Les équipes actuelles de VoltAero continueront de travailler à Rochefort et nous comptons reprendre 8 personnes sur 15 », confie le dirigeant.

Plusieurs investisseurs se sont intéressés à VoltAero

Et le dirigeant d'insister sur son « respect » envers les experts de VoltAero et « le travail accompli toutes ces années par Jean Botti ». Ce dernier, considéré comme le pionnier de l'aviation électrique en France, s'inquiète avant tout de la pérennité de son projet, fruit d'un travail acharné mené avec ses équipes.

En février 2026, VoltAero misait encore sur l'arrivée d'un nouvel investisseur étranger pour le sortir de l'ornière, le fonds souverain malaisien SEDC de l'État du Sarawak. L'entreprise charentaise avait en effet été placée en octobre 2025 en redressement judiciaire par le tribunal de commerce de La Rochelle, suite aux déboires du sulfureux groupe ACI qui s'était engagé quelques mois auparavant à soutenir le petit constructeur aéronautique avant de sombrer lui-même.

L'opération constitue un accélérateur technologique

VoltAero avait ainsi été déclaré en cessation de paiements en septembre 2025. Selon nos informations, d'autres acteurs se sont intéressés au dossier de reprise ces derniers mois, dont l'avionneur et équipementier Daher, ainsi qu'un investisseur privé installé en Ukraine. En coulisses, Jean Botti a dû faire face à moult péripéties ces derniers mois, entre promesses d'avenir et espoirs déçus, mettant sa détermination à rude épreuve.

Pourquoi Aura Aero a mis la main sur VoltAero ? « L'intérêt de la reprise réside dans leurs capacités de prototypage et leur banc d'essai volant », précise Jérémy Caussade. En outre, l'entreprise toulousaine y voit l'opportunité de se muscler en matière d'hybridation électrique.

« Nous allons pouvoir internaliser cette activité alors que nous étions jusqu'à présent concentrés sur le seul rôle d'avionneur, poursuit le dirigeant. VoltAero possède des experts en matière de propulsion qui vont apporter un plus haut niveau d'expertise que ce que nous avons aujourd'hui. » En clair, l'acquisition de VoltAero constitue un accélérateur technologique pour le repreneur.

Aura Aero étend son empreinte industrielle

Par ailleurs, le site de Rochefort de 2 400 m² constitue pour Aura Aero l'occasion de bénéficier d'une nouvelle base industrielle, complémentaire à son emplacement historique situé aux abords de l'aéroport de Toulouse-Francazal, qui s'apprête à accueillir une usine d'assemblage de 50 000 m².

« Nous pourrions faire voler à Rochefort notre drone militaire Enbata, prévoit Jérémy Caussade. Ce site pourrait in fine devenir le centre d'essai d'Aura Aero, ce sera un rôle pivot pour notre développement. Nous pourrions aussi y mener nos essais pour les certifications. » Charge à Aura Aero de trouver les ressources pour mener à bien tous ses projets.

L'aéroport de Rochefort, une « pépite »

Pour rappel, Aura Aero compte ouvrir deux usines dans les prochaines années. En France, le chantier du site de production, à quelques encablures du site actuel, devrait s'achever entre fin 2026 et début 2027. Soit une entrée en service en 2028.

Le constructeur a aussi lancé un projet d'usine aux États-Unis, au niveau de l'aéroport international de Daytona Beach (Floride), qui pourrait être opérationnelle vers 2030. Deux sites de 50 000 m² représentant un investissement de 150 millions d'euros chacun. A moyen terme, le rythme de croisière devrait se situer entre cinq et dix appareils assemblés par mois.

« J'ai toujours soutenu le projet de Jean Botti, rappelle Thomas Juin, directeur général du syndicat mixte des aéroports de La Rochelle-Île de Ré et Rochefort, et président de l'Union des aéroports français (UAF). Mon objectif reste qu'une usine s'implante durablement. Aura Aero est un acteur français qui propose une alternative cohérente. » Et le dirigeant de souligner que l'aéroport de Rochefort constitue « une pépite » pour les vols d'essais, étant situé à la fois dans un environnement peu urbanisé et proche de la mer.

Olivier James