

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 29 juin 2026 :

- **Russie : la pénurie de kérosène perturbe le trafic aérien intérieur**
- **Ebola : Air France suspend ses vols entre Paris et Kinshasa après un premier cas de contamination identifié sur la ligne**
- **Congrès ACI Europe 2026 : reprise inégale, coûts en hausse, les aéroports cherchent un nouveau souffle**
- **Beauvais : à l'aéroport, Paris-Beauvais et Areas France transforment l'offre de restauration**
- **Comment Air Europa a réduit ses émissions de 23 % en dix ans, en intégrant la performance carbone au cœur des opérations**
- **« C'est l'une des principales pertes de rentabilité des compagnies aériennes » : le vrai coût des bagages perdus**
- **Belgique : Ryanair réduit de 22% son trafic et saisonnalise 20 lignes à cause de la taxe aérienne**
- **Télétravail chez Airbus : les syndicats refusent la semaine de quatre jours au bureau**

Russie : la pénurie de kérosène perturbe le trafic aérien intérieur

Air Journal - 29 juin 2026

La pénurie de kérosène en Russie contraint les compagnies aériennes à revoir leurs programmes de vols, en particulier sur le réseau régional. Entre flambée des prix, ruptures d'approvisionnement et raffineries perturbées, le secteur aérien fait face à une crise logistique et économique d'ampleur.

Des compagnies contraintes d'adapter leurs programmes

Le transport aérien russe traverse une nouvelle zone de turbulences. La compagnie régionale Azimuth Airlines a confirmé avoir commencé à ajuster ses programmes de vols dans plusieurs régions, en raison de difficultés d'approvisionnement en carburant. Dans une lettre adressée à l'Association des compagnies aériennes russes, le transporteur évoque une situation « critique » sur le marché domestique du kérosène. Un fournisseur majeur a en effet annoncé une réduction d'environ un tiers de ses volumes livrés, perturbant l'ensemble de la chaîne logistique.

Ces tensions interviennent dans un contexte déjà fragilisé par les sanctions internationales et les contraintes pesant sur le secteur aérien russe depuis 2022, notamment en matière d'accès aux pièces détachées et à la maintenance.

Flambée des prix et pression sur les coûts

La crise se traduit par une envolée spectaculaire des prix. À l'aéroport de Makhatchkala, dans le Caucase, le prix de la tonne de kérosène a bondi de 64% pour atteindre environ 157 000 roubles (près de 1 700 euros hors TVA), selon Azimuth Airlines. Une hausse difficilement absorbable pour les compagnies, dont les billets estivaux sont souvent vendus plusieurs mois à l'avance. « Les processus opérationnels et la planification financière sont fortement sous pression », souligne la compagnie.

Au-delà du coût, la disponibilité physique du carburant constitue un défi majeur. Certaines compagnies doivent envisager des ravitaillements dans d'autres régions, voire des escales techniques supplémentaires, ce qui alourdit encore les coûts d'exploitation et complexifie la gestion des rotations.

Des raffineries fragilisées

À l'origine de cette crise, les difficultés structurelles du secteur énergétique russe. Plusieurs raffineries et dépôts pétroliers ont subi ces derniers mois des pannes techniques, des opérations de maintenance prolongées, voire des incidents ayant entraîné des arrêts temporaires. Selon des données issues de l'industrie pétrolière, la production de kérosène et de diesel a reculé d'environ 10% en avril puis en mai 2026. Certaines installations stratégiques, notamment dans la région de Moscou, ont été partiellement mises à l'arrêt.

Plusieurs sources convergent pour attribuer les pénuries de carburant en Russie – essences, diesel et kérosène – à la campagne de frappes ukrainiennes contre les raffineries et dépôts pétroliers russes. Ces perturbations affectent directement l'aviation, particulièrement dépendante d'une logistique fluide. Le recours à des approvisionnements depuis la Sibérie, via le rail, ne permet pas de compenser rapidement les pénuries dans la partie européenne de la Russie et dans le Caucase.

L'État intervient, sans garantie immédiate

Face à la dégradation de la situation, le gouvernement russe a instauré début juin une interdiction d'exporter du kérosène, en vigueur jusqu'au 30 novembre. L'objectif est de réserver les volumes disponibles au marché intérieur et de contenir la hausse des prix. Cette mesure souligne l'importance stratégique du transport aérien dans un pays aux distances considérables, où les alternatives ferroviaires restent limitées pour certains flux, notamment régionaux.

Pour autant, les experts restent prudents quant à l'efficacité à court terme de cette décision. Tant que les capacités de raffinage ne seront pas pleinement rétablies, l'offre restera contrainte. Par ailleurs, la limitation des exportations pourrait peser sur les revenus des compagnies pétrolières, au risque de freiner les investissements nécessaires à la remise en état des infrastructures.

Ebola : Air France suspend ses vols entre Paris et Kinshasa après un premier cas de contamination identifié sur la ligne

Le Monde - 26 juin 2026

La reprise des vols est prévue samedi 27 juin selon la compagnie, qui précise que « des contrôles sanitaires renforcés sont prévus avant l'embarquement à l'aéroport de Kinshasa ».

Air France a suspendu temporairement ses vols entre Paris et Kinshasa à la suite de l'identification d'un cas positif au virus Ebola ayant voyagé sur cette ligne mardi, a annoncé vendredi 26 juin la compagnie à l'Agence France-Presse (AFP). La reprise des vols est « prévue le samedi 27 juin », précise la compagnie.

Le passager diagnostiqué positif au virus, premier cas confirmé en France, est un médecin de nationalité congolaise travaillant pour le compte de l'ONG Alima et qui réside habituellement en France. Après une mission d'un mois à l'épicentre de l'épidémie, il a quitté l'Ituri, province de l'est de la République démocratique du Congo (RDC) le 19 juin et fait une étape de trois jours dans la capitale, Kinshasa.

Lundi soir, il a pris un vol Air France pour Paris. A son atterrissage le lendemain à Roissy-Charles-de-Gaulle, le Congolais détenteur d'un titre de séjour s'est présenté de lui-même au service médical d'urgence et de soins de l'aéroport. Il est actuellement pris en charge dans

un hôpital parisien. Le médecin souffrait de maux de tête avant d'embarquer et son état s'est légèrement dégradé pendant le vol qui dure au minimum huit heures.

Cinq personnes placées à l'isolement

Cinq personnes entrées en contact avec le malade ont été placées à l'isolement. Les autorités françaises et l'OMS ont rassuré sur le risque de propagation du virus en Europe. Selon l'Institut Pasteur, la transmission du virus Ebola entre humains peut se faire de manière directe – par le sang ou les liquides biologiques de personnes infectées (urine, salive, sueur, sperme...) – ou de manière indirecte – par des surfaces ou des objets contaminés par ces liquides. Le risque de transmission par aérosol est très limité, selon la même source.

« En coordination avec les autorités locales, des contrôles sanitaires renforcés sont prévus avant l'embarquement à l'aéroport de Kinshasa », ajoute la compagnie aérienne française. Tous les voyageurs au départ de Kinshasa doivent obligatoirement remplir l'autorisation de voyage électronique avant toute opération d'enregistrement, selon l'ambassade de France en RDC.

Air France souligne que « la santé et la sécurité de ses clients et membres d'équipage sont des impératifs absolus ». La compagnie a dit, mercredi, avoir « procédé à la désinfection de l'appareil ayant effectué le vol » et fourni aux autorités sanitaires la liste des passagers qui ont voyagé à bord de cet avion.

Congrès ACI Europe 2026 : reprise inégale, coûts en hausse, les aéroports cherchent un nouveau souffle

Air Journal – 27 juin 2026

Plus de 500 dirigeants d'aéroports, décideurs politiques et experts de l'aviation se sont réunis du 22 au 24 juin à Prague pour le 36e congrès annuel et l'Assemblée générale d'ACI Europe. Accueilli par l'aéroport de Prague, cet événement phare du secteur aéroportuaire européen a permis de dresser un bilan lucide tout en lançant des appels forts pour l'avenir.

L'édition 2026 s'est déroulée dans un contexte de reprise inégale du trafic, de pressions réglementaires accrues et de besoins d'investissement massifs. Le programme riche a combiné débats stratégiques, sessions sur l'innovation et networking de haut niveau. Plus de 50 intervenants ont participé, dont des représentants de la Commission européenne.

Un état de l'industrie aéroportuaire contrasté

Dans son discours « état de l'industrie », Olivier Jankovec, directeur général d'ACI Europe, a dressé un tableau contrasté. Seuls environ 60% des aéroports européens ont retrouvé ou dépassé leurs niveaux de passagers de 2019. Les 40% restants n'ont pas encore retrouvé leur niveau de trafic d'avant-Covid, les aéroports régionaux étant les plus touchés. Les hubs et les plateformes low cost enregistrent de bonnes performances, mais de nombreux aéroports régionaux restent à la traîne.

Le « Grand Découplage » du modèle économique

En avril 2026, le trafic passager a connu une première baisse depuis la reprise post-Covid : – 0,7% par rapport à avril 2025. Des facteurs comme les tensions géopolitiques, les grèves et la

maturité du marché expliquent cette évolution. Le message central du congrès porte sur le « Grand Découplage ». Le modèle traditionnel – plus de passagers égale plus de revenus et plus d'investissements – ne fonctionne plus. Les aéroports européens font face à des coûts structurellement plus élevés (inflation, normes environnementales, sécurité) et à une concurrence intense.

Comme perspective, Olivier Jankovec a souligné l'entrée dans un « super cycle d'investissements » : 360 milliards d'euros seront nécessaires d'ici 2045 pour moderniser les infrastructures, digitaliser les opérations et accélérer la décarbonation. Sans ajustements, le secteur risque de perdre entre 45 et 75 milliards d'euros de valeur sur vingt ans.

Diversifier les revenus et défendre la compétitivité

Les aéroports doivent donc diversifier leurs revenus non aéronautiques, augmenter les recettes par passager et être reconnus comme une infrastructure stratégique essentielle pour l'Europe. Stefan Schulte, réélu pour un second mandat à la présidence d'ACI Europe et PDG de l'exploitant aéroportuaire allemand Fraport, a appelé à une réorientation de la stratégie aviation de l'Union européenne (UE). Il a mis en garde contre les effets du Pacte vert et des réglementations qui fragilisent la compétitivité face aux concurrents mondiaux.

EES : un risque pour l'expérience passager

Olivier Jankovec a dénoncé les perturbations causées par le nouveau système Entry/Exit System (EES) aux frontières Schengen. Les files d'attente, souvent longues, créent des risques opérationnels et dégradent l'expérience des passagers. Il demande plus de flexibilité et une priorité claire donnée à la compétitivité du secteur.

Vers une nouvelle stratégie aérienne européenne

Une table ronde politique a réuni Magda Kopczyńska, de la Commission européenne, et Stefan Schulte, soulignant la nécessité d'une nouvelle stratégie européenne pour l'aviation. Malgré les difficultés économiques, l'objectif Net Zero 2050 reste une priorité absolue. Près de 289 aéroports participent au programme Airport Carbon Accreditation d'ACI. Le congrès a aussi mis en avant l'utilisation de l'intelligence artificielle dans les opérations et la gestion des ressources humaines.

Beauvais : à l'aéroport, Paris-Beauvais et Areas France transforment l'offre de restauration

La Gazette France - 24 juin 2026

Alors que l'aéroport s'apprête à s'agrandir pour accueillir toujours plus de voyageurs, Paris-Beauvais et Areas France construisent une nouvelle offre de restauration, plus qualitative et diversifiée, en lien avec les attentes des touristes.

une durée de quatre ans, Areas France accélère la transformation de son offre de restauration. Avec plus de 6,5 millions de passagers accueillis en 2024, Paris-Beauvais confirme son attractivité et figure désormais parmi les dix premiers aéroports français selon l'Union des Aéroports Français.

Dans cette dynamique, Areas France déploie progressivement une offre d'enseignes complémentaires afin de répondre à la diversité des attentes des passagers, en lien avec l'ambition de Paris-Beauvais. «La croissance du trafic s'accompagne d'attentes toujours plus fortes de la part des passagers, qui souhaitent retrouver en aéroport des concepts attractifs, des marques reconnues et des lieux de restauration adaptés à chaque moment du voyage, précise Mathieu Herrero, directeur général d'Areas France. Nous enrichissons durablement le parcours passager tout en affirmant notre ambition : faire de Paris-Beauvais une référence en matière d'hospitalité et de restauration dans le secteur aéroportuaire».

Une expérience adaptée aux nouvelles attentes

Proposer une expérience plus qualitative, diversifiée et adaptée aux nouveaux usages des voyageurs, tels sont les objectifs affichés de cette offre de restauration. Avec l'ouverture Rossopomodoro au Terminal 1 et de PAUL Le Café au Terminal 2 depuis mi-juin, puis l'arrivée prochaine de Deli&Cia, les deux partenaires répondent à la demande des voyageurs : un repas complet, une pause gourmande ou une solution de restauration rapide et qualitative.

«À l'Aéroport Paris-Beauvais, nous avons à cœur d'enrichir continuellement notre offre commerciale afin de proposer à nos passagers une expérience toujours plus qualitative et en phase avec leurs attentes, note Anthony Martin, directeur de l'aéroport Paris-Beauvais. Les ouvertures récentes illustrent cette ambition que nous partageons avec notre partenaire historique Areas : offrir davantage de choix, de confort et de convivialité tout au long du parcours passager. Ces nouvelles enseignes contribuent à rendre l'expérience de voyage plus agréable et à renforcer la qualité d'accueil qui caractérise notre aéroport».

Comment Air Europa a réduit ses émissions de 23 % en dix ans, en intégrant la performance carbone au cœur des opérations

Air Journal - 28 juin 2026

Air Europa s'est imposée comme l'une des compagnies aériennes les plus avancées d'Europe en matière de réduction des émissions de carbone, avec une baisse de 23,58% par rapport à son niveau de 2015 et un objectif de -30% d'ici 2030. Selon le fournisseur de données aériennes Cirium, cette progression repose moins sur un « coup d'éclat » que sur une stratégie patiente, fondée sur la donnée, les opérations et le renouvellement de flotte.

Une stratégie qui commence par la mesure

L'analyse de Cirium souligne que la transition d'Air Europa n'a pas commencé par des déclarations ambitieuses, mais par un investissement massif dans la mesure de ses émissions. La compagnie espagnole a d'abord construit une infrastructure de données robuste pour suivre précisément son empreinte carbone, vol par vol, avant de fixer des objectifs chiffrés et de déployer des actions opérationnelles.

« Avant d'améliorer les performances opérationnelles, il faut avoir confiance dans les données et partager la même définition de ce que signifie "bien faire" », explique Rosa Nordfeldt, directrice du développement durable d'Air Europa, citée par Cirium. « Une fois que la mesure a gagné en maturité, l'ambition est venue naturellement et cette ambition s'est ensuite traduite en pratiques opérationnelles », ajoute-t-elle.

Intégrer les émissions au langage opérationnel

L'une des particularités du programme d'Air Europa est d'avoir intégré la performance environnementale au cœur du quotidien des équipes de vol et d'exploitation. Cirium note que les émissions ne sont pas traitées comme un sujet à part, mais comme une dimension supplémentaire des discussions sur l'efficacité carburant, la planification des routes ou la performance des vols.

« Les pilotes et les équipes opérations travaillent déjà dans un environnement très axé sur les données, donc les émissions sont devenues une dimension de performance qu'ils peuvent influencer directement, plutôt qu'un objectif corporate extérieur », souligne encore Rosa Nordfeldt. Selon Cirium, cette approche permet aux équipes les plus proches de la consommation de carburant de se sentir responsables des résultats carbone, et de transformer des objectifs de durabilité en décisions quotidiennes.

Renouvellement de flotte et discipline opérationnelle

Air Europa agit sur deux profils de réseau : un court et moyen-courrier européen très concurrentiel, et un long-courrier transatlantique vers l'Amérique latine où les choix de flotte et de routes pèsent lourd sur les émissions. Sur le long-courrier, la transition vers le Boeing 787 Dreamliner a permis des gains significatifs d'efficacité sur le réseau transatlantique. Sur les lignes européennes, le remplacement progressif des Boeing 737 Next Generation par des 737 MAX contribue à des améliorations comparables.

Cirium insiste toutefois sur le fait que « le renouvellement de flotte n'est pas toute la réponse ». « La flotte offre un potentiel, mais c'est la manière dont ces avions sont opérés au quotidien qui transforme ce potentiel en performance carbone mesurable », résume Rosa Nordfeldt. Planification des routes, procédures de vol, respect des consignes d'économie de carburant et cohérence d'application jouent tous un rôle dans la réduction des émissions.

Un cadre réglementaire européen de plus en plus aligné

L'environnement réglementaire européen pousse désormais dans le même sens que les efforts internes d'Air Europa. Cirium rappelle que le règlement ReFuelEU Aviation vise notamment à réduire le « tankering », cette pratique qui consiste à embarquer davantage de carburant dans un aéroport pour éviter d'en acheter dans un autre, au prix d'un surpoids et donc d'émissions supplémentaires.

Le texte impose aux compagnies d'avitailier au moins 90% de leurs besoins annuels en carburant dans chaque aéroport de départ au sein de l'UE, afin de limiter ces charges inutiles. Pour Air Europa, ce cadre réglementaire vient consolider des pratiques déjà en place, qui cherchaient à concilier efficacité économique et performance environnementale.

SAF : un levier parmi d'autres, pas une solution miracle

Sur le carburant d'aviation durable (SAF), l'analyse de Cirium décrit une position prudente. Air Europa considère le SAF comme une composante essentielle de son plan de décarbonation à long terme, mais refuse de le présenter comme une solution unique et

immédiate. La compagnie espagnole met en avant la faiblesse actuelle de la production mondiale et la nécessité de combiner plusieurs leviers.

Dans la trajectoire d'ici 2030, Air Europa anticipe que la majeure partie des gains proviendra d'abord de l'efficacité opérationnelle et du renouvellement de flotte, le SAF prenant un poids croissant à mesure que l'offre se développera. La stratégie repose sur des projets pilotes, des partenariats et un apprentissage continu, tout en maintenant la priorité sur les mesures qui produisent dès aujourd'hui des baisses d'émissions mesurables.

Un objectif 2030 ambitieux mais jugé réaliste

Air Europa vise une réduction de 30% de ses émissions d'ici 2030 par rapport à 2015, et a déjà atteint 23,58% selon les données analysées par Cirium. L'écart à combler d'ici quatre ans est significatif, mais le fournisseur de données estime que la compagnie espagnole dispose des fondations nécessaires pour y parvenir : mesure, intégration opérationnelle et flotte modernisée.

Selon Cirium, la trajectoire d'Air Europa illustre la manière dont une ambition environnementale se transforme en résultats concrets : d'abord la mesure, ensuite l'intégration dans les opérations, enfin la pratique disciplinée dans la durée. À l'heure où les transporteurs sont soumis à une pression croissante pour décarboner, le cas d'Air Europa est présenté comme un exemple de « performance carbone » construite pas à pas, plutôt que comme une succession d'annonces spectaculaires.

« C'est l'une des principales pertes de rentabilité des compagnies aériennes » : le vrai coût des bagages perdus

Les Echos - 29 juin 2026

Le secteur, se fondant sur une vieille estimation faussée, évaluait mal le coût réel d'un bagage perdu, abîmé ou en retard. Une nouvelle étude de Sita, dévoilée par « Les Echos », remet les pendules à l'heure. Et la facture se révèle bien plus élevée que prévu.

Depuis plus d'une décennie, le monde de l'aérien aurait vécu dans le déni sur la question des bagages perdus. Le secteur se fonde en effet sur une estimation apparemment faussée, notamment relayée par l'International Air Transport Association (Iata) qui, dans sa résolution 753, évalue à 100 dollars le coût d'une valise mal acheminée. Un chiffre aujourd'hui battu en brèche par la nouvelle étude de la Société internationale de télécommunication aéronautique (Sita), dévoilée en exclusivité par « Les Echos ».

Repartie d'une feuille blanche pour rédiger son dernier rapport annuel « Baggage IT insights », Sita, dont le logiciel de suivi de bagages WorldTracer est utilisé dans près de 2.800 aéroports à travers le monde, table désormais sur un coût moyen de 260 dollars par valise mal acheminée. Dans le détail, un bagage retardé coûte 245 dollars, un bagage endommagé 255 dollars et un bagage perdu 635 dollars (dont 424 dollars de compensation).

En considérant un bénéfice net moyen par passager de 8 dollars, chaque bagage mal acheminé efface donc le profit de 30 sièges vendus. « Le tableau est catastrophique. Cinq

bagages mal acheminés suffisent à anéantir le bénéfice d'un vol entier », regrette David Lavorel, le PDG de Sita.

15 % du bénéfice des transporteurs effacé

Pour parvenir à ce chiffre, l'entreprise a interrogé 115 compagnies aériennes et sociétés d'assistance au sol, chargées d'acheminer les valises depuis le dépose-bagage jusqu'à l'avion, et inversement.

Sur l'année 2025, 24 millions de valises ont eu des problèmes de transport (dont 900.000 perdues), ce qui représenterait donc 6,3 milliards de dollars, soit 15 % du bénéfice total du secteur aérien, estimé à 41 milliards. « C'est l'une des principales pertes de rentabilité de notre industrie », alerte David Lavorel. « Sans compter le coût invisible du mécontentement du passager », insiste Sergio Colella, président de la branche Europe de Sita.

Parmi les principales sources de retard figurent notamment la mauvaise manutention des bagages en transit (39 %), les erreurs de billettique (18 %) et les échecs de chargement (16 %).

1 % de valises mal acheminées en Europe

Mais que les voyageurs se rassurent. Leurs valises en soute ont de plus en plus de chances d'arriver à bon port. En 2025, seuls 4,9 bagages sur 1.000 ont été mal acheminés, mieux qu'en 2024 (6,3‰) et nettement mieux qu'en 2007 (18,9‰). Une « tendance particulièrement positive compte tenu de l'augmentation constante du nombre de passagers », souligne Sita.

En revanche, prudence en Europe. D'importantes disparités régionales existent dans le traitement des bagages et le Vieux Continent est, avec l'Afrique (1,2 %), le mauvais élève, avec plus d'une valise sur cent mal acheminée. C'est aussi là où les erreurs se paient le plus cher, avec un coût moyen de 295 dollars par bagage mal transporté.

La faute à des « aéroports saturés, plus vieux et difficilement extensibles, en plus d'un nombre important de transits et de conditions de travail plus strictes », explique Sergio Colella. A l'inverse, les infrastructures du Golfe ou d'Asie, plus récentes et plus grandes, disposent souvent d'espaces de collecte de bagages situés dans des zones périphériques permettant un désengorgement de l'aéroport et un chargement simplifié des valises. D'où d'excellents taux de réussite, avec seulement 0,5 % de valises mal acheminées au Moyen-Orient et 0,34 % en Asie-Pacifique.

Pour améliorer son bilan, l'Europe doit prendre en compte ces contraintes et miser « plus que les autres continents » sur la numérisation et l'automatisation du transfert des bagages. Un domaine où « l'intelligence artificielle a un grand rôle à jouer », pointe Sergio Colella.

Une autre solution avancée par Sita consiste à collaborer avec Apple et Google afin d'intégrer à leur logiciel de suivi des bagages les données des trackers personnels des passagers - les fameux AirTag côté marque à la pomme et « Find my device » pour Google. Ces partenariats, déjà conclus respectivement en 2025 et en 2026, auraient permis de réduire de 90 % le nombre de bagages définitivement perdus.

Belgique : Ryanair réduit de 22% son trafic et saisonnalise 20 lignes à cause de la taxe aérienne

Air Journal - 28 juin 2026

Ryanair va nettement réduire ses opérations en Belgique en transformant une vingtaine de liaisons annuelles en routes purement saisonnières, en les supprimant pendant l'hiver. La low cost irlandaise met directement en cause la taxe aérienne fédérale belge, appelée à augmenter, qu'elle juge « punitive » pour l'aérien belge.

Ryanair va « saisonnaliser » pas moins de 20 liaisons aujourd'hui opérées à l'année au départ de Charleroi-Bruxelles Sud et Brussels Airport (Bruxelles-National), selon plusieurs médias belges. Concrètement, ces routes ne seront plus proposées en continu, mais concentrées sur la haute saison estivale, avec un arrêt pendant la saison hiver 2026-2027.

Cette réorganisation s'inscrit dans un plan plus large comprenant le retrait de cinq avions (Boeing 737-800 ou 737 MAX 8-200) basés à Charleroi-Bruxelles Sud, faisant passer la flotte locale de la low cost de 18 à 14 appareils. Elle entraîne la suppression d'environ un million de sièges sur le marché belge pour l'hiver 2026-2027, soit une baisse d'environ 22% du trafic de passagers de Ryanair dans le pays. À terme, la low cost évoque même une réduction de plus de deux millions de sièges sur deux ans, si le cadre fiscal ne s'améliore pas.

« Les prévisions que nous avons reçues de la part de Ryanair pour cet hiver ne sont pas bonnes du tout », confirme au site Mobilithib Christophe Segart, CEO de BSCA, la société gestionnaire de Charleroi-Bruxelles Sud.

Augmentation de la taxe aérienne fédérale

Au cœur de la décision, Ryanair pointe la taxe d'embarquement belge, entrée en vigueur en 2022 et appelée à augmenter encore. Depuis son introduction, chaque billet d'avion émis pour un départ d'un aéroport belge est soumis à une surtaxe comprise entre 2 et 10 euros selon la distance de vol, avec un niveau maximal pour les trajets de moins de 500 km.

Un accord budgétaire prévoit en outre de porter cette taxe à 10 euros pour tous les vols au départ de 2027, avec de nouvelles hausses programmées pour les court-courriers les années suivantes. « À la suite de cette deuxième augmentation en seulement cinq mois, Ryanair a été contrainte de réduire de 22% son trafic à Bruxelles et de retirer 5 avions basés à Charleroi », souligne la low cost dans ses communications aux médias belges.

« Taxes stupides » et perte d'attractivité

Michael O'Leary, le patron de Ryanair, dénonce des « taxes stupides » qui « nuisent à la compétitivité de la Belgique » face à d'autres marchés européens. Il estime que ces prélèvements rendent les billets au départ de la Belgique plus chers que dans les pays voisins, au détriment des passagers et des aéroports locaux. Lors d'une conférence de presse à Bruxelles, il a prévenu que sa compagnie à bas coût « continuera à réduire » ses capacités tant que ces taxes resteront en place, et n'exclut pas de futures coupes supplémentaires si, en plus de la taxe fédérale, certains aéroports ou villes ajoutent leurs propres redevances sur les passagers.

Un bras de fer avec les autorités belges

Du côté du gouvernement fédéral, la taxe aérienne est défendue comme un outil à la fois budgétaire et environnemental, visant à faire contribuer davantage le transport aérien et à inciter à des alternatives bas carbone pour les courts trajets. La Cour constitutionnelle a déjà validé le principe de cette taxe, rejetant les recours des compagnies aériennes.

Les aéroports belges, eux, s'inquiètent de l'impact de ces décisions sur leur attractivité, alors que Ryanair reste un acteur majeur du trafic à Charleroi-Bruxelles Sud et un contributeur important aux flux low cost à Bruxelles. La « saisonnalisation » de 20 lignes et la suppression de plus d'un million de sièges dès l'hiver 2026-2027 devraient mécaniquement peser sur le trafic, l'emploi local et les recettes aéroportuaires.

Télétravail chez Airbus : les syndicats refusent la semaine de quatre jours au bureau

Air Journal - 27 juin 2026

Chez Airbus, la décision de porter à quatre jours par semaine la présence au bureau pour les salariés français déclenche une vive opposition syndicale. Plusieurs organisations syndicales ont appelé à des débrayages et à des manifestations, dénonçant un recul des acquis liés au télétravail et un manque de concertation.

La direction d'Airbus veut faire passer le minimum de présence sur site de deux ou trois jours à quatre jours par semaine pour certaines fonctions administratives et tertiaires, dont les ingénieurs. Les syndicats y voient une remise en cause de l'accord hybride signé en 2024 et estiment que la mesure a été décidée sans dialogue suffisant.

Jeudi dernier, la CGT a appelé à un rassemblement sur le site de Saint-Martin-du-Touch, près de Toulouse, et a évoqué une mobilisation devant les fenêtres du PDG Guillaume Faury. Le 8 juin dernier, le syndicat avait déjà lancé un appel à la grève pour protester contre une baisse moyenne (de 54 %) de la prime de participation versée au titre de l'exercice 2025.

FO, premier syndicat chez Airbus France, a demandé la suspension de toute révision des niveaux de télétravail, le temps d'obtenir des clarifications sur le cadre négocié en 2024. Dans une communication interne, FO rappelle que l'accord de télétravail signé en 2024 reste applicable jusqu'en août 2028, y compris pour les sites français.

De son côté, la CFDT n'exclut pas une action en justice, en invoquant un « manquement déloyal » à l'accord de 2024.

Argumentaire de la direction

Airbus met en avant la nécessité de renforcer la collaboration sur site et la cohésion des équipes pour répondre aux défis industriels, notamment les hausses de cadence et la complexité des programmes. L'avionneur souligne aussi que le télétravail restera possible, mais dans un cadre « ajusté » à ces impératifs, sans toutefois détailler précisément le nombre de jours qui resteront télétravaillables par métiers.

Inquiétudes des salariés

De leur côté, les syndicats relaient des préoccupations sur la qualité de vie au travail, le temps de trajet et l'équilibre vie professionnelle-vie personnelle, particulièrement dans des

bassins comme Toulouse où les embouteillages sont chroniques. Certains représentants pointent le risque de démotivation et de perte d'attractivité pour les profils très qualifiés, alors que la concurrence sur les talents est forte dans l'aéronautique et le spatial.

