

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 6 juillet 2026 :

- **Performance « médiocre » et dérogations en rafale : pourquoi la Cour des comptes veut sortir les contrôleurs aériens du statut de fonctionnaire**
- **Failles du contrôle aérien français : « Nous n'avons pas attendu les rapports pour agir » réplique le patron de la DGAC**
- **EasyJet : la rivale de Ryanair finalement d'accord pour se vendre à un grand fonds américain**
- **Emirates recrute hôtesses et stewards en France : un modèle attractif mais exigeant marqué par un turnover élevé**
- **Comment l'Airbus A320neo a aidé Brussels Airlines à réduire de 50% les nuisances sonores de sa flotte**
- **Salaires des pilotes : les majors américaines font flamber les rémunérations, les compagnies européennes suivent à distance**

- **21,2 millions de passagers en juin 2026 : Ryanair bat un nouveau record de trafic mensuel**
 - **Pau–Paris Orly : Amelia sécurise la ligne pour quatre ans en DSP**
-

Performance « médiocre » et dérogations en rafale : pourquoi la Cour des comptes veut sortir les contrôleurs aériens du statut de fonctionnaire

Les Echos – 5 juillet 2026

Dans un rapport publié lundi, les magistrats pointent un modèle jugé obsolète, où les contrôleurs aériens bénéficient d'un statut de fonctionnaire quasi unique en Europe. Les Sages préconisent une réforme radicale...

La Cour des comptes franchit le Rubicon. Dix jours après un rapport sénatorial au vitriol pointant les sous-performances du contrôle aérien tricolore, les Sages de la rue Cambon publient ce lundi le même diagnostic mais dressent une ordonnance bien plus sévère. Leur traitement de choc : remettre en cause le statut de fonctionnaire dont jouissent les aiguilleurs du ciel français, à la différence de « la majorité » de leurs homologues européens, « soumis à des règles d'emploi plus proches du secteur privé ».

Après s'être penchés sur la gestion des ressources humaines de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), les magistrats financiers proposent une transformation de tout ou partie de cette administration d'Etat, en charge du contrôle aérien et rattachée au ministère des Transports, en une « structure juridique autonome », comme en un « établissement public ».

Et les Sages de rappeler la réussite des réformes similaires menées dans les télécommunications (du ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones à Orange), les services postaux (La Poste passée sous le régime privé) ou encore dans l'industrie militaire, avec la Direction des constructions navales devenue Naval Group.

Régime « dérogatoire » des contrôleurs

En l'état, les performances du contrôle aérien sont « médiocres », malgré le défi de l'augmentation continue du trafic. La France est devenue « le plus mauvais élève de l'Europe pour les retards d'avions toutes causes confondues en 2023 et a maintenu, depuis, cette position », constatent les magistrats financiers.

Or, la DGAC disposerait d'un statut « peu adapté à sa mission de prestataire de services aux compagnies aériennes », avec notamment un budget inscrit dans la loi de finances, ce qui contraint les investissements et freine les embauches alors même que les redevances issues du trafic augmentent.

Par ailleurs, la gestion des ressources humaines au sein de l'administration se caractériserait par « une très grande spécificité et par une multiplication des particularismes voire des dérogations au sein de la sphère publique d'Etat », notamment sur les questions de temps de travail, de rémunération, de formation et de technicité des contrôleurs aériens. Au point qu'aux yeux de la Cour des comptes, le cadre d'emploi des contrôleurs aériens est « devenu

si dérogatoire au régime général de la fonction publique que son avenir au sein de la fonction publique d'Etat se pose ».

Le cadre actuel, prévu par le protocole social qui court de 2023 à 2027, ne garantirait pas une transformation de la DGAC « à même d'obtenir une performance opérationnelle en adéquation avec le trafic aérien ». Signé en mai 2024 après de longs mois de négociations, le texte avait pour objectif de booster les performances du contrôle aérien français.

Protocole social avantageux mais peu contraignant

Ce texte, « beaucoup plus coûteux », prévoit une augmentation de 7,2 % de la masse salariale se traduisant notamment par une hausse mensuelle moyenne de 1.500 euros pour les contrôleurs aériens, dont le salaire moyen tourne autour de 110.000 euros par an pour 984 heures de contrôle effectif. Pourtant, ce protocole social « a le défaut d'accorder des augmentations sans tenir compte des performances opérationnelles et collectives », soulignent les Sages, insistant sur le besoin d'une « refonte urgente » de ce système

En contrepartie, les aiguilleurs du ciel s'étaient engagés à plus de productivité. Notamment en tirant un trait sur la pratique tacite des « clairances » (ou absences non autorisées), qui avait conduit au grave incident survenu à Bordeaux en décembre 2022. Pour y mettre un terme, des badgeuses ont été installées et des sanctions prévues en cas d'absences injustifiées.

Mais la remise de badges biométriques sur les huit sites prioritaires, actuellement déployés à 80 %, devrait, pour la Cour des comptes, être complétée par « un suivi effectif du temps de travail ». De plus, une évolution vers l'individualisation des postes de contrôle aérien ou, a minima, vers des équipes réduites serait souhaitable pour une meilleure efficacité opérationnelle.

Par ailleurs, la DGAC est confrontée à un défi majeur : 30 % de ses effectifs opérationnels atteindront l'âge de la retraite d'ici 2030. Mais le schéma d'emploi actuelle s'avère « imprécis », avec des départs à la retraite « sous-estimé ».

Réorganisation territoriale

Enfin, pour renforcer les effectifs et réduire les coûts, il était prévu une réduction du nombre de centres d'approche de 28 à 18 et la fermeture de 20 à 25 des 70 tours de contrôle. Mais cette réorganisation territoriale avance lentement : « Seules les annonces de huit tours à fermer ont été effectuées en 2024 pour une mise en oeuvre en 2028. »

A la fin de la période couverte par le protocole social actuel se posera donc la question de la transformation juridique de la DGAC, ou du moins de sa branche opérationnelle, la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA). Pour autant, la Cour des comptes invite à la prudence.

Il s'agit d'un sujet complexe qui demande « une étude approfondie et sans parti pris » car il recouvre de nombreux enjeux comme la sûreté et la sécurité. Sans compter le risque d'être confronté à une nouvelle fronde sociale d'ampleur qui paralyserait le ciel français.

Faibles du contrôle aérien français : « Nous n'avons pas attendu les rapports pour agir » réplique le patron de la DGAC

La Tribune - 6 juillet 2026

Après le Sénat, la Cour des comptes pointe du doigt les insuffisances du contrôle aérien français. Elle met sur la table le changement de statut des aiguilleurs du ciel, et même des services de la navigation aérienne. De quoi faire réagir Chems Chkioua, le directeur général de l'aviation civile. Le contrôle aérien français est dans le collimateur. Dix jours après le rapport accablant du sénateur centriste Vincent Capo-Canellas, c'est au tour de la Cour des comptes de fustiger la sous-performance de la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA), via un rapport dévoilé ce dimanche 5 juillet. Là où le premier document empruntait un ton diplomate, le second se veut plus direct et propose des mesures qualifiées « d'urticantes » par certaines sources proches du dossier.

Un sujet sensible, tant la grève de quelques contrôleurs aériens peut clouer au sol des milliers d'avions. Dans un entretien accordé à La Tribune, Chems Chkioua, le directeur général de l'aviation civile (DGAC), met en avant les mesures engagées et ne nie pas la nécessité de faire bouger les lignes.

« Nous n'avons pas attendu les rapports pour agir, même si nous échangeons de manière nourrie avec le sénateur et la Cour des comptes pour objectiver les constats », assure Chems Chkioua, arrivé à la tête de l'aviation civile depuis dix mois. « Des réformes majeures ont été engagées sous l'impulsion du Ministre des Transports, Philippe Tabarot, sans le tableau apocalyptique parfois décrit. »

La France, mauvaise élève de l'Europe

Et le dirigeant de relever qu'un record absolu de survol en France a d'ailleurs été enregistré début juillet, avec plus de 12 000 vols sur une journée, « et qu'aucun centre français ne figurait parmi les plus gros générateurs de retards en Europe ce jour-là ». En outre, depuis début 2026, la performance de la DSNA – l'une des directions de la DGAC – s'est améliorée de 40 %, en comparaison, il faut dire, à une année 2025 marquée par plusieurs mouvements sociaux.

Il n'empêche, le contrôle aérien français fait figure de maillon faible en Europe. En 2025, ses défaillances ont généré 6,6 millions de minutes de retards de vols (+60 % par rapport à 2029), se matérialisant par une perte de 840 millions d'euros (carburant, dédommagement...), comme l'a relevé le rapport de Vincent Capo-Canellas, lequel avait déjà livré plusieurs rapports du même acabit depuis 2018. L'an dernier, la France a ainsi représenté à elle-seule 36,1 % des retards dans le ciel européen, selon les données d'Eurocontrol. Au point d'être évitée par certaines compagnies aériennes et de « s'exposer à des sanctions européennes », d'après la Cour des Comptes.

Un sous-effectif préoccupant

Principale cause de ce déraillement, un effet ciseau délétère : alors que le trafic aérien augmente, les effectifs, eux, diminuent. « C'est ce qui nous a pénalisés et continue de le faire, malgré des progrès depuis le début de l'année », admet Chems Chkioua évoquant « les limites de capacités » atteintes par le système. Le contrôle aérien a été marqué par une pause dans les recrutements durant la crise sanitaire, conduisant aujourd'hui à un sous-effectif. Lequel risque de s'accroître en raison de la vague imminente de départs à la retraite parmi les 4.200 agents en poste aujourd'hui : entre 2029 et 2035, 30 % des contrôleurs actuels vont quitter leur poste, soit entre 140 et 190 chaque année.

« Pendant la crise du Covid, certains ont pensé que le trafic ne repartirait pas, confie Chems Chkioua. Malgré la connaissance de la pyramide des âges et des départs en retraite prévus, nous n'avons sans doute pas assez recruté et formé à cette époque pour affronter la reprise. C'est une erreur collective d'appréciation du besoin. » D'autant plus dommageable que les niveaux de trafic atteints aujourd'hui ont plus de deux ans d'avance sur les prévisions effectuées au moment du dimensionnement du dernier « protocole social » de la DGAC datant de 2024.

Atteindre 200 recrutements par an, voire plus

Résultat : dans certains centres d'approche, gérant les avions à l'arrivée et au départ des aéroports, alors que l'effectif théorique par équipe devrait s'élever à 15 contrôleurs, pas plus de 11 ou 12 aiguilleurs se trouvent de facto en poste. Aujourd'hui, les contrôleurs gèrent des records de trafic avec des effectifs parfois inférieurs de 20 ou 30 % à ce qu'ils devraient être. « Le niveau de recrutements évoqué aujourd'hui est de l'ordre de 200 recrutements par an, voire plus, soutient Chems Chkioua. Nous travaillons avec Bercy pour dimensionner ces recrutements et résoudre la situation au plus vite une fois les lois de finances adoptées. » Des propos qui soulignent en creux le bras de fer qui se joue pour faire accepter ces dépenses supplémentaires et de déplafonnement des emplois. Quand bien même le contrôle aérien est intégralement financé par... les redevances aéroportuaires payées par les compagnies aériennes. « C'est le vrai sujet, soulevé par le sénateur Capo-Canellas », concède Chems Chkioua, évoquant le « paradoxe » du budget annexe de la DGAC. Et d'insister : « Les compagnies aériennes paient et nous demandent de recruter et de moderniser, mais nous nous interdisons de le faire pour respecter une norme budgétaire générale qui pourrait ne pas s'appliquer de la même manière à un budget financé par ses usagers ».

Revoir la formation des contrôleurs aériens

Une incongruité toute française. Les freins au recrutement sont d'autant plus incompréhensibles que la DGAC se désendette plus vite que prévue (1,3 milliard d'euros en 2026, contre 1,6 milliard attendu), sous l'effet de l'augmentation des recettes dû au dynamisme du trafic aérien. « Il y a là un levier intéressant pour lever des contraintes parfois artificielles », explique Chems Chkioua. Comprendre : Bercy doit lâcher la bride, le contrôle aérien se devant avant tout de répondre aux besoins des compagnies aériennes qui le financent.

Au-delà de son financement, le recrutement pourrait être facilité par une réduction du temps de formation des contrôleurs aériens en France, lequel s'élève à 5 ans, contre 3 ans en moyenne dans le reste des pays d'Europe. Le cursus français – dont l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) est la pierre angulaire – se veut bien plus complet.

« La réduction du temps de formation n'est absolument pas tabou, affirme Chems Chkioua. Une partie de la formation des contrôleurs ne se fait pas seulement à l'école, mais dans les centres de contrôle. Là, nous nous équipons de plus de simulateurs pour équiper plus de centres. Ils permettent aux contrôleurs d'acquérir leurs licences plus vite et donc d'exercer plus vite. » Vincent Capo-Canellas avance aussi l'idée d'intégrer des contrôleurs formés dans d'autres pays européens.

Injecter de la flexibilité dans le quotidien

Outre l'augmentation du nombre de contrôleurs, le rapport de Vincent Capo-Canellas et celui de la Cour des Comptes plaident pour une remise à plat de leur répartition suivant les besoins réels, ainsi qu'une refonte de l'organisation des conditions de travail. En un mot, le contrôle aérien devrait faire preuve de davantage de « flexibilité », d'autant que le dernier protocole social a introduit des hausses significatives de salaires ne tenant pas compte des

performances opérationnelles. Avec au passage de curieuses conséquences : « les agents des centres ayant les moins bonnes performances sont ceux qui bénéficient actuellement des augmentations les plus élevées », indique la Cour des comptes.

Aujourd'hui, le temps de travail des aiguilleurs du ciel est inférieur à la norme de 1.420 heures, « en décalage par rapport à la norme de 1.607 heures en vigueur dans la fonction publique en raison de sujétions particulières », note la Cour des Comptes. Payés en moyenne 110 00 euros bruts par an, soit 50 % de plus qu'un ingénieur de travaux du ministère, les contrôleurs ne travaillent qu'un jour sur deux. « Ce qui reste dans la moyenne européenne d'après une étude d'Eurocontrol de 2023 », précise toutefois la Cour des comptes. « Ce métier nécessite une concentration extrême et une capacité à penser dans l'espace, c'est intellectuellement très intense », justifie le patron de l'aviation civile.

Une réduction de l'empreinte territoriale

Les sages de la rue Cambon avancent ainsi l'idée d'une « individualisation » du travail. Une mesure que ne souhaite pas mettre en place le patron de l'aviation civile :

« l'individualisation est une mesure extrême de flexibilisation et nous n'en sommes pas là ». Et Chems Chkioua de justifier que « le travail en équipe apporte de la résilience et permet de faire corps, notamment lors de situations inattendues comme les événements extrêmes ». Pour autant, si parfois deux personnes suffiraient à répondre à un besoin, c'est bien toute une équipe d'une dizaine de contrôleurs qui peut être mobilisée...

De la souplesse a été récemment injectée, assure-t-on au sein de la DGAC, le principe du « un jour sur deux » pouvant varier selon les périodes, tout en respectant la réglementation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). « On cherche aussi à mieux répartir le travail entre l'été et l'hiver, ce qui impose des contraintes sur les congés », ajoute Chems Chkioua.

Afin de regrouper les forces vives, la DSNA a engagé un plan de rationalisation de son empreinte territoriale : il prévoit de passer de 28 à 18 centres d'approche métropolitains d'ici 2030 et de 20 à 25 tours de contrôle sur 79 entre 2028 et 2034, rappelle le rapport de la Cour des Comptes. De quoi générer de substantielles économies d'échelle, le maillage actuel étant jugé « plus dense et plus développé que celui de nos voisins ». Mais sa mise en œuvre est jugée bien trop lente, en raison notamment de « réticences politiques locales », certains élus craignant une moindre connectivité de leurs territoires.

Du retard dans la modernisation des équipements

Il n'y a pas « d'abandon de service », se défend Chems Chkioua. « Il n'est pas question de fermer des tours de contrôle, poursuit-il. C'est une confusion. Fermer une tour laisserait penser que l'aéroport n'est plus accessible, ce qui n'est pas le cas. Nous adaptons le service et nous n'avons aucunement l'intention d'être à l'origine de fermetures d'aéroports. »

Pour certains petits terrains à très faible trafic, l'aviation civile propose de remplacer les contrôleurs par des agents AFIS (service d'information de vol d'aérodrome) : il informe sur la météo et le trafic mais sans donner d'ordres. « Il ne s'agit pas de fermer des tours, mais de redéployer les contrôleurs là où on en a le plus besoin (les grands centres, ndlr) et d'adapter le service aux besoins locaux », insiste Chems Chkioua.

Les piètres performances du contrôle aérien français ne sont pas non plus étrangères à la vétusté d'une partie des équipements. « Les grands programmes de modernisation lancés par la DSNA pour essayer de combler le décrochage technologique du contrôle aérien français se sont enlisés, accumulant délais et surcoûts, peut-on lire dans le rapport de Vincent Capo-Canellas. Les pannes et dysfonctionnements se multiplient, ils sont de moins

en moins prévisibles et de plus en plus complexes à gérer. » Le déploiement du programme 4-Flight dans les centres d'approches a pour sa part « plus de 10 ans de retard ».

Le statut des contrôleurs aérien en question

« Nous avons un défi énorme de mutation technologique, reconnaît Chems Chkioua. Le programme 4-Flight est complexe, notamment parce que les normes internationales ont changé pendant son développement. » Quant aux fameuses « bandelettes de papier », toujours utilisés au sein de certains sites, elles ne seraient pas si anachroniques. « Les États-Unis les utilisent encore car c'est un système robuste et fiable, relativise le patron de l'aviation civile. Leur seul défaut est de ne pas communiquer avec le reste du système numérique. » Mais la modernisation des principales tours et centres d'approches est bien en cours.

Au vu du tableau peu flatteur des résultats de la DSNA, la Cour des comptes jette un pavé dans la mare en amenant à questionner l'actuel statut de fonctionnaire des contrôleurs aériens. « La majorité des contrôleurs aériens en Europe ne sont pas fonctionnaires, souligne ainsi la haute juridiction. Leurs rémunérations sont parfois plus élevées mais en contrepartie leur temps de travail effectif peut être supérieur. Leur performance opérationnelle en termes d'écoulement du trafic est meilleure qu'en France. »

Réponse du directeur général de l'aviation civile : « le changement de statut des contrôleurs aériens est un serpent de mer ». « Aujourd'hui, le coût unitaire du contrôle français est plutôt bien placé par rapport à ses homologues européens, poursuit Chems Chkioua. Quel que soit le statut, les règles de temps de travail et de formation de l'OACI s'imposent. Aux États-Unis, à Atlanta, l'aéroport qui gère le plus d'avions au monde, les contrôleurs sont des fonctionnaires. Pour moi, le statut n'est pas le levier le plus transformant. »

Le changement de statut de la DGAC sur la table

In fine, la Cour des comptes invite même à étudier un scénario plus ambitieux encore : changer le statut même de la DSNA, voire de la DGAC, pour se diriger vers « une structure juridique plus autonome ». Ce qui pourrait revenir à passer d'une administration centrale de l'Etat à un EPIC (Établissement public à caractère industriel et commercial), pour se sortir des contraintes de la fonction publique. « La question est de savoir si c'est contributif à la performance, à quel prix et dans quel délai, explique Chems Chkioua. En tant que patron, mon cap est simple : la sécurité d'abord, puis le service rendu aux passagers et aux compagnies. Tout ce qui y contribue est une priorité. »

Un renversement de table séduisant, mais tout sauf trivial. Certes, la France présente un cas de figure atypique en Europe : la DGAC regroupe à la fois l'opérateur (la DSNA), le régulateur économique (la DTA) et l'autorité nationale de surveillance (la DSAC). Dans les autres pays européens, la navigation aérienne bénéficie de davantage d'autonomie. Le changement de statut de la seule DSNA pourrait casser l'unité actuelle de la DGAC. Et si toute l'aviation civile était concernée, quid alors des activités régaliennes (DSAC et DTA) qui se trouveraient financées par des redevances aériennes ? Le sujet, qui pourrait susciter une levée de boucliers au niveau des syndicats, a peu de chance d'être pris en main avant l'arrivée d'un nouveau gouvernement.

EasyJet : la rivale de Ryanair finalement d'accord pour se vendre à un grand fonds américain

Les Echos - 5 juillet 2026

Valorisant la compagnie britannique 5,2 milliards de livres, la dernière offre du fonds de private equity américain Castllake a retenu l'attention du conseil d'administration. Malgré des déclarations en faveur de la préservation de l'activité, l'avenir d'EasyJet reste en suspens.

Un « oui » sur le gong. Dimanche soir, date limite des pourparlers, le conseil d'administration d'EasyJet a fait part dans un communiqué de sa décision d'accepter l'ultime offre de rachat du fond américain Castllake. Déposée le 23 juin, cette dernière proposition, de 690 pence par action, valoriserait la low-cost britannique à 5,2 milliards de livres sterling (6,9 milliards de dollars).

Pour l'heure, il ne s'agit que d'un accord de principe pour la sortie de la bourse de la compagnie aérienne, la date limite de dépôt d'une offre ferme est, elle, repoussée au 3 août prochain. « Rien ne garantit qu'une offre ferme sera déposée, même si certaines conditions préalables sont remplies ou levées », souligne la compagnie aérienne dans son communiqué.

Changement de pied

Le changement de pied est tout de même notable. Après avoir fait monter les enchères et rejeté quatre propositions successives, Easyjet estime désormais que la dernière offre du fonds de private equity présente maintenant « une valeur que le conseil d'administration serait disposé à recommander » aux actionnaires. Notamment au premier d'entre eux, le fondateur de la compagnie, Stelios Haji-Ioannou, qui détient encore 15,3 % des parts.

Cette main tendue tranche avec les précédentes déclarations qualifiant d'« opportunistes » les avances de Castllake, ces tentatives de prise de contrôle prédatrices menées dans un contexte d'un cours de Bourse « temporairement bas ».

Depuis les premières manoeuvres du fonds américain fin mai, l'action de la low-cost britannique - dont les résultats semestriels faisaient état d'un déficit de 377 millions de livres (436 millions d'euros) - a repris des couleurs. Au point d'effacer complètement la forte dépréciation enregistrée depuis le début du conflit au Moyen-Orient.

Pourparlers cartes sur table

La semaine dernière, Castllake avait retenu l'attention du conseil d'administration de la compagnie en proposant 650 pence par action. Bien que l'offre fût encore jugée insuffisante, la low-cost avait tout de même demandé une prolongation des discussions jusqu'au 5 juillet, en plus d'accorder au fonds américain un accès limité à certaines informations commerciales. Les pourparlers cartes sur table se sont révélés fructueux puisque Castllake a renchéri une nouvelle fois.

Il faut dire qu'EasyJet dispose de solides atouts, peu reflétés par son cours de Bourse. Rien que la valeur comptable de sa flotte, composée de 361 avions, dont plus de la moitié détenus en propre, s'élève à « environ 5 milliards de livres », estime Proactive Investors.

En plus de quoi, la deuxième compagnie européenne en termes de passagers transportés dispose de créneaux horaires recherchés dans les principaux aéroports européens saturés comme Charles-de-Gaulle et Orly à Paris, Gatwick à Londres ou encore Fiumicino à Rome.

D'ici à 2033, le transporteur devrait également recevoir d'Airbus quelques 282 A320neo, l'appareil le plus prisé du marché, de plus en plus difficile à obtenir rapidement compte tenu de la forte demande.

Barrières réglementaires

De quoi aiguïser l'appétit de Castlake, grand habitué des opérations dans l'aérien. Le fonds s'était notamment associé avec Air France-KLM pour acquérir une partie de la compagnie aérienne scandinave SAS, avant de revendre les parts au groupe aérien franco néerlandais. Pour mettre la main sur EasyJet, Castlake a su surmonter les barrières réglementaires.

En Europe comme au Royaume-Uni, une compagnie aérienne doit être détenue à plus de 50 % et contrôlée de manière effective par des Etats ou des ressortissants locaux. Pour être en règle, Castlake s'est associé aux hommes d'affaires irlandais Peter Bellew et Mark Breen.

Le premier était directeur des opérations d'EasyJet, avant de partir brusquement en 2022. Passé également chez Ryanair, Malaysia Airlines et Riyadh Air, il a depuis cofondé Dooks Capital, un fonds d'investissement et de conseil spécialisé dans l'aviation, basé en Arabie saoudite. Le second est le directeur général de la société Oneiros Aerospace. Il fut un temps directeur des opérations d'Oman Air et vice-président exécutif de Saudia Airlines.

Vers une dissolution d'EasyJet ?

Pour l'heure, nul ne sait ce qu'il adviendra d'EasyJet. « Castlake a souligné (son) profond respect » pour la low-cost et « son intention de soutenir sa croissance future et sa transformation en une compagnie aérienne européenne plus solide », assure la compagnie aérienne dans son communiqué dimanche. Le fonds américain « soutient le programme de modernisation de la flotte d'EasyJet, qu'elle considère comme central pour la compétitivité, l'efficacité et les objectifs de durabilité à long terme », ajoute-t-elle.

Mais ces déclarations de bonnes intentions ne sont pas prises pour paroles d'Evangile par les analystes financiers. Au vu de l'historique de Castlake, considéré d'avantage comme « acteur majeur du leasing d'avions et non comme un fonds de capital-investissement traditionnel », ceux de Bernstein misent plutôt sur une dissolution de l'entreprise, avec la vente à la découpe de ses actifs, notamment son offre de vacances à succès EasyJet Holidays.

Si tel était le plan, alors les cartes du transport aérien européen seraient rebattues. « Cela laisse présager un resserrement supplémentaire de l'offre dans le secteur du transport aérien intra-européen », notent les analystes de Bernstein. L'espace libéré par EasyJet, qui détient aujourd'hui 10 % du marché point-à-point, aiguïserait fortement l'appétit des autres compagnies aériennes. Et celui des low-cost en premier lieu.

Emirates recrute hôtesses et stewards en France : un modèle attractif mais exigeant marqué par un turnover élevé

Air Journal - 5 juillet 2026

Emirates organise en juillet une nouvelle campagne de recrutement en France pour ses équipages de cabine, avec des journées portes ouvertes dans cinq villes. Derrière ces sessions de recrutement régulières se cache un modèle très structuré, attractif sur le plan financier mais exigeant en termes de rythme de travail, de mobilité et de vie à Dubaï.

La compagnie de Dubaï recevra les candidats à Marseille le 6 juillet, à Paris le 16 juillet, à Bordeaux le 18 juillet, à Lyon le 20 juillet et à Toulouse le 29 juillet, dans des hôtels situés à proximité des grands axes et des plateformes aéroportuaires. Ces journées se déroulent sur une journée entière, avec présélection, évaluations et entretiens pour les candidats retenus. Il est recommandé de se préinscrire en ligne, mais les candidats peuvent aussi se présenter sans rendez-vous avec un CV en anglais et une photo récente.

La compagnie émiratie basée à Dubaï indique rechercher des personnes « passionnées et motivées » capables d'offrir un accueil personnalisé et une expérience mémorable aux passagers, tout en maîtrisant les procédures de sécurité. Les recrues bénéficient d'une formation complète au centre d'entraînement d'Emirates à Dubaï, axée sur la sûreté, les procédures d'urgence, le service à bord et les premiers secours.

Ville Date Lieu / Adresse

Bordeaux

18 juillet

Hilton Garden Inn, 17 allée de Rio, 33800 Bordeaux

Lyon

20 juillet

Sofitel Lyon Bellecour, 20 quai Gailleton, 69288 Lyon

Marseille

6 juillet

Intercontinental Marseille – hôtel Dieu, 1 place Daviel, 13002 Marseille

Paris

16 juillet

Melia International, 9 rue du Voyageur, Roissy Pôle Ouest, 95700 Roissy-en-France

Toulouse

29 juillet

Pullman Toulouse Airport, 2 avenue Didier Daurat, 31700 Blagnac

Un salaire de base et une paye à l'heure de vol

Pour les nouveaux entrants en classe Économie (Grade II), Emirates offre une rémunération en trois volets. Le salaire de base mensuel est affiché entre 4 835 et 4 980 dirhams (AED), soit environ 1 316 à 1 355 dollars, auxquels s'ajoute un paiement horaire de 66,30 à 69,60 AED (18 à 19 dollars) par heure de vol, sur la base de 80 à 100 heures mensuelles.

Selon un article du Times of India, la rémunération totale moyenne pour un personnel navigant commercial (PNC) débutant chez Emirates atteint environ 10 802 AED par mois, soit autour de 2 940 à 3 100 dollars, en incluant le salaire de base, les heures de vol et les indemnités de repas en escale versées en différé. Ces chiffres sont cohérents avec les informations publiées sur des sites de carrières du secteur aérien, qui évoquent une « rémunération totale moyenne » d'environ 11 244 AED par mois pour les Grade II, et avec les données compilées par le site d'emploi Glassdoor, où la plupart des témoignages situent la rémunération mensuelle totale autour de 9 000 à 10 500 AED pour un PNC basé à Dubaï.

Salaire net d'impôts, participation aux bénéfices et perspectives d'évolution

Avec l'expérience, les superviseurs de cabine, chefs de cabine et membres d'équipage affectés en Affaires ou en Première peuvent dépasser 15 000 à 22 000 AED (4 000 à 6 000 dollars) par mois selon le grade et le nombre d'heures de vol, avec en complément une « participation aux bénéfices » annuelle équivalant à plusieurs semaines de salaire ces

dernières années. Pour l'exercice 2025-2026, Emirates a ainsi annoncé une prime équivalente à vingt semaines de salaire de base pour environ 131 000 employés, soit près de cinq mois de rémunération, en remerciement de leur contribution aux bénéfices records avant impôts de 24,4 milliards de dirhams (6,6 milliards de dollars).

Cette structure de rémunération repose sur un salaire fixe relativement modeste et une part variable importante, liée au volume d'heures de vol et au nombre d'escales entre deux vols, ce qui explique les écarts observés d'un mois à l'autre. Le modèle demeure néanmoins attractif pour de nombreux candidats, notamment en début de carrière, en raison du caractère net d'impôt du salaire à Dubaï et des perspectives de montée en grade au sein d'une grande compagnie internationale.

Logement, avantages et voyages

Emirates met en avant un ensemble d'avantages matériels significatifs pour ses PNC. Elle offre un logement de fonction gratuit à Dubaï – appartements meublés partagés, charges incluses – ainsi qu'une navette gratuite entre le domicile et l'aéroport. Les équipages bénéficient également d'une couverture médicale et dentaire, d'une assurance vie, d'un billet annuel gratuit pour leur pays d'origine et de billets à prix réduits pour eux et leurs proches sur le réseau d'Emirates et de ses partenaires.

La compagnie de Dubaï met aussi en avant des congés annuels d'environ 30 jours, et des réductions sur des attractions à Dubaï. Selon les témoignages recueillis par Glassdoor et divers médias spécialisés, ces avantages compensent partiellement le coût de la vie élevé dans l'émirat et la nécessité de partager son logement, souvent avec deux à trois collègues.

Un rythme de travail dense et irrégulier

En contrepartie de ce package, les conditions de travail restent exigeantes. Les équipages de cabine effectuent en moyenne 80 à 100 heures de vol par mois, parfois davantage, avec des décalages horaires fréquents, des nuits travaillées, des week-ends et jours fériés sur le pont, ainsi que des escales plus ou moins longues selon le réseau desservi. Les plannings sont généralement publiés peu de temps avant le début du mois, ce qui complique la planification d'une vie personnelle stable.

Ce rythme, combiné à la fatigue liée à la pression cabine, au travail debout et au service haut de gamme, est souvent cité comme un facteur de burnout après deux à cinq ans de carrière. De nombreux témoignages décrivent le poste comme un « tremplin » idéal pour voyager et accumuler de l'expérience, mais rarement comme une carrière à vie.

Une forte mobilité et un turnover assumé

La mobilité est au cœur du modèle d'Emirates. La quasi-totalité des PNC sont expatriés, issus d'environ 140 pays, et vivent à Dubaï le temps de leur contrat, généralement de trois ans renouvelables. Beaucoup finissent par rentrer dans leur pays d'origine ou par se reconvertir dans d'autres métiers du transport aérien ou des services après quelques années, ce qui alimente un renouvellement du personnel structurellement élevé.

Ce taux d'attrition, estimé dans la profession entre 10% et 20% par an pour les personnels de cabine, est intégré au modèle économique de la compagnie émiratie, qui continue d'agrandir sa flotte avec de nouveaux gros-porteurs Airbus A350 et Boeing 777X. Emirates organise ainsi

en continu des campagnes de recrutement dans de nombreux pays, dont la France, pour remplacer les départs naturels et accompagner la croissance de son réseau.

Culture d'entreprise et encadrement strict

Plusieurs sources évoquent également une culture d'entreprise très encadrée. Apparence, ponctualité, forme physique et comportement sont étroitement surveillés, avec des règles strictes sur les tatouages visibles, la coiffure et l'usage des réseaux sociaux. Les absences maladie et les retards peuvent entraîner des sanctions, dans un contexte où il n'existe pas de syndicat représentatif comparable à ceux des grandes compagnies européennes ou nord-américaines.

Les perspectives de progression vers la cabine Affaires ou Première, puis vers des postes de chef de cabine, sont réelles mais compétitives, et beaucoup de PNC restent plusieurs années en cabine Économie. Pour certains, cette hiérarchie lente est un motif supplémentaire de départ après un premier cycle de contrat, malgré les avantages financiers.

Pour les candidats français, ces journées portes ouvertes de juillet offrent une possibilité de rejoindre une compagnie emblématique, de voyager dans le monde entier et de bénéficier d'un salaire net d'impôts attractif, surtout en début de carrière. Mais cette opportunité suppose d'accepter une vie basée à Dubaï, un rythme de travail soutenu et une forte flexibilité, dans un environnement très réglementé où la rotation du personnel fait partie du modèle.

Comment l'Airbus A320neo a aidé Brussels Airlines à réduire de 50% les nuisances sonores de sa flotte

air-journal.fr – 5 juillet 2026

Brussels Airlines affirme avoir réduit de 50% les nuisances sonores de sa flotte depuis 2014, principalement grâce à l'introduction de l'Airbus A320neo et au retrait progressif des appareils plus anciens. Cette évolution s'inscrit dans une stratégie plus large, menée avec Brussels Airport (Bruxelles-Zaventem), pour limiter l'impact acoustique du trafic aérien sur les riverains tout en maintenant la connectivité du hub bruxellois.

Douze ans pour diviser par deux le bruit

Depuis 2014, Brussels Airlines indique avoir réduit de 50% les nuisances sonores de l'ensemble de ses avions. Elle attribue cette baisse à un renouvellement accéléré de sa flotte moyen-courrier, entamé en novembre 2023 avec la réception de son premier Airbus A320neo. Résultat : l'empreinte sonore globale de la compagnie aérienne belge en 2026 est deux fois inférieure à celle de 2014, alors que Brussels Airlines continue de desservir un réseau dense au départ de Brussels Airport, selon la CEO Dorothea von Boxberg.

Le rôle clé de l'Airbus A320neo

L'A320neo est au cœur de cette transition acoustique. D'après Brussels Airlines, ce modèle consomme jusqu'à 20% de carburant en moins, réduit les émissions de CO2 et diminue de 50% le bruit par rapport aux appareils de la génération précédente de type A320ceo. Le nouveau monocouloir remplace progressivement les anciens A319/320, tout en offrant plus de sièges, ce qui permet de réduire la consommation de carburant par passager d'environ 30%.

« L'A320neo réduit considérablement le bruit et l'empreinte CO2 par rapport à la génération actuelle d'A320 », souligne Dorothea von Boxberg, qui y voit « une nouvelle étape » dans la stratégie de durabilité de Brussels Airlines.

Une flotte en cours de modernisation

Brussels Airlines a déjà réceptionné huit A320neo depuis 2023, et son carnet de commandes prévoit à terme 13 exemplaires de ce type. La flotte totale de la compagnie belge comptera ainsi 46 avions, tous modèles confondus, avec une part croissante d'appareils de dernière génération.

Chaque nouvel appareil est livré directement par Airbus, une première dans l'histoire de la compagnie belge. « Cet avion représente un grand moment de fierté pour toute la famille Brussels Airlines », insiste Dorothea von Boxberg, qui rappelle que la maison-mère Lufthansa Group vise une division par deux des émissions nettes de carbone d'ici 2030 et la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Un contexte de pression réglementaire autour du bruit

Cette réduction du bruit intervient alors que le permis d'environnement de Brussels Airport est au cœur de débats politiques en Flandre. En mars 2024, un nouveau permis prévoyait une limitation à 240 000 mouvements de vols par an en 2032, ainsi que des mesures spécifiques pour réduire les nuisances sonores. Ce permis a finalement été annulé en juillet 2025, tout en autorisant l'exploitation de l'aéroport jusqu'au 30 juin 2029, le temps de mener une « procédure d'approche équilibrée » imposée par le cadre européen.

Cette procédure vise à définir, en concertation avec les compagnies aériennes, les autorités et le gestionnaire de l'aéroport, un ensemble de mesures jugées « équilibrées », combinant objectifs de réduction des nuisances sonores et impératifs de connectivité et de développement économique.

La stratégie de Brussels Airport pour des avions plus silencieux

Brussels Airport a également mis en place une politique tarifaire destinée à favoriser l'utilisation d'avions plus silencieux. Depuis 2004, les redevances aéroportuaires varient en fonction de l'efficacité sonore des appareils, et depuis 2023, les avions les plus bruyants peuvent payer jusqu'à 20 fois plus que les plus silencieux.

Cette incitation financière a contribué à augmenter la part des vols opérés avec des avions à faible niveau sonore : 42% des vols commerciaux de 2025 ont été effectués avec les appareils les plus performants sur le plan acoustique, tels que l'A320neo, contre 32% en 2023 et 20% en 2016. Pour Brussels Airport, ces résultats montrent qu'il est possible de « concilier croissance et limitation de l'impact sur l'environnement », grâce à une combinaison de renouvellement de flotte et de mesures aéroportuaires ciblées.

Des mesures complémentaires au sol

Au-delà des avions eux-mêmes, Brussels Airport mise sur des actions au sol pour réduire le bruit perçu par les riverains. L'aéroport prévoit notamment la construction d'une zone dédiée aux essais moteurs, clôturée et équipée de murs antibruit, afin de limiter les nuisances générées par les tests de puissance. L'utilisation accrue d'équipements de manutention électriques doit également réduire le bruit et les émissions autour des postes de stationnement.

Depuis plus de vingt ans, l'aéroport de la capitale belge suit l'évolution de la pollution sonore via des mesures régulières et le recalcul de « contours de bruit », des cartes qui indiquent les zones où les nuisances sont les plus importantes. Selon Brussels Airport, le nombre de riverains potentiellement fortement gênés diminue progressivement, en lien avec la modernisation des flottes et les mesures de gestion du trafic.

Salaires des pilotes : les majors américaines font flamber les rémunérations, les compagnies européennes suivent à distance

air-journal.fr – 4 juillet 2026

Les salaires des commandants de bord des grandes compagnies aériennes américaines sur les vols long-courriers atteignent désormais des niveaux historiques, dépassant fréquemment les 400 000 dollars par an pour les profils les plus expérimentés. En Europe, les rémunérations restent très élevées, mais légèrement en retrait, avec des fourchettes typiques de 170 000 à 260 000 euros annuels pour un commandant de bord long-courrier chez les grandes compagnies traditionnelles.

Des salaires records pour les commandants de bord américains

Selon une analyse publiée par le site Simple Flying, la pénurie de pilotes et la nouvelle génération de conventions collectives ont propulsé les salaires des commandants de bord des majors américaines vers le haut de l'échelle. Sur les gros-porteurs opérés en long-courrier (Airbus A350, Boeing 777, 787...), le site dédié aux carrières des pilotes Rotate Pilot estime qu'un commandant de bord chez Delta, United ou American Airlines peut viser entre 345 000 et plus de 500 000 dollars de rémunération annuelle, primes comprises.

Chez Delta Air Lines, par exemple, un commandant de bord long-courrier en haut de grille touche un salaire de base d'environ 440 000 dollars par an, auquel s'ajoutent la participation aux bénéfices, la cotisation de retraite et les indemnités de déplacement, pour un total estimé proche de 600 000 dollars annuels. Les sites spécialisés EpicFlightAcademy et American Flyers confirment cette tendance, en décrivant des grilles où un commandant de bord de grande compagnie américaine atteint plus de 330 000 dollars dès la 6e année, puis progresse autour de 350 000 dollars et au-delà avec l'ancienneté.

Copilotes américains : des planchers déjà très élevés

Cette forte progression ne concerne pas uniquement les commandants de bord. Les copilotes des majors américaines bénéficient aussi de hausses à deux chiffres, liées au manque de pilotes disponibles. Les guides de salaires 2026 indiquent que les premiers officiers de grandes compagnies débutent souvent entre 110 000 et 160 000 dollars annuels, tandis que les copilotes expérimentés dépassent 200 000 à 240 000 dollars dans certains cas.

Chez les compagnies régionales américaines, les salaires ont été également relevés. Rotate Pilot cite des rémunérations d'entrée autour de 70 000 à 75 000 dollars pour un copilote, avec des commandants de bord sur des lignes régionales dépassant 120 000 dollars, assortis de primes et de dispositifs de « flow-through » (qui permet à un pilote d'une compagnie régionale de passer automatiquement, ou quasi automatiquement, vers une grande compagnie du même groupe). Cette inflation salariale reflète un contexte où les compagnies

aériennes paient plus pour sécuriser leurs effectifs face aux départs en retraite et à la croissance du trafic aérien.

Comparatif européen : Lufthansa, Air France, British Airways et Ryanair

En Europe, les salaires des pilotes restent parmi les plus élevés des professions qualifiées, avec des rémunérations nettement au-dessus des autres catégories du transport aérien. Les comparatifs internationaux de Rotare Pilot donnent, pour les grands transporteurs européens, des fourchettes annuelles pour les commandants de bord long-courrier : Lufthansa : 180 000 à 280 000 euros par an ; Air France : 170 000 à 260 000 euros ; British Airways et KLM : 160 000 à 250 000, respectivement en livres ou en euros.

Pour les copilotes, les fourchettes typiques se situent entre 60 000 et 140 000 euros annuels, selon l'ancienneté et le type d'appareil. Les grandes compagnies nationales offrent les niveaux de salaire les plus élevés, tandis que les low-cost comme Ryanair se situent plutôt entre 50 000 et 100 000 euros pour les copilotes, et 140 000 à 200 000 euros pour les commandants de bord.

Un commandant de bord expérimenté sur long-courrier (par exemple chez Air France) peut gagner, voire dépasser, 200 000 euros brut à l'année, en combinant salaire fixe, primes de vol, découchés et indemnités. À l'autre extrémité de la grille, un copilote débutant en Europe peut percevoir entre 2 500 et 4 000 euros brut mensuels, parfois moins chez certaines low-cost.

21,2 millions de passagers en juin 2026 : Ryanair bat un nouveau record de trafic mensuel

air-journal.fr - 4 juillet 2026

Première compagnie aérienne européenne en nombre de passagers, Ryanair a transporté 21,2 millions de voyageurs en juin 2026, établissant un nouveau record mensuel pour la low-cost irlandaise.

Ce chiffre représente une hausse de 7 % par rapport à juin 2025, où Ryanair avait déjà acheminé 19,9 millions de voyageurs. Le taux de remplissage des avions est resté stable à 95 %, signe d'une demande soutenue. La low cost a opéré plus de 116 800 vols au cours du mois. Malgré ce volume élevé, elle a maintenu un taux d'occupation élevé, confirmant l'attractivité de ses tarifs bas en période estivale.

Croissance soutenue et avions bien remplis

Dans son communiqué officiel publié jeudi 2 juillet, Ryanair a qualifié son trafic en juin 2026 de « nouveau record mensuel de 21,2 millions de passagers ». La performance dépasse le précédent record établi en août 2025. Ce résultat s'inscrit dans une tendance positive. Sur les douze derniers mois, Ryanair a transporté plus de 211 millions de passagers, avec un taux de remplissage moyen de 94 %.

Les observateurs soulignent la capacité de la low cost irlandaise à croître tout en gardant des avions pleins, même face aux défis récurrents du secteur comme les grèves du contrôle aérien ou les tensions géopolitiques.

Avec cette performance estivale, Ryanair renforce sa position de premier transporteur aérien en Europe par le nombre de passagers transportés. Elle prévoit de continuer son expansion dans les mois à venir, soutenue par sa flotte importante et ses bases réparties sur le continent.

Michael O'Leary, son emblématique directeur général, n'a pas encore commenté publiquement ces chiffres du mois de juin, mais la direction met régulièrement en avant la robustesse de la demande pour les voyages low-cost en Europe. Ce record arrive au début de la haute saison estivale, période stratégique pour Ryanair qui mise sur des volumes élevés pour compenser les investissements dans de nouveaux avions.

Pau–Paris Orly : Amelia sécurise la ligne pour quatre ans en DSP

air-journal.fr - 4 juillet 2026

La compagnie française Amelia, marque commerciale de Regourd Aviation, annonce la reprise pour quatre ans de la ligne Pau–Paris Orly dans le cadre d'une délégation de service public (DSP) attribuée par le Syndicat mixte Pau Pyrénées.

Opérée en Embraer 145, la desserte proposera deux allers-retours en semaine, avec une commercialisation assurée à la fois sur flyamelia.com et sur les canaux d'Air France, permettant notamment le cumul de Miles Flying Blue.

Une DSP de quatre ans pour sécuriser Pau–Orly

La nouvelle délégation de service public aérienne accordée à Amelia court à compter du 1er juillet 2026 pour une durée de quatre ans, ce qui donne de la visibilité aux acteurs économiques du bassin palois et aux voyageurs réguliers vers la capitale. Cette DSP est portée par le Syndicat mixte Pau Pyrénées, qui s'était déjà mobilisé pour le retour de la liaison en février 2025 après son arrêt par Transavia à l'automne 2024.

Le choix d'une DSP pour Pau–Orly s'inscrit dans le mouvement observé sur plusieurs liaisons d'aménagement du territoire, où l'État ou les collectivités soutiennent la continuité de dessertes jugées essentielles mais structurellement fragiles sur le plan économique. Amelia n'en est pas à son coup d'essai sur ce modèle : la compagnie exploite déjà, sous des schémas similaires, des lignes comme Rodez–Paris Orly, Clermont-Ferrand–Paris Orly ou Brive–Paris Orly.

Horaires adaptés aux clientèles affaires et loisirs

Pour le mois de juillet, Amelia met en place une fréquence bi-quotidienne du lundi au vendredi, avec des départs de Pau à 7 h 05 et 17 h 35, et des retours d'Orly à 9 h 15 et 19 h 45. Le dimanche, une rotation en fin de journée est proposée, avec un Pau–Orly à 17 h 35 et un Orly–Pau à 19 h 45, permettant notamment les retours de week-end.

Avec un temps de vol d'environ 1 h 30, ces créneaux permettent aux passagers affaires d'effectuer l'aller-retour sur la journée tout en conservant une amplitude de travail significative à Paris ou à Pau. Les voyageurs loisirs bénéficient quant à eux de l'accessibilité renforcée de l'aéroport d'Orly, en particulier depuis l'ouverture de la ligne 14 du métro qui relie directement la plateforme au cœur de la capitale.

Embraer 145 : un appareil taillé pour les lignes régionales

Amelia confirme l'utilisation de l'Embraer 145 comme appareil dédié à la liaison Pau–Orly, un jet régional de 50 sièges qui constitue le cœur de flotte du groupe. Cette configuration tout économique, avec sièges en cuir et cabine étroite mais allongée, vise un compromis entre confort, flexibilité opérationnelle et coûts d'exploitation sur des marchés à volumes limités.

La flotte d'Amelia comprend 13 avions, avec également des Embraer 135, Airbus A319 et A320, ce qui lui permet de proposer une palette de capacités adaptée à la diversité de ses contrats d'affrètement et de ses lignes propres. L'Embraer 145 est particulièrement adapté aux lignes de service public telles que Pau–Orly ou Rodez–Orly, où le trafic a diminué depuis la crise sanitaire mais demeure stratégique pour la connectivité régionale.

Une distribution adossée au réseau Air France

La ligne Pau–Orly sera commercialisée sur le site flyamelia.com, avec une gamme tarifaire pensée à la fois pour les clientèles affaires (offre « Pro », cartes d'abonnement) et pour les voyageurs de loisirs. Amelia confirme par ailleurs la signature d'accords commerciaux avec Air France, permettant la vente des vols sur les canaux de la compagnie nationale (site internet, agences de voyages), et l'accès aux avantages Flying Blue, aux cartes d'abonnement Air France ainsi qu'au programme BlueBiz pour les entreprises.

Ces accords de partage de codes et de distribution conjointe s'inscrivent dans la continuité des coopérations déjà mises en place sur d'autres liaisons régionales, comme Brive–Orly ou Rodez–Orly, où Amelia opère les vols tandis qu'Air France assure le portage commercial. Ils facilitent les correspondances avec le réseau moyen et long-courrier d'Air France au départ d'Orly et de Paris-Charles de Gaulle, renforçant l'attractivité de la desserte pour les voyageurs connectés vers d'autres destinations.

« Un service premium » selon Alain Regourd

Dans le communiqué, Alain Regourd, président du groupe Amelia, souligne l'importance de la desserte pour la clientèle locale : « Nous nous réjouissons de reprendre notre desserte de la liaison Pau–Orly. Nous remercions le Syndicat Mixte Pau Pyrénées de sa confiance : nous nous engageons à apporter un service premium, en proposant l'accès à Paris via Orly – qui correspond à une demande forte de la clientèle ».

Fondée en 1978, Amelia (Regourd Aviation) s'est historiquement développée sur des activités d'affrètement pour le compte d'autres compagnies, de vols charters et de services sur mesure pour des clients institutionnels et corporate. Amelia met également en avant ses capacités de maintenance intégrée, avec des centres Part-145 agréés par l'EASA, un agrément Part-CAMO et plusieurs certifications IOSA, qui lui permettent de maîtriser l'ensemble de la chaîne de maintenance de sa flotte.

