

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 7 juillet 2026 :

- « Grève annoncée à l'aéroport de Bruxelles » : un syndicat annonce qu'un mouvement « est sur le point d'être déclenché »
 - ITA Airways : l'accord salarial qui veut stabiliser le pavillon italien sous bannière Lufthansa
 - Voyageurs du Monde veut sortir de la Bourse pour accélérer à l'international
 - SAF : Deutsche Bank et Lufthansa renforcent leur alliance climat
 - "Le contexte reste délicat" : comment Vinci et la CCI vont-ils relancer la fréquentation de l'aéroport de Rennes ?
 - Boeing rallume la machine 737 MAX avec une nouvelle ligne d'assemblage à Everett
-

« Grève annoncée à l'aéroport de Bruxelles » : un syndicat annonce qu'un mouvement « est sur le point d'être déclenché »

RTL Info – 6 juillet 2026

Un conflit social chez le sous-traitant Alyzia pourrait perturber l'aéroport de Bruxelles. La CSC dénonce un licenciement antisyndical et des conditions de travail dangereuses.

Un mouvement de grève pourrait perturber les activités à l'aéroport de Bruxelles dans les prochains jours. En cause : un conflit social chez Alyzia, une entreprise sous-traitante chargée notamment du nettoyage des avions. La CSC dénonce dans un communiqué intitulé « grève annoncée à l'aéroport de Bruxelles » le licenciement d'une travailleuse désignée comme déléguée syndicale ainsi que des conditions de travail qu'elle juge « indignes et dangereuses ».

Selon le syndicat chrétien, une employée a été licenciée le 9 juin, le jour même où elle avait été désignée comme déléguée syndicale. Pour la CSC, ce licenciement constitue une atteinte à la liberté syndicale et vise à empêcher l'exercice d'un mandat syndical.

Le syndicat affirme qu'aucun motif sérieux n'a été avancé pour justifier cette décision. Il évoque notamment l'absence d'avertissements disciplinaires et des accusations qui n'auraient jamais été communiquées à la travailleuse.

Des conditions de travail dénoncées

Au-delà de ce licenciement, la CSC dénonce également plusieurs pratiques au sein de l'entreprise. Elle évoque des pressions exercées sur les travailleurs intérimaires, notamment concernant les congés, les prolongations de shifts ou leur recours lors des mouvements de grève. Le syndicat fait également état de sanctions infligées à certains travailleurs pour avoir simplement respecté leurs horaires.

La CSC estime par ailleurs que les équipes travaillent dans des conditions matérielles dégradées. Elle pointe un manque de véhicules, du matériel défectueux et des difficultés à transporter les équipements nécessaires, obligeant parfois les travailleurs à parcourir de longues distances à pied sur le tarmac tout en portant des charges lourdes.

Le syndicat évoque également des conditions climatiques particulièrement difficiles, avec des températures pouvant atteindre 47°C sur le tarmac lors des épisodes de forte chaleur, un manque de ventilation dans les hangars ainsi qu'un accès qu'il juge parfois insuffisant à l'eau. Il reproche aussi à la direction de ne pas adapter les tenues de travail, contrairement à d'autres entreprises présentes sur le site.

Un préavis de grève déposé

Face à cette situation, la CSC indique avoir déposé une plainte auprès de l'inspection sociale et introduit un préavis de grève. « Un mouvement de grève est sur le point d'être déclenché », indique la CSC. Selon le syndicat, la mobilisation pourrait s'étendre à d'autres secteurs de l'aéroport par solidarité avec les travailleurs concernés.

La CSC affirme également avoir interpellé Brussels Airport Company sur la situation. Elle estime que le gestionnaire de l'aéroport ne peut ignorer les conditions de travail dénoncées chez l'un de ses sous-traitants.

« La paix sociale n'est aujourd'hui plus garantie », prévient le syndicat, qui estime que ce dossier dépasse le cas individuel de la travailleuse licenciée et concerne l'ensemble des travailleurs actifs sur le tarmac.

ITA Airways : l'accord salarial qui veut stabiliser le pavillon italien sous bannière Lufthansa

Air Journal - 7 juillet 2026

ITA Airways et les syndicats représentatifs du personnel navigant et au sol ont trouvé, début juillet, un compromis sur un nouveau contrat collectif d'entreprise, associé au renouvellement de la section « transporteurs » de la convention collective nationale du transport aérien italien (CCNL).

Ce projet d'accord, qui prévoit une revalorisation moyenne de 30% du traitement économique global, doit encore être soumis au conseil d'administration d'ITA Airways et entériné par les assemblées de salariés.

Un accord charnière pour ITA sous contrôle Lufthansa

Après plus d'un an de négociations, la compagnie — détenue à 90% par Lufthansa depuis l'exercice, le 1er juin, d'une option portant sur la quasi-totalité du capital, le solde restant aux mains du ministère italien de l'Économie — a abouti à un accord avec Filt-Cgil, Fit-Cisl, UilTrasporti, Ugl Trasporto Aereo, Anpac et Anp. Le texte couvre à la fois la partie « transporteurs » du CCNL et le contrat collectif d'entreprise, avec des échéances fixées respectivement au 31 décembre 2027 et au 31 décembre 2028, l'alignement des deux dates étant explicitement prévu lors du prochain renouvellement.

Pour la direction, l'accord constitue un jalon dans la trajectoire d'intégration d'ITA au sein du groupe Lufthansa, appelée à être pleinement effective à partir de 2027. Joerg Eberhart, directeur général d'ITA Airways, le présente comme « un résultat d'une grande importance pour la compagnie et pour l'ensemble de nos collaborateurs », fruit d'« un dialogue sérieux et responsable ».

Hausses de rémunération et primes « una tantum »

Selon les données communiquées par les syndicats et la compagnie, le projet prévoit une augmentation moyenne de 30% du traitement économique global, incluant salaire de base, indemnités fonctionnelles, éléments variables (heures supplémentaires, majorations), avantages intégrés (tickets-restaurant, prestations diverses), contributions patronales et primes exceptionnelles. La convention collective de branche est prolongée jusqu'à fin 2027, tandis que l'accord d'entreprise court jusqu'à fin 2028, ce qui donne de la visibilité aux salariés dans un contexte de transformation rapide du pavillon italien.

L'enveloppe comporte des primes « una tantum » différenciées : pour le personnel au sol, un montant de 1 480 euros est prévu au titre de la vacance contractuelle, tandis que pour les pilotes et personnels de cabine la prime varie de 1 500 à 4 500 euros selon la qualification. La FIT-CISL précise que, pour les personnels au sol, l'accord s'accompagne d'augmentations en trois tranches, du doublement du dispositif de « welfare » (bien-être) en 2026, d'une hausse des tickets-restaurant et de l'indemnité de présence journalière, de trois jours de congés

supplémentaires à partir de 2027, ainsi que du renforcement de la prévoyance complémentaire et de la couverture santé.

Navigants : grilles salariales, congés et indemnités de déplacement

Pour le personnel navigant (pilotes et PNC), les hausses salariales seront échelonnées : +3% en septembre 2026, +4% en 2027, +5% en 2028, avec un calcul plus favorable de la treizième et de la quatorzième mensualité et un renforcement des contributions patronales au fonds de pension. Les congés pourront atteindre 30 jours, en fonction de l'âge, tandis que la couverture santé de catégorie sera étendue à l'ensemble du foyer.

Sur le plan opérationnel, l'accord introduit une indemnisation spécifique pour l'activité de vol ainsi que l'extension du temps partiel hebdomadaire aux mois d'été, deux éléments directement liés à la gestion de l'offre dans un contexte de contraintes de flotte. La FIT-CISL souligne aussi l'augmentation du nombre d'échelons d'ancienneté pour les deux catégories de personnel, ce qui structure davantage les perspectives de carrière au sein de la compagnie. L'un des points les plus sensibles de la négociation portait sur les indemnités de déplacement. Celles-ci ne seront plus calculées à l'heure mais à la journée, avec des montants allant de 47 euros pour les vols intérieurs à 56 euros pour les liaisons internationales, et jusqu'à 77 euros pour l'Amérique du Nord, le Canada, Paris et Londres.

Un signal social dans un secteur sous tension

Les syndicats présentent le compromis comme un résultat qui « reconnaît la valeur du travail » et « protège pleinement compétences et droits » dans un secteur considéré comme stratégique pour l'économie, le tourisme et la compétitivité de l'Italie. Monica Mascia, secrétaire générale de la FIT-CISL, estime que « ce renouvellement, fruit d'un dialogue de négociation sérieux et constructif, inaugure une phase nouvelle et plus participative », première étape d'un processus de « reconstruction de la confiance et de fidélisation du personnel ».

Voyageurs du Monde veut sortir de la Bourse pour accélérer à l'international

Les Echos - 6 juillet 2026

Le tour-opérateur a annoncé lundi soir sa volonté de racheter le solde du capital de la société afin de la retirer de la Bourse et être plus libre de ses investissements à l'étranger.

L'actionnaire majoritaire du spécialiste du voyage sur mesure et d'aventure Voyageurs du Monde, la société Advantage, composée des fondateurs et de certains investisseurs institutionnels, a annoncé lundi soir vouloir acquérir le solde du capital de la société et la retirer de la Bourse.

But de l'opération : faciliter le développement de la société à l'international, a mis en avant le directeur général de Voyageurs du Monde, Alain Capestan, joint par l'AFP. Une volonté qui anime le groupe depuis plusieurs années, mais qui tarde à se concrétiser réellement.

Lancement d'une offre publique d'achat

Advantage, qui détenait jusqu'à présent 62,24 % du capital de Voyageurs du Monde, va d'abord monter à 86,44 % grâce à l'apport de titres détenus par les investisseurs

institutionnels en direct, et à l'acquisition d'une petite participation détenue par la société Amiral Gestion. Le voyageur compte notamment à son capital la banque publique d'investissement Bpifrance, une filiale du Crédit Mutuel ainsi que la société d'investissement américaine Certares.

Avantage annonce également vouloir lancer en parallèle une offre publique d'achat (OPA) pour un prix de 180 euros par action, un montant supérieur de 23,7 % au cours de clôture lundi (145,5 euros) qui valorise la société environ 810 millions d'euros. Ce projet d'OPA sera déposé « dès que possible » auprès de l'Autorité des Marchés Financiers (AMF), selon un communiqué. Il « sera suivi, le cas échéant, d'un retrait obligatoire si les conditions de mise en oeuvre sont réunies », précise également le document.

Accélérer à l'international

En 2025, le groupe Voyageurs du Monde (Comptoir des Voyages, Terres d'Aventure, Allibert Trekking, etc.) a réalisé un bénéfice net de 48,4 millions d'euros, pour un chiffre d'affaires de 785 millions d'euros. Mais le groupe a pris du retard dans la conquête de la planète, où le potentiel est énorme. Il a, certes, commencé en 2018 à lorgner l'étranger, mais ses achats restent insuffisants pour un tour-opérateur sorti depuis longtemps du marché de niche.

En mai 2026, son PDG Jean-François Rial assurait : « nous aimerions qu'à moyen terme l'international représente près de 50 % de nos revenus », dans une interview à Tourmag. Le groupe est déjà implanté dans plusieurs pays européens, au Royaume-Uni, au Canada et aux Etats-Unis.

SAF : Deutsche Bank et Lufthansa renforcent leur alliance climat

Air Journal - 6 juillet 2026

Deutsche Bank va financer auprès du groupe Lufthansa l'achat d'environ 1 600 tonnes de carburant d'aviation durable (SAF), censé éviter quelque 5 500 tonnes de CO₂, soit l'équivalent de quelque 520 vols Francfort–Londres en Airbus A320neo.

L'accord s'inscrit dans la montée en puissance des offres « vertes » de Lufthansa pour la clientèle corporate, où le SAF devient un outil-clé de réduction des émissions de Scope 3 sur les déplacements professionnels.

Un investissement massif dans le SAF

Selon Lufthansa, le volume conjointement convenu d'environ 1 600 tonnes de SAF doit permettre une économie estimée de près de 5 500 tonnes de CO₂ par rapport au kérosène fossile, soit l'équivalent d'environ 520 rotations Francfort–Londres en A320neo. Ce SAF « drop-in », issu de résidus biogéniques, est injecté dans l'infrastructure aéroportuaire du groupe dans les six mois suivant l'achat et mélangé au kérosène classique, sans modification technique des moteurs ni des installations de ravitaillement.

Sur l'ensemble de son cycle de vie, le SAF utilisé par Lufthansa présente un bilan carbone « au moins 80% inférieur » à celui d'un carburant aérien conventionnel, souligne le groupe, qui précise que ces volumes viennent s'ajouter aux quotas réglementaires imposés, notamment

dans le cadre de l'EU ETS. Une partie du SAF éligible est cofinancée via le système européen d'échange de quotas d'émission.

Objectif : réduire les émissions de Scope 3

Pour Deutsche Bank, ce contrat s'inscrit dans l'objectif de « presque diviser par deux » les émissions de CO₂ de sa chaîne d'approvisionnement d'ici 2030 par rapport à 2019. « Le carburant d'aviation durable est un instrument important pour Deutsche Bank dans nos efforts pour presque réduire de moitié nos émissions de CO₂ le long de notre chaîne d'approvisionnement d'ici 2030 par rapport à 2019 », déclare Jörg Eigendorf, Chief Sustainability Officer de la banque, qui insiste aussi sur le rôle de la demande : « Ce n'est que s'il existe une demande fiable que les producteurs de SAF investiront dans la production et rendront les carburants alternatifs plus compétitifs. »

De son côté, Lufthansa y voit un signal fort du secteur corporate. « La décision de Deutsche Bank de soutenir le déploiement du SAF à cette échelle est une démonstration convaincante que le vol plus durable devient de plus en plus important dans le secteur des voyages d'affaires », estime Frank Naeve, Senior Vice President Global Sales and Distribution du groupe. Le partenariat prolonge la relation nouée en octobre 2025, lorsque Deutsche Bank est devenue l'émettrice de la carte de crédit Miles & More.

Un portefeuille de solutions pour les entreprises

Lufthansa développe depuis plusieurs années un arsenal de produits destinés aux clients corporate, combinant SAF et compensation carbone. Via des « SAF bulk deals », les entreprises peuvent acheter des quantités importantes de carburant durable ; au-delà de 2 000 euros d'investissement, elles reçoivent un certificat Scope 3 conforme au Greenhouse Gas Protocol, utilisable dans leur reporting extra-financier.[newsroom](#).

Le groupe propose aussi la « Sustainable Corporate Value Fare », un tarif affaires permettant de couvrir par SAF jusqu'à 30% des émissions futures liées aux vols concernés, le solde pouvant être compensé via des projets climat. En 2025, quelque 1 700 entreprises dans le monde avaient déjà investi dans le SAF auprès de Lufthansa, reflet d'un marché corporate en rapide structuration autour de ces offres.

Un marché corporate en forte demande

Lufthansa observe une hausse générale de la demande pour des options de voyage plus durables, tant chez les particuliers que chez les clients professionnels. En 2025, plus de 5% des passagers du groupe ont choisi une option de voyage dite « plus durable », par exemple le tarif Green Fares qui combine SAF et compensation carbone.[linkedin+2](#)

Le volume de SAF vendu par le groupe a plus que doublé en un an, porté par la multiplication de contrats bulk et de partenariats, notamment en Asie-Pacifique et en Inde. Pour Lufthansa, l'engagement des passagers et des entreprises sur les offres SAF constitue l'un des piliers de sa stratégie de durabilité, au même titre que la modernisation de la flotte, l'amélioration de l'efficacité énergétique en vol, l'intermodalité et le soutien à la recherche climat et météo depuis plus de trente ans.

SAF : outil clé de la décarbonation des voyages d'affaires

Sur le plan opérationnel, la banque ne voit pas ses avions « dédiés » alimentés directement en SAF : l'effet CO₂ est comptabilisé sur une base bilan via des certificats de réduction d'émissions conformes au Greenhouse Gas Protocol, rattachés aux émissions de Scope 3 de ses voyages d'affaires. Pour les transporteurs aériens, ce type de mécanisme permet d'industrialiser l'usage du SAF sans remettre en cause la logistique actuelle du kérosène, tout en répondant aux attentes réglementaires européennes, de ReFuelEU Aviation à l'EU ETS et au futur cadre de comptabilité carbone des chaînes de valeur.

"Le contexte reste délicat" : comment Vinci et la CCI vont-ils relancer la fréquentation de l'aéroport de Rennes ?

France bleu Ici Armorique – 7 juillet 2026

Le Conseil régional de Bretagne a décidé lundi 6 juillet de renouveler la concession de l'aéroport de Rennes au duo Vinci-Chambre de commerce et d'industrie d'Ille-et-Vilaine. L'équipement peine encore à faire repartir sa fréquentation, en baisse depuis 2019 et le départ d'Air France.

C'est reparti pour 20 ans : l'entreprise Vinci et la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Ille-et-Vilaine ont obtenu le renouvellement de la concession de l'aéroport de Rennes. La décision a été validée par la commission permanente du Conseil régional de Bretagne, lundi 6 juillet, après deux ans de candidature. Il y aura fort à faire parce que l'aéroport a du mal à se relancer depuis la crise du Covid, où sa fréquentation est passée de presque 860 000 passagers en 2019 à tout juste 500 000 passagers en 2024.

Vinci et la CCI étaient déjà délégataires pour la Région et si des doutes ont émergé du côté de l'opposition régionale sur la pertinence de reconfier la concession à ceux qui n'ont pas su faire repartir la fréquentation, le président de la CCI, Jean-Philippe Crocq, y voit une continuité indispensable : "Cela va nous permettre de mettre en place des actions sur la qualité de l'aérogare et la manière dont on reçoit les voyageurs et de s'inscrire dans le temps avec les compagnies aériennes, comme EasyJet, qui viennent se substituer à ce que pouvait faire Air France auparavant."

Objectif 1 million de voyageurs en 2031

Il va falloir aller plus loin que les 15 destinations directes actuelles, opérées par 8 compagnies, pour espérer convaincre les 2 millions de Bretons qui préfèrent voyager depuis Nantes. L'objectif de la Région est toujours d'atteindre le million de passagers à Rennes d'ici 2031 : "Cela nous paraît être un objectif accessible, assure Michaël Quernez, vice-président en charge des mobilités. Cela suppose des démarches commerciales importantes, que des compagnies low-cost fassent le choix de Rennes plutôt que d'autres aéroports saturés" parmi lesquels Nantes où des travaux importants auront bientôt lieu et donneront sans doute lieu à des départs de vols sur Rennes.

"Décréter en 2026 que dans cinq ans, on doublera le nombre de passagers semble hasardeux", critique Agnès Le Brun, membre du groupe d'opposition de droite au Conseil régional. Les élus du groupe ont voté contre la concession pour Vinci et la CCI car ils ne

comprennent pas pourquoi "retenir le concessionnaire qui fait le bilan d'un trafic fortement en baisse".

Aucune subvention pour le fonctionnement

La Région a toutefois tracé une "ligne rouge" : aucun argent public ne sera versé pour les dépenses de fonctionnement de l'aéroport. "Nous ne financerons pas un aéroport déficitaire, prévient Michaël Quernez. Ce qui nous a aussi conduit à faire le choix de Vinci, c'est sa prudence à faire des travaux uniquement en adéquation avec le redécollage de l'activité et pas pour faire redécoller cette activité."

"Le contexte reste délicat", indique encore Michaël Quernez, pour les aéroports régionaux. La majorité régionale appelle toujours l'Etat, responsable de l'aéroport de Nantes, d'envisager des rapprochements avec Rennes et de revoir la fiscalité sur l'aviation, qui fait qu'il y a aujourd'hui un surplus de "12 euros" pour un billet au départ de Rennes par rapport à Nantes.

Parmi les pistes pour un "autofinancement pérenne" de la structure, il y a la location de foncier de l'aéroport à des entreprises et l'installation d'un parc de panneaux photovoltaïques d'ici 2032.

Boeing rallume la machine 737 MAX avec une nouvelle ligne d'assemblage à Everett

Air Journal – 7 juillet 2026

En réaffectant une partie de son usine d'Everett au 737 MAX, Boeing ouvre une quatrième ligne d'assemblage pour son monocouloir, baptisée « North Line », conçue comme une réplique de celles de Renton.

L'avionneur américain vise 47 appareils par mois à court terme, puis 52 à partir de 2027, tout en restant plafonné et surveillé par la Federal Aviation Administration après les récents incidents de sécurité.

Une nouvelle ligne pour le 737 dans le « plus grand bâtiment du monde »

La nouvelle ligne de montage, opérationnelle depuis ce lundi, est installée dans l'usine de Boeing à Everett, au nord de Seattle, longtemps dédiée aux gros-porteurs 747, 767, 777 et 787. Le site, souvent présenté par Boeing comme « le plus grand bâtiment du monde par volume », dispose aujourd'hui de vastes espaces libérés par la fin de production du 747 et la consolidation de l'assemblage du 787 en Caroline du Sud.

Baptisée « North Line » en interne, cette quatrième ligne vient s'ajouter aux trois lignes finales du 737 déjà en service dans l'usine de Renton, au sud de Seattle. Le directeur général Kelly Ortberg avait annoncé « charger » le premier appareil sur la ligne d'Everett le 6 juillet, en précisant qu'il s'agirait d'une copie des lignes de Renton, afin de reproduire un processus de fabrication déjà rodé.

Objectifs industriels : de 42 à 52 avions par mois, et plus si affinités

La mise en service de la North Line s'inscrit dans une montée en cadence progressive pour le 737 MAX, autorisée par la FAA après des mois de plafonnement strict. Boeing a commencé à

augmenter sa production d'environ 42 à 47 appareils par mois, après avoir démontré au régulateur américain qu'il avait renforcé ses contrôles qualité et stabilisé sa chaîne d'approvisionnement. L'avionneur ne prévoit toutefois pas que la nouvelle ligne contribue à une hausse de cadence avant le début de 2027, date à laquelle il vise 52 avions par mois sur le programme 737.

Boeing étudie désormais un scénario de montée jusqu'à 70 avions par mois, ce qui constituerait un niveau jamais atteint par le monocouloir américain. L'avionneur rappelle qu'avant la crise du MAX, ses cadences avaient déjà atteint 52 appareils par mois, et qu'elle avait envisagé à l'époque un objectif de 57 avions mensuels pour répondre à un carnet de commandes de plusieurs milliers d'unités.

Une réplique des lignes de Renton, avec une nouvelle logistique ailes

Boeing décrit la North Line comme capable de produire l'ensemble de la famille 737 MAX, avec, dans un premier temps, un focus sur les versions 737-8, 737-9 et 737-10. L'architecture de la ligne reproduit le processus de construction du 737 dans l'usine de Renton, à une nuance près : l'introduction d'un outil spécifique, le « 737 Wing Transport Tool », chargé d'acheminer des ailes partiellement assemblées à Everett pour l'assemblage final.

« La North Line élargira la capacité de production des monocouloirs, permettant à Boeing de mieux répondre à la demande du marché », explique le constructeur dans une note interne dédiée à la nouvelle ligne. La montée en puissance s'appuie sur une combinaison de salariés expérimentés issus des programmes 747, 767 et 777, et de nouvelles recrues formées sur le 737 à Renton avant leur arrivée à Everett. « Même ceux d'entre nous qui sont là depuis longtemps suivent une formation à Renton pour se familiariser avec le programme et le produit avant le démarrage de la North Line », témoigne ainsi un mécanicien expérimenté, cité par Boeing.

Sécurité et qualité au cœur de la remise en route

La North Line débutera son activité en mode « low rate initial production » (LRIP), une phase de production volontairement ralentie destinée à multiplier les contrôles et ajuster le système industriel avant d'atteindre un flux standard. « C'est comme la course à pied : on sait faire, on l'a déjà fait, mais il faut échauffer les muscles. On ne commence pas par un marathon », illustre Jennifer Boland-Masterson, responsable de la production pour la ligne d'Everett.

Les premiers appareils produits à Everett serviront à démontrer la conformité du système industriel au certificat de production PC700 de Boeing, une étape indispensable pour que la nouvelle ligne soit pleinement intégrée au dispositif 737 MAX sous le contrôle de la FAA.

Une remontée en cadence pour redresser la trajectoire financière

Au-delà de l'aspect industriel, Boeing a besoin d'augmenter rapidement la production de son 737 pour retrouver une assise financière solide, après des années marquées par les immobilisations du MAX, les retards du 787 et les surcoûts du programme 777X. Le 737 MAX reste le principal générateur de cash du groupe et la clé de son redressement.

L'ouverture d'une ligne dans un site historiquement dévolu aux gros-porteurs illustre un basculement stratégique : Everett devient progressivement un centre de production pour monocouloirs.

Face à Airbus, une bataille de capacités sur les monocouloirs

Sur le segment des monocouloirs, le 737 MAX affronte directement la famille A320neo d'Airbus, dont les cadences doivent également continuer de grimper pour répondre à des délais de livraison qui se comptent en années. Airbus affiche un carnet de commandes bien rempli sur l'A320neo et travaille lui aussi à des niveaux de production sans précédent, avec des objectifs qui dépassent 75 appareils par mois à horizon 2026–2028 selon les communications récentes de l'avionneur européen.

