

### 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 8 juillet 2026 :

- **Transport aérien : Retards, remboursements... Ce qu'ont décidé les eurodéputés pour renforcer les droits des passagers**
- **Nouvelle DSP : VINCI Airports et la CCI Ille-et-Vilaine relancent les aéroports de Rennes et Dinard**
- **Transport aérien : la Région Bretagne soutiendra le concessionnaire de l'aéroport de Brest jusqu'en 2041**
- **Trafic aérien : la demande mondiale recule de 2,2 % en mai, pénalisée par le Moyen-Orient**
- **Congrès de la FNAM : Florence Parly fustige les choix américains et alerte sur une crise durable pour le transport aérien**
- **« En ce moment, par endroits, il faut cinq heures pour passer le contrôle aux frontières ! » : énorme bazar dans les aéroports européens**
- **EasyJet : le spectre d'une vente à la découpe après l'accord de principe avec Castlelake**

- **Les Etats-Unis pensent de nouveau supersonique**
  - **Pourquoi l'avenir du porte-avions « France-Libre » se joue aux Etats-Unis**
- 

### **Transport aérien : Retards, remboursements... Ce qu'ont décidé les eurodéputés pour renforcer les droits des passagers**

*20 minutes – 7 juillet 2026*

C'est voté ! Après quelque treize années de négociations ardues et un accord conclu entre États membres le 12 juin, un texte renforçant les droits des passagers a enfin été adopté à une écrasante majorité (646 voix pour, 12 voix contre) par les députés européens réunis en session plénière à Strasbourg.

Malgré la pression des compagnies aériennes, les passagers vont enfin y voir plus clair dans leurs droits. Indemnisation préservée en cas de retard de plus de trois heures, procédure de remboursement plus claire et plus rapide... la liste est aussi longue qu'un A380.

Concrètement, le texte garantit les droits des passagers aériens, voire les renforce.

#### **Indemnisation en cas de retard de plus de trois heures à l'arrivée**

Il maintient ainsi une indemnisation de 250 à 600 euros, en fonction de la distance, en cas de retard de plus de trois heures à l'arrivée. Une disposition dont le coût est évalué à 8 milliards d'euros par an par la Commission européenne et que les compagnies aériennes ont combattue sans succès. Selon elles, cela les pousse à annuler des vols plutôt qu'à les retarder, par crainte de décaler les vols suivants et de payer des indemnités en cascade.

#### **Plus de protection pour les passagers vulnérables**

Le texte prévoit aussi que les passagers en situation de handicap et à mobilité réduite aient droit à une indemnisation, à un réacheminement et à une assistance de la part des compagnies aériennes s'ils manquent leur vol parce que l'aéroport n'a pas pris les mesures nécessaires pour les aider à rejoindre la porte d'embarquement à temps.

Il prévoit également de veiller à ce que les familles avec enfants ne soient pas séparées lors de l'attribution des sièges. Les transporteurs aériens sont désormais tenus d'attribuer à toute personne accompagnant un enfant de moins de 14 ans un siège adjacent à celui-ci sans frais supplémentaires. Le même droit s'appliquera aux passagers en situation de handicap et à mobilité réduite, ainsi qu'aux femmes enceintes.

#### **De nouveaux droits**

Les passagers aériens pourront utiliser, sans frais supplémentaires, le vol retour d'un billet aller-retour même s'ils n'ont pas pris le vol aller. Par ailleurs, dans le but de comparer les offres de manière plus transparente, et d'éviter des mauvaises surprises au moment de payer, les compagnies aériennes devront afficher un prix comprenant un bagage à main en

cabine. Les nouvelles règles permettent également aux passagers d'emporter un effet personnel à bord, tel qu'un petit sac ou un sac à dos, sans frais supplémentaires. Afin d'améliorer la transparence et la comparabilité des prix, les députés ont insisté pour obliger les compagnies aériennes, les intermédiaires et les portails de recherche à afficher le prix du billet incluant un bagage à main dès le début du processus de réservation. Le texte indique que les compagnies aériennes pourront proposer des billets moins chers aux passagers qui choisissent de voyager sans bagage à main.

D'autre part, les passagers n'auront plus à payer de frais supplémentaires pour corriger une faute d'orthographe dans leur nom ni pour obtenir une version imprimée de leur carte d'embarquement s'ils se sont déjà enregistrés. Les eurodéputés ont également garanti le droit des passagers à obtenir leur carte d'embarquement au format numérique au moment de l'enregistrement, sans autre demande et sans obligation de disposer d'un compte utilisateur ou d'une application spécifique. De plus, les passagers ne pourront pas se voir refuser l'embarquement s'ils présentent leur propre version imprimée d'une carte d'embarquement délivrée numériquement.

#### **Aider les voyageurs à faire valoir leurs droits**

Les procédures de remboursement seront simplifiées et accélérées. Les passagers qui optent pour un remboursement plutôt que pour un réacheminement recevront automatiquement ce remboursement. Les passagers confrontés à une perturbation recevront, dans un délai de quatre jours après la fin de leur voyage, des instructions claires sur les démarches à suivre pour demander une indemnisation. Ils n'auront pas besoin d'un compte utilisateur ou d'une application spécifique pour recevoir ces informations. Les passagers disposeront également de neuf mois pour introduire une demande d'indemnisation. Les compagnies aériennes auront, quant à elles, trente jours pour verser cette indemnisation ou pour invoquer des circonstances extraordinaires, expliquer pourquoi aucune indemnisation ne sera versée et informer les passagers de la procédure de réclamation.

G.V. avec AFP

#### **Nouvelle DSP : VINCI Airports et la CCI Ile-et-Vilaine relancent les aéroports de Rennes et Dinard**

*Air Journal - 7 juillet 2026*

VINCI Airports et la CCI Ile-et-Vilaine vont poursuivre, aux côtés de SEALAR, l'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard Bretagne, avec une nouvelle délégation de service public (DSP) centrée sur la modernisation des infrastructures, le renforcement de la connectivité et l'accélération de la transition environnementale.

Ce choix du Conseil régional de Bretagne intervient dans un contexte de trafic encore en deçà des records d'avant-crise, mais où les plateformes rennaise et dinardaise restent stratégiques pour le transport de passagers, le fret et l'aviation d'affaires.

### **DSP renouvelée pour Rennes et Dinard**

À l'issue d'une procédure de mise en concurrence d'environ deux ans, l'offre portée par VINCI Airports, la CCI Ille-et-Vilaine et SEALAR pour la gestion des aéroports Rennes Bretagne et Dinard Bretagne a été retenue par les élus du Conseil régional de Bretagne. Le groupement s'inscrit dans la continuité de la société d'exploitation des aéroports de Rennes et Dinard, concessionnaire depuis 2010 avec VINCI Airports à 49% du capital aux côtés de la CCI, et voit son mandat prolongé dans le cadre d'une nouvelle délégation de service public.

La Région met en avant un modèle associant l'expertise opérationnelle du « premier opérateur aéroportuaire privé au monde », qui gère plus de 70 aéroports dans 14 pays, et l'ancrage territorial de la CCI Ille-et-Vilaine, représentant près de 40 000 entreprises locales. Ensemble, les partenaires affirment vouloir « renforcer l'impact positif de l'aéroport pour les habitants, les entreprises et l'économie touristique du territoire » selon le communiqué de VINCI Airports.

### **Un projet structuré autour de quatre priorités**

La future DSP doit ouvrir « une nouvelle ère de modernisation et de développement durable du service public aéroportuaire breton », avec quatre axes structurants : connectivité, qualité de service, décarbonation et autonomie financière. Le projet vise le renforcement des liaisons nationales et internationales, la modernisation des installations et services aux passagers et compagnies, l'accélération de la décarbonation des activités des plateformes, ainsi qu'un modèle économique soutenable pour la collectivité.

Cet engagement environnemental s'inscrit dans la stratégie globale de VINCI Airports, qui vise une réduction de 50% de ses émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2030 et le « zéro émission nette carbone » en 2050 pour l'ensemble de son réseau, avec une cible avancée à 2030 pour les aéroports français. Le groupe déploie déjà sur plusieurs plateformes des mesures comme la rénovation énergétique des bâtiments, l'installation de panneaux photovoltaïques, le passage aux éclairages LED et la modulation des redevances d'atterrissage en fonction des émissions des aéronefs.

### **Réseau de lignes 2026 : 15 destinations directes**

Le programme de vols 2026 illustre les ambitions de développement du hub rennais avec 15 destinations proposées en vols directs opérés par 8 compagnies. Sur le domestique, Rennes Bretagne proposera Ajaccio (Air Corsica et Transavia), Bastia (Air Corsica),

Paris-Charles-de-Gaulle (Air France), Lyon (Air France et Twin Jet), Marseille (Volotea), Montpellier (Volotea), Nice (easyJet) et Toulouse (Volotea et Twin Jet).

À l'international, le réseau inclura Amsterdam-Schiphol (KLM), Dublin (Aer Lingus), Genève (easyJet), Londres-Gatwick (easyJet), Manchester (easyJet), Marrakech (Transavia) et Séville (easyJet). Par ailleurs, près de 200 destinations seront accessibles par correspondance via les hubs de Paris-CDG et Amsterdam, renforçant le rôle de Rennes comme porte d'entrée de la Bretagne sur le réseau européen et intercontinental.

### **Un trafic encore en reconquête et un fret dynamique**

Après un record historique de 856 791 passagers en 2018, l'aéroport Rennes Bretagne a vu son trafic reculer puis se stabiliser à environ 512 000 passagers en 2024 et 2025, soit près de 40% de moins qu'avant-crise. La plateforme enregistre toutefois une légère progression annuelle et une activité aérienne en hausse, avec plus de 8 000 mouvements commerciaux en 2025 et un taux de remplissage des vols qui atteignait déjà 82% en 2024.

En fret, Rennes est la 8e plateforme régionale française, avec un peu plus de 10 000 tonnes de marchandises transportées en 2024, notamment dans le cadre de l'activité des expressistes vers des hubs comme Cologne/Bonn et Marseille.

L'aéroport Dinard Bretagne accueille principalement l'aviation légère et d'affaires, ainsi qu'un tissu d'entreprises aéronautiques qui en fait « un pôle industriel de référence de la Côte d'Émeraude » selon le communiqué.

### **Les réactions**

Nicolas Notebaert, directeur général Concessions de VINCI et président de VINCI Airports, souligne ainsi : « Place désormais au travail pour mettre en œuvre une modernisation et un développement des deux plateformes qui valorisent pleinement leurs spécificités et leur complémentarité : Rennes comme porte d'entrée de la Bretagne (...) et Dinard comme pôle d'excellence industrielle contribuant à l'emploi et à la dynamique du territoire ».

Jean-Philippe Crocq, président de la CCI Ille-et-Vilaine, insiste de son côté sur « des infrastructures stratégiques pour l'attractivité de notre territoire » et un projet qui « conjugue ambition économique, responsabilité environnementale et développement touristique ».

.

Ricardo Moraes

## **Transport aérien : la Région Bretagne soutiendra le concessionnaire de l'aéroport de Brest jusqu'en 2041**

*La Tribune - 7 juillet 2026*

Le Conseil régional a voté un avenant prolongeant de 5 ans le contrat passé en 2017 avec la société Aéroports de Bretagne Ouest. D'ici à 2041, la plateforme bénéficiera d'un investissement prévoyant notamment la réfection de la piste. À Rennes, le consortium Vinci Airports, CCI Ile-et-Vilaine et la Sealar a aussi été renouvelé.

Depuis la fin de la crise sanitaire, le secteur aérien breton se cherche une seconde vie, entre évolutions stratégiques et turbulence sur le segment des compagnies low-cost. Premier aéroport du territoire, Brest Bretagne a retrouvé des couleurs mais avec 913 000 passagers en 2025 (-2,8 % par rapport à 2024), il reste loin de son record à 1,2 million de passagers en 2019.

Face à la concurrence de Nantes Atlantique, la plateforme a gagné des points et en a sans doute grappillé au détriment de l'aéroport de Rennes, plus fragile et forcé de redresser le manche (512 000 passagers en 2025, stable sur un an, - 40 % depuis 2019). Pour asseoir son développement et son attractivité, la Région Bretagne a voté lundi 6 juillet un avenant prolongeant de 5 ans le contrat passé en 2017 avec la société Aéroports de Bretagne Ouest (ABO). Il prendra fin en 2041 au lieu de 2036 et prévoit notamment la réfection de la piste, un investissement financé pour moitié par la collectivité à hauteur de 8,7 millions d'euros.

### **Positionnement liaisons d'affaires et loisirs**

« Il s'agit de garantir la continuité et la viabilité de l'exploitation ainsi que le développement stratégique de l'activité », prévient le Conseil régional, propriétaire de l'aéroport, anticipant aussi une maîtrise des coûts financiers. L'aéroport de la pointe Bretagne représente un élément central de désenclavement et de connectivité, pour la population mais aussi pour les acteurs économiques.

En contrepartie de sa prolongation, la société ABO, dont la CCI du Finistère est l'actionnaire majoritaire, s'est engagée à planifier la rénovation de la piste, chantier dont le total s'élève à sur un total de 17,5 millions d'euros. L'avenant au contrat intègre aussi le remboursement par l'exploitant de la subvention exceptionnelle de fonctionnement de 3,7 millions d'euros, versée en 2022 au titre des pertes liées à la crise de Covid-19.

Consolidée par une offre de 33 destinations directes, dont 14 nationales y compris vers sept métropoles, et 19 destinations internationales vers huit pays, Brest Bretagne sert de zone d'envol pour sept compagnies aériennes. La plateforme s'est toutefois rendue dépendante de l'espagnole Volotea, qui représente plus d'un tiers de son activité. Elle y dispose aussi d'une base de 76 collaborateurs.

Après une année 2025 aux « résultats contrastés », « les signaux de croissance tangibles existent », voulait croire Claude Arpexad, le directeur d'exploitation. En début d'année, il traçait pour 2026 la perspective d'un trafic en progression.

### **À Rennes, un plan de modernisation présenté à l'automne**

Le renforcement de la connectivité nationale et internationale du territoire rennais était également à l'ordre du jour des élus bretons. Après une procédure de mise en concurrence, ils ont renouvelé leur confiance à l'offre portée par Vinci Airports, la CCI Ille-et-Vilaine et la SEALAR pour la gestion des aéroports Rennes et Dinard Bretagne.

Les trois partenaires dévoileront à l'automne leur projet de modernisation mais assurent d'ores et déjà vouloir « mettre en œuvre un projet soutenable et durable » reposant également sur le développement de la qualité du service, l'accélération de la décarbonation et l'autonomie financière de l'exploitation.

Sur 2026, le programme de vols s'établit à 15 destinations directes (200 en correspondances) opérées par huit compagnies aériennes. De nouvelles lignes viennent d'ouvrir vers Ajaccio, Bastia et Séville.

Pascale Paoli Lebailly

### **Trafic aérien : la demande mondiale recule de 2,2 % en mai, pénalisée par le Moyen-Orient** *Tour Mag- 7 juillet 2026*

L'IATA souligne toutefois la résilience du marché hors Moyen-Orient, où la demande progresse encore de 0,7 %

Le trafic aérien mondial a reculé de 2,2 % en mai 2026 par rapport à la même période de l'an dernier, selon les dernières données de l'IATA. Ce repli s'explique principalement par les conséquences du conflit au Moyen-Orient, qui a fortement affecté les compagnies de la région. En dehors de cette zone, la demande mondiale est toutefois restée orientée à la hausse.

La demande mondiale de transport aérien de passagers a diminué de 2,2 % en mai 2026 par rapport à mai 2025, selon les données publiées par l'Association internationale du transport aérien (IATA). Dans le même temps, les capacités ont reculé de 2,3 %, tandis que le coefficient de remplissage a atteint 83,5 %, un niveau record pour un mois de mai.

L'IATA attribue principalement cette baisse au conflit au Moyen-Orient. Les compagnies de la région ont enregistré une chute de 28,4 % de leur trafic passagers, un recul toutefois moins marqué qu'en avril, où il atteignait 46,6 %. Hors Moyen-Orient, la demande mondiale est restée positive, avec une progression de 0,7 %.

Willie Walsh, directeur général de l'IATA, estime que « la demande de transport aérien a reculé de 2,2 % en mai sous l'effet de la guerre au Moyen-Orient », tout en soulignant que « le rythme du recul observé dans la région s'est nettement amélioré par rapport à avril, signe de sa résilience ».

### **L'Europe et l'Amérique latine poursuivent leur croissance**

Sur les liaisons internationales, la demande mondiale a diminué de 1,6 %, mais plusieurs régions continuent d'afficher une croissance. Les compagnies européennes enregistrent une hausse de 3,8 %, avec un coefficient de remplissage de 85,4 %, tandis que les transporteurs latino-américains progressent de 10,5 % et les compagnies africaines de 8,9 %.

En Asie-Pacifique, la croissance reste limitée (+1,3 %), notamment en raison de réductions de capacités au Vietnam liées à des contraintes d'approvisionnement en carburant. En revanche, le Moyen-Orient demeure la région la plus affectée avec une baisse de 28,8 % du trafic international.

Les marchés domestiques ont également reculé de 3,1 %, pénalisés principalement par la Chine (-6,2 %) et les États-Unis (-1,9 %), alors que l'Inde (+10,1 %), le Japon (+2,8 %) et le Brésil (+2,8 %) restent en progression.

Malgré cette baisse ponctuelle, l'IATA estime que le marché conserve une certaine solidité. L'organisation rappelle toutefois que les tensions géopolitiques et les coûts élevés du carburant continuent de peser sur les compagnies aériennes, dont la marge moyenne reste limitée à environ 2 %. Les transporteurs pourraient ainsi être amenés à maintenir des tarifs élevés afin de compenser ces coûts, en attendant que la baisse récente des prix du pétrole se répercute sur le prix du kérosène.

Rédigé par Noah Penalva



## **Congrès de la FNAM : Florence Parly fustige les choix américains et alerte sur une crise durable pour le transport aérien**

*Le Quotidien du Tourisme- 7 juillet 2026*

**En prenant la parole lors du congrès de la FNAM, Florence Parly n'a pas seulement parlé d'aviation. Avec un discours très factuel mais sans concession, elle est revenue sur les décisions américaines qui, selon elle, ont conduit à la situation catastrophique actuelle**

Forte de son expérience d'ancienne ministre des Armées et désormais présidente du conseil d'administration d'Air France-KLM, elle a livré une lecture géopolitique de la crise au Moyen-Orient à destination des professionnels du transport aérien.

Pour comprendre la crise, Florence Parly remonte à 2015, date de l'accord international sur le nucléaire iranien. Celui-ci permettait de limiter le programme nucléaire militaire de Téhéran en échange d'une levée des sanctions économiques et surtout d'un contrôle permanent de l'Agence internationale de l'énergie atomique.

**Le tournant intervient en 2018, lorsque Donald Trump décide de retirer unilatéralement les États-Unis de cet accord.**

« Cette décision a eu pour conséquence de priver l'Agence internationale de l'énergie atomique des moyens de contrôler le programme nucléaire iranien », rappelle-t-elle. Progressivement, l'Iran s'affranchit de ses engagements et relance son programme.

Pour Florence Parly, cette décision constitue l'un des éléments déclencheurs de la crise qui éclate ensuite. En 2025, Israël, soutenu par les États-Unis, mène des frappes contre les installations nucléaires iraniennes au cours de la « guerre des douze jours ». Le président américain affirme alors que la menace nucléaire iranienne est définitivement éliminée.

**Une affirmation que l'ancienne ministre conteste ouvertement.**

« S'il a fallu reprendre les opérations en 2026, c'est bien qu'il existait encore un programme nucléaire iranien. »

Pour Florence Parly, le bilan de cette stratégie est sans appel : les États-Unis ont pris le risque de déstabiliser durablement la région sans atteindre les objectifs affichés. Autrement dit, ils ont, selon son analyse, beaucoup perdu sans véritablement gagner.

Autre conséquence majeure de cette crise : la fermeture du détroit d'Ormuz.

Pendant des années, rappelle-t-elle, l'Iran avait régulièrement menacé de bloquer ce passage stratégique sans jamais mettre sa menace à exécution, conscient qu'une telle décision pénaliserait également ses propres exportations pétrolières.

**Mais en 2026, le scénario bascule.**

« Pour la première fois, l'Iran est passé à l'acte. Quatre mois plus tard, malgré les déclarations optimistes du président Trump, le trafic maritime n'a toujours pas repris. »

Cette fermeture provoque un véritable choc mondial. Au-delà du transport maritime, les conséquences touchent l'ensemble des économies : agriculture, industrie, commerce mondial et bien sûr transport aérien.

Florence Parly souligne également que les évolutions politiques internes à l'Iran ont profondément modifié l'équilibre régional.

« Il y a bien eu un changement de régime à Téhéran, mais ce n'est pas celui qui était attendu. Les Gardiens de la Révolution ont pris le pouvoir. »

Dans le même temps, le Liban continue d'être dévasté par les frappes israéliennes en réponse aux attaques du Hezbollah, alimentant une instabilité qui dépasse largement le seul Moyen-Orient.

**Pour les compagnies aériennes, les conséquences sont immédiates.**

La fermeture du détroit d'Ormuz a entraîné une flambée spectaculaire du pétrole et du kérosène.

« Les prix du kérosène ont quasiment doublé pendant plusieurs semaines », rappelle-t-elle.

Une envolée qui pèse lourdement sur les coûts d'exploitation des transporteurs alors même que le secteur reste confronté à de fortes tensions économiques.

Au final, Florence Parly dresse un constat lucide : cette crise rappelle brutalement la dépendance du transport aérien aux équilibres géopolitiques et énergétiques.

Pour les compagnies aériennes, la sécurité des approvisionnements, la stabilité des routes commerciales et le prix du carburant demeurent plus que jamais des enjeux stratégiques.

Une intervention qui a marqué le congrès de la FNAM par un message clair : les crises géopolitiques ne se limitent jamais au terrain militaire ; elles redessinent durablement les équilibres économiques mondiaux, dont l'aviation est l'une des premières victimes.

Rémi Bain-Thouverez

**« En ce moment, par endroits, il faut cinq heures pour passer le contrôle aux frontières ! » :  
énorme bazar dans les aéroports européens**

*Le Monde – 7 juillet 2016*

Le manque de fiabilité du nouveau système d'entrée et de sortie des passagers de l'espace Schengen provoque de longues files d'attente dans les aéroports. Les acteurs du secteur aérien rencontrent la Commission européenne, mardi 7 juillet, pour discuter d'aménagements de ce dispositif frontalier.

Les files s'allongent dans les aéroports et le secteur du transport aérien européen est saisi d'une nouvelle inquiétude : celle d'un chaos aux frontières de l'Union européenne (UE) pendant les mois de juillet et d'août, durant lesquels se concentre la plus grande part de son activité. L'entrée en vigueur, complète depuis avril, du système d'entrée et de sortie (EES) de l'espace Schengen provoque des perturbations qui commencent à se compter en heures d'attente aux arrivées des avions dans les aéroports du continent.

Le sujet s'est même invité dans les agendas de la Commission européenne. Mardi 7 juillet, dans l'après-midi, les services des affaires intérieures et des migrations et de la mobilité et des transports devaient rencontrer les responsables du transport aérien européen pour trouver des solutions urgentes à ces dysfonctionnements en cours d'aggravation. « En ce moment, par endroits, il faut cinq heures pour passer le contrôle ! », déplore Olivier Jankovec, directeur général de l'Airports Council International (ACI) Europe, l'organisation fédérant les sociétés aéroportuaires européennes.

Les problèmes se concentrent principalement sur les grands aéroports, qui sont les grandes frontières de Schengen : Paris-Charles-de-Gaulle, Francfort, Amsterdam, Rome, Milan, Bruxelles, selon ACI Europe. En effet, ces nouvelles obligations ne s'imposent qu'aux voyageurs non ressortissants de l'UE, lesquels doivent désormais fournir, à leur entrée dans l'espace Schengen, les données biographiques figurant sur leur passeport ainsi que des données biométriques : une image faciale et leurs empreintes digitales.

Des aéroports aux flux plus saisonniers sont aussi concernés, comme Lisbonne, Athènes ou ceux des îles grecques. Jeudi 2 juillet, Ryanair, premier transporteur européen, recensait sept destinations-clés de son réseau frappées par des perturbations importantes : Tenerife-Sud, Palma de Majorque, Alicante, Malaga, Milan, Bergamo, Cracovie et Beauvais. Le sujet fait la une des journaux au Royaume-Uni, car cette nouvelle obligation s'impose aux millions de Britanniques qui s'envolent l'été vers les plages de l'Europe du Sud – environ 10 millions au total sur les deux mois-clés.

Si faire la queue cinq heures à la frontière de l'UE demeure une expérience minoritaire, aucun aéroport n'est épargné, avec un temps d'attente minimal que l'ACI évalue à une heure

et trente minutes pour les voyageurs soumis à l'EES. « Contrairement à ce que nous répondait la Commission il y a encore quelques jours, le problème n'est pas conjoncturel, il est systémique », résume M. Jankovec.

Et les opérations aériennes s'en retrouvent perturbées, avec des retards qui s'enchaînent, des correspondances manquées, des avions à demi vides. Le Financial Times rapporte le cas d'un Airbus d'easyJet, au départ de Milan, qui a décollé avec seulement 34 des 156 passagers prévus, et celui d'un Boeing de Ryanair, parti d'Athènes, alors que 79 de ses clients étaient encore bloqués dans l'aérogare.

### **Accumulation de bugs techniques**

Les griefs de l'aviation commerciale ont été rassemblés dans un courrier, adressé à la Commission européenne, mercredi 1er juillet, et signé par les grands lobbys du secteur : l'Association du transport aérien international, Airlines for Europe, qui représente les compagnies du continent, et ACI. « La mise en œuvre actuelle de l'EES [soumet] les autorités frontalières, les aéroports et les compagnies aériennes à une pression insoutenable », alerte la missive.

Qu'est-ce qui engendre de telles perturbations ? C'est une accumulation de bugs techniques, de retards de mise en œuvre, d'évaluations erronées, pour un programme qui est pourtant en préparation depuis une décennie. Les bornes biométriques ne sont pas toutes encore au point et il manque parfois de place pour les installer. Les opérations sont plus longues que prévu – quatre-vingt-dix secondes par passager au lieu de soixante-dix –, alors que les interfaces entre le système central et les logiciels des ministères de l'intérieur nationaux fonctionnent mal – c'est le cas, en particulier, en France. Si une application de préenregistrement existe, elle ne réalise pas l'intégralité des opérations et, de toute façon, elle n'est disponible qu'en Suède et au Portugal.

Pour faciliter l'entrée en service de l'EES, l'UE a prévu un assouplissement : la possibilité de ne pas recueillir les données biométriques ; cette dérogation est d'ailleurs actuellement mise en œuvre dans la plupart des aéroports. Mais même sans la biométrie, les engorgements sont là, d'où une crainte supplémentaire du secteur : « A partir du 6 septembre, l'exemption concernant la biométrie disparaît, rappelle Thomas Juin, président de l'Union des aéroports français. Or, nous savons que les problèmes techniques ne seront pas réglés à cette date. Et là, on n'aura plus de plan B. »

Alors les responsables du secteur vont demander, mardi 7 juillet, à la Commission d'intervenir en deux temps. D'abord, par la possibilité de suspendre intégralement l'EES cet été. Ensuite, en mettant en place, à partir de septembre, une flexibilité permanente lorsque « des circonstances exceptionnelles clairement définies » apparaissent.

Le monde de l'aérien obtiendra-t-il gain de cause ? La Commission européenne « va désormais redoubler d'efforts pour aider les Etats membres qui rencontrent encore des difficultés », leur a répondu par anticipation, vendredi 3 juillet, le commissaire européen aux affaires intérieures et aux migrations, Magnus Brunner. Mais, glisse un responsable de l'aviation européenne, « il n'est pas sûr que nous serons entendus ».

Eric Béziat

### **EasyJet : le spectre d'une vente à la découpe après l'accord de principe avec Castlake**

*Les Echos – 6 juillet 2026*

L'annonce, dimanche soir, d'un accord de principe au rachat d'easyJet par Castlake a eu l'effet d'une bombe. Lundi, à la fermeture de la Bourse londonienne, le titre progressait de 9,3 % et s'échangeait à 610 pence (7,13 euros). Une cotation en deçà de l'offre de 690 pence faite en dernier lieu par le fonds de private equity américain et retenue par le conseil d'administration de la compagnie low cost britannique.

Cette proposition, qui doit être confirmée d'ici le 3 août, valoriserait la deuxième compagnie européenne en termes de passagers transportés à 5,2 milliards de livres sterling (6,1 milliards d'euros).

A cette heure, « rien ne garantit qu'une offre ferme sera déposée, même si certaines conditions préalables sont remplies ou levées », souligne easyJet dans son communiqué, même si le montant avancé représente « 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.

#### **« Plus un acteur du leasing qu'un fonds de private equity »**

Si les détenteurs d'actions devraient y trouver leur compte, les voyageurs pourraient, eux, être laissés sur le carreau. C'est du moins l'hypothèse d'Alex Irving, analyste chez Bernstein (Société Générale), qui table sur une vente à la découpe de la compagnie britannique. Dans une note publiée dimanche soir dans la foulée de l'annonce de l'accord de principe, le spécialiste de l'aviation estime que le statut de Castlake « laisse présager un futur démantèlement de la société et une séparation de ses actifs de valeur », chiffrés à 7,8 milliards de livres sterling.

A savoir sa flotte, ses créneaux aéroportuaires valorisés par Bernstein à 650 millions de livres (à Londres-Gatwick, la compagnie représente 48 % des vols), et son activité de vacances easyJet Holidays (estimée à 1,2 milliard de livres). Tous trois pourraient être vendus aux trois mastodontes européens Air France - KLM, Lufthansa et IAG. Son carnet de commandes de 282 Airbus de la famille A320 neo, estimé à 1,2 milliard de livres, pourrait lui être cédé à d'autres compagnies aériennes extra-européennes.

Et les déclarations d'intention de Castlake, qui assure vouloir « soutenir la croissance et la transformation futures » d'easyJet, ne suffisent pas à convaincre l'analyste de Bernstein. A ses yeux, le groupe américain, qui gère 38 milliards d'actifs, serait davantage un « acteur majeur du secteur du leasing d'avions qu'un fonds de private equity traditionnel ».

### **Restructurer plutôt que démanteler**

Castlake s'est en effet spécialisé dans le financement d'avions et la restructuration de compagnies aériennes. 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. Et « son activité de leasing d'avions est importante », insiste Alex Irving.

D'où son intérêt pour easyJet. La low cost britannique dispose en effet de 208 appareils détenus en propre, dont la valeur estimée est de 4,4 milliards de livres, et de plusieurs moteurs CFM et Leap chiffrés à 180 millions de livres par Bernstein. « Ces actifs sont les plus liquides », pointe Tristan Thiebaut, analyste partner spécialiste du transport aérien chez Archery Strategy Consulting.

Une fois la main sur la flotte, Castlake « pourrait réaliser des opérations de 'sale-and-lease back' afin de gérer de la liquidité et de s'assurer un réservoir de trésorerie lui permettant de rembourser les montants dépensés pour acquérir easyJet », envisage-t-il, tout en écartant l'idée d'une vente à la découpe de la low cost britannique. Selon nos informations, ces opérations de ventes d'avions à des lessors qui les reloueraient aussitôt à easyJet sont effectivement les plus probables.

Cette même position est également défendue par Stephen Furlong, analyste chez Davy cité par Bloomberg, qui a déclaré ne pas croire au démantèlement d'easyJet. Pour lui, la compagnie pourrait plutôt se recentrer sur ses activités, en concentrant davantage ses lignes sur les périodes de fêtes.

« Un démantèlement pur et simple n'aurait pas d'intérêt. La marque est reconnue et a des fondamentaux sains, abonde Tristan Thiebaut. En revanche, une restructuration de ses actifs pourrait, elle, être envisageable. » Interrogé, easyJet se refuse à tout commentaire.

Charles Plantade

## **Les Etats-Unis pensent de nouveau supersonique**

*Voyages d'affaire— 8 juillet 2026*

Acceptés du bout des lèvres par les Américains il y a 50 ans -probablement parce que la technologie n'était pas la leur, les vols supersoniques pourraient faire le retour aux Etats-Unis dans les prochaines années si de nouveaux appareils arrivent sur le marché.

Près d'un quart de siècle après le dernier vol commercial du Concorde, les États-Unis franchissent une étape majeure vers le retour du transport aérien supersonique. L'aviation civile américaine FAA a en effet annoncé une nouvelle réglementation destinée à autoriser, à terme, les vols supersoniques civils au-dessus du territoire continental américain. L'interdiction en vigueur dans les années 70 avait effectivement cantonné les vols de Concorde aux seules villes de New York et Washington, les deux cités se trouvant à proximité de l'Océan Atlantique.

Entre 1976 et 2003, Air France a relié principalement Paris-Charles de Gaulle à New York-JFK, avec un temps de vol d'environ 3 h 30. La compagnie a également desservi ponctuellement Washington. De son côté, British Airways a exploité durant la même période des lignes reliant Londres Heathrow à New York JFK et Washington.

Il y eu certes une ligne Concorde entre Dallas et Washington (avec correspondances vers Londres ou Paris) par la compagnie US Braniff. Mais cette dernière volait à vitesse subsonique au-dessus des Etats-Unis. L'expérience fit long feu puisqu'elle ne dura qu'une année.

Cependant, la vision plus favorable des Etats-Unis aujourd'hui tient au développement d'une nouvelle génération d'avions capables de relier les grandes métropoles en deux fois moins de temps, tout en limitant, voire en supprimant, le fameux « bang supersonique » qui avait conduit à l'interdiction des vols au-dessus du territoire américain.

De plus, les potentielles entreprises développant de nouveaux appareils sont américaines. A l'instar de Boom Supersonic qui développe l'Overture, un appareil de 64 à 80 places capable de voler à Mach 1,7. La société affirme avoir déjà reçu plus de 130 intentions de commandes de compagnies telles qu'American Airlines, United Airlines et Japan Airlines.

D'autres projets sont également étudiés par la NASA avec l'avion expérimental X-59, conçu pour démontrer la faisabilité d'un vol supersonique silencieux.

Le Secrétaire américain aux Transports Sean P. Duffy a présenté cette initiative comme une étape décisive pour l'innovation aéronautique américaine. Et bien entendu grâce à l'esprit visionnaire du président américain Donald Trump. « Restaurer les vols supersoniques au-dessus des terres ne concerne pas seulement la vitesse. Il s'agit de stimuler l'innovation américaine et d'ouvrir une nouvelle ère du transport aérien », a-t-il déclaré.

### **Une nouvelle réglementation sur le bruit**

La proposition de la FAA établit un premier standard de certification basé sur le niveau sonore des futurs appareils supersoniques. Une seconde réglementation, attendue avant la fin de l'année, fixera les limites de bruit lors des phases de décollage et d'atterrissage.

L'autorité américaine estime que les progrès réalisés dans l'aérodynamique, les matériaux composites, la propulsion et la réduction des nuisances sonores permettront d'exploiter des avions supersoniques sans produire le bang supersonique qui avait suscité de nombreuses plaintes des populations.

La FAA prévoit de finaliser l'ensemble du cadre réglementaire d'ici la mi-2027, offrant ainsi aux constructeurs une visibilité suffisante pour lancer la certification de leurs futurs appareils.

Par Luc Citrinot

### **Pourquoi l'avenir du porte-avions « France-Libre » se joue aux Etats-Unis**

*Les Echos— 7 juillet 2026*

Sur le futur porte-avions français, les catapultes qui propulsent les Rafale seront américaines. Il n'y a pas de solution de rechange. Et c'est un choix assumé.

Ces trois derniers mois, les forces françaises ont de nouveau répondu à l'appel du « chien jaune », dans le cadre de missions défensives au Levant, de la Méditerranée au golfe d'Aden. Au signal du directeur du pont d'envol, il faut deux secondes pour propulser les 20 tonnes du Rafale de 0 à 250 km/h. Puis une minute trente au plus au suivant, avant de décoller à plus de 4 G sur les 75 mètres du pont d'envol du porte-avions « Charles-de-Gaulle ».



Ces standards nous viennent directement des marins américains, et de l'époque où ils ont transmis leurs premiers porte-avions à la Marine nationale, à la fin des années 1940. Bardés de leur gilet de sécurité jaune, ils aboyaient le verbe « wave off » afin de dégager le pont. D'où ce sobriquet qui est resté.

### **De la taille d'un terrain de foot**

La France est depuis devenue la seule puissance avec les Etats-Unis à s'être dotée de son propre porte-avions à propulsion nucléaire, capable de se projeter sur toutes les mers. Avec la « France-Libre », porte-avions de la démesure de 310 mètres de long et 80.000 tonnes, Emmanuel Macron va donner à la Marine nationale un ambitieux successeur au « Charles ».

Mais c'est bien avec un officier de liaison de l'US Navy que l'équipage du « Charles-de-Gaulle » a célébré, en décembre dernier, le 35.000e tir de Rafale. Une présence ininterrompue depuis plus de vingt ans, et qui va se perpétuer. Car la « France-Libre », comme le « Charles-de-Gaulle », dépend des catapultes américaines pour projeter ses Rafale, ses avions de surveillance Hawkeye et demain ses drones.

Ces lanceurs de la taille d'un terrain de football offrent des systèmes de propulsion comparables à certaines technologies spatiales. Sans eux, le porte-avions s'apparenterait à une immense barge flottante. Or pour ces précieuses catapultes, la Marine dépend d'un unique fournisseur : General Atomics. Seules trois nations disposent de cette technologie : les Etats-Unis, la Chine et la Russie - pas la France.

En mars, Donald Trump a brutalement rappelé Paris à sa dépendance : « La France a été très peu coopérative. Les Etats-Unis s'en souviendront », s'est emporté le président américain, après que Paris eut interdit aux bombardiers américains de survoler son territoire lors de la guerre en Iran. Dix jours avant, il avait traité de « lâches » les alliés de l'Otan qui refusaient de rouvrir par la force le détroit d'Ormuz. « Les Etats-Unis ne seront plus là pour vous aider. »

### **Le coup de semonce de Donald Trump**

De quoi réveiller de mauvais souvenirs dans les états-majors français. En 2003, après la tirade de Dominique de Villepin aux Nations unies contre l'intervention de Washington en Irak, « les Américains avaient interrompu toute coopération militaire », a raconté le général Henri Bentégeat, alors chef d'état-major des armées. Y compris sur les fameuses pièces des catapultes de porte-avions. « Cela risquait d'immobiliser le 'Charles-de-Gaulle'. » C'est en partie pour apaiser le grand allié que le chef d'état-major a poussé Jacques Chirac à envoyer les forces spéciales françaises en Afghanistan.

1,3

La facture des catapultes de General Atomics qui doivent équiper la « France-Libre » est estimée à plus de 1,3 milliard de dollars.

Les Français pourraient-ils être privés de catapultes ? Au siège de General Atomics, on considère le programme sur les rails. « Le transfert des catapultes et des systèmes de brins d'arrêt avancés de General Atomics vers la France s'effectue dans le cadre d'un dossier de ventes militaires à l'étranger (FMS) géré par l'Agence de coopération en matière de sécurité de la Défense (DSCA), avec le soutien opérationnel de la Marine américaine et du Commandement des systèmes aéronavals (Navair), en coordination avec la Direction générale de l'armement (DGA) française », énumère auprès des « Echos » Rolf Ziesing, vice-président chez General Atomics, chargé des systèmes électro-magnétiques maritimes.

Les militaires français n'y croient pas non plus. « Certes, on peut observer une dérive des continents, mais il y a un paramètre qui, pour le moment, ne changera pas, c'est la force du contrat. Les Américains en ont une culture extrêmement aiguë », assure le capitaine de vaisseau Thibault Lavernhe, officier de programme du porte-avions de nouvelle génération. Même en Irak, lors de la tempête diplomatique, le contrat technique et financier a continué de s'appliquer, y compris dans le flux des pièces de rechange. « Cela n'a eu absolument aucune conséquence », affirme le capitaine.

« Cela fait vingt-cinq ans que nous avons cette relation étroite avec la Marine américaine sur le 'Charles-de-Gaulle', sans compter les quinze ans de construction précédents », souligne aussi le directeur du programme PA-NG à la DGA (\*). La relation franco-américaine n'a jamais posé de problème. « Nous nous sommes posé la question sous tous les aspects, y compris géopolitiques ».

La venue de Donald Trump au G7 d'Evian n'a toutefois pas débouché sur un feu vert et les négociations pour l'acquisition des futures catapultes se poursuivent. General Atomics aurait voulu augmenter un peu la facture, dit-on, estimée à plus de 1,3 milliard de dollars.

### **Le retour des catapultes à vapeur**

Mais c'est sans compter un autre coup de semonce du président américain : le retour aux catapultes à vapeur. Pour la « France-Libre », Paris a fait le choix de l'électro-magnétique, la nouvelle génération qui équipe certains porte-avions américains.

« Ils sont en train de dépenser des milliards de dollars pour construire de stupides catapultes électriques. Le problème, c'est que quand cela casse, vous devez les envoyer au MIT », a lancé Donald Trump à l'automne depuis le Japon, alors qu'avec la vapeur, « ils disent qu'ils peuvent résoudre le problème avec un marteau et un chalumeau ».

Ce n'est pas la première fois qu'il s'en prend à cette innovation. « Vous allez prendre cette p... de vapeur, le digital coûte des centaines de millions de dollars de plus et ce n'est pas bien », avait-il déjà exigé en 2017... sans y donner suite.

Sueur froide à Paris, demande d'explication en urgence à General Atomics et à la Marine américaine. Derrière ce coup de semonce, il y a en réalité deux avertissements, décrypte un expert : « L'un adressé à la Chine pour montrer que les Etats-Unis voulaient rester indépendants des terres rares comprises dans les aimants des systèmes. L'autre à ses industriels de défense pour réduire les coûts et mettre fin aux retards. »

### **Catapulter vite, une nécessité**

Pour la France, la bascule de la vapeur vers la technologie électromagnétique est cruciale. « Plus vous catapulsez vite, plus rapidement vous pouvez intercepter une menace et contraindre des avions hostiles en approche à changer de route, et plus cela donne de la liberté de manoeuvre au porte-avions », explique Thibault Lavernhe. Les catapultages d'alerte sont devenus monnaie courante. Dix secondes de moins signifient 3 kilomètres d'avance. Avec l'électro-magnétique, le gain de temps est estimé à plus de 30 à 40 secondes.

Se priver de l'électromagnétique, c'est aussi prendre un autre risque majeur : « Vous ne serez plus interoperables avec les Américains car vous ne pourrez plus catapulter leurs avions de prochaine génération. » Mais à Paris, dans l'Hémicycle, avec Trump en locataire de la Maison-Blanche, la coupe est pleine. La dépendance américaine inquiète. Les parlementaires veulent des catapultes nationales.

La France est le deuxième exportateur d'armement dans le monde, le grand promoteur de l'« Itar free » - ces équipements non soumis aux contraintes exports américaines. Comment se fait-il que Paris n'ait pas été capable de développer ses propres capacités ?

" Nous avons passé six ans à nous poser la question. Du point de vue technologique, il n'y a aucun doute que l'on saurait faire. Il n'y a aucune brique technologique magique que l'on ne maîtriserait pas », indique le directeur du programme PA-NG à la DGA. Mais autant tirer parti de l'avance américaine, elle-même assurée par la régularité des commandes publiques - la loi exige que le Pentagone dispose en permanence de 11 porte-avions opérationnels.

Près de 5 milliards ont été investis pour développer le système Emals (ElectroMagnetic Aircraft Launch System), sans compter le centre d'entraînement à terre de Lakehurst, dans le New Jersey, où doivent se former les pilotes de Rafale, et le coût d'entretien d'une quarantaine de catapultes, censées durer aussi longtemps que les navires, soit une cinquantaine d'années.

« L'avantage pour la France, c'est que les coûts de développement sont derrière nous, donc il s'agit juste d'acheter un produit. Et vous aurez tous les bénéfices de l'interopérabilité, parce que nous sommes des alliés très proches », fait valoir Rolf Ziesing de General Atomics.

### **Pas de porte-avions avant 2050**

« Les Etats-Unis ont mis vingt ans pour développer, construire et maîtriser l'emploi opérationnel. On ne saurait pas faire dans des délais compatibles, souligne surtout le directeur du programme. Même si nous avons investi massivement dès 2020 sur une filière nationale, les catapultes ne seraient pas validées avant 2039. Cela veut dire que l'on n'aurait pas de porte-avions opérationnel avant 2045, voire 2050, soit dix ans de retard, c'est rédhibitoire ». Et un trou capacitaire entre le « Charles-de-Gaulle » et la « France-Libre ».

Pourtant, il y avait un plan B français éventé par l'Elysée. Par le passé, certains éléments des catapultes étaient même fabriqués par Naval Group.

Il pourrait prendre une forme différente d'une simple solution franco-française, explique Rolf Ziesing : « Nous avons passé plus de deux ans à identifier et à qualifier des fournisseurs français en vue de leur intégration éventuelle dans notre chaîne d'approvisionnement - par exemple, pour l'électronique, les structures et d'autres composants -, afin qu'ils puissent prétendre à des programmes plus vastes de General Atomics au-delà du projet du porte-avions français. » Le groupe Schneider, présent aux Etats-Unis, pourrait faire partie de ce cercle.

« Lorsque ses porte-avions sont en opération, l'US Navy peut avoir intérêt à s'appuyer sur une capacité de réparation et d'entretien fournie par des industriels français plutôt que d'avoir à renvoyer des pièces aux Etats-Unis », fait aussi valoir le directeur du programme PA-NG. Mais la DGA reste prudente : « Une partie des équipements resteraient soumis à la réglementation Itar. »

A défaut, faudrait-il aller au plus simple, comme les Anglais, et se passer de catapultes ? Il faudrait acheter des dizaines de F-35 américains qui n'en ont pas besoin pour décoller... et renoncer aux Rafale. Sur les futurs porte-avions français, on continuera donc de se fier aux « chiens jaunes ».

\* Son nom de famille n'est pas rendu public  
Anne Drif et Solveig Godeluck (Bureau de New York)

