

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 10 juillet 2026 :

- Dans les aéroports parisiens, des personnes à mobilité réduite « traitées comme des bagages » et des assistants de mobilité débordés
 - Contrôle aérien français : Ryanair accuse un « pire d'Europe » qui coûte 800 millions d'euros aux compagnies
 - Transport aérien : l'Union européenne renforce les droits des passagers
 - Delhi devient le troisième hub A380 d'Emirates en Inde, avec premium économie sur six destinations
 - Agacement des passagers en partance vers les îles face aux pannes répétées à l'aéroport de Tahiti-Faa'a
 - Spatial : le spécialiste de la surveillance par satellite CLS va passer sous pavillon canadien
-

Dans les aéroports parisiens, des personnes à mobilité réduite « traitées comme des bagages » et des assistants de mobilité débordés

Le Monde – 9 juillet 2026

Le service d'accompagnement a du mal à suivre la très forte hausse de la demande d'assistance des passagers aériens, en particulier à Roissy. En conséquence, les situations dégradées voire indignes se sont multipliées. Les syndicats dénoncent des logiques de rentabilité délétères pour les voyageurs et les salariés.

Une vieille dame qui fond en larmes parce qu'elle a tellement attendu qu'elle ne sait pas si ses enfants viendront la chercher ; des personnes en situation de handicap « posées » sur le caisson de climatisation d'une coursive étroite pendant presque deux heures ; un homme de 90 ans laissé en plan au beau milieu d'un corridor sur un fauteuil roulant par son agent d'assistance... Ces scènes ne sont pas extraites du récit d'un Ehpad à la dérive, mais constituent des témoignages récents de passagers aériens et de salariés des aéroports que nous avons récoltés. Ils mettent en évidence les sérieux dysfonctionnements de la prise en charge des personnes handicapées ou à mobilité réduite dans les aéroports parisiens.

Une demi-douzaine d'assistants de mobilité que nous avons interrogés disent leur ras-le-bol, leur sentiment de maltraiter les personnes, leur honte et leur inquiétude des tensions croissantes entre eux et les personnes concernées et leurs familles. « Le service d'assistance à la mobilité réduite traverse une crise opérationnelle critique qui impacte directement la dignité des passagers et la sécurité des agents », résume sous le couvert de l'anonymat un élu syndical de Gimap, filiale de la société Alyzia, l'un des prestataires du Groupe ADP pour cette activité.

Cette crise est latente, avancent les syndicats. Ils la font remonter à la sortie de la pandémie de Covid-19 et aux derniers appels d'offres ayant abouti à de nouveaux contrats de prestation signés en 2022. Elle était jusqu'ici passée un peu en dessous des radars, mais elle a pris une autre tournure ce printemps, à l'occasion d'un incident ayant entraîné chutes et blessures légères.

Le 14 mai, trois passagers à mobilité réduite arrivés au terminal 1 de Paris - Charles-de-Gaulle (CDG), à Roissy-en-France (Val-d'Oise), sont bloqués pendant plus d'une heure dans un couloir de passage avec d'autres personnes à mobilité réduite. Excédés par l'attente, ils décident de partir d'eux-mêmes. Quelques minutes plus tard, ils chutent en empruntant un tapis roulant. Deux des personnes ont été victimes de traumatismes à la tête et au bras. Un droit d'alerte pour danger grave et imminent a été déposé par les élus syndicaux le même jour auprès de leur employeur, le groupe Samsic, l'autre prestataire présent à Roissy.

Côté passagers, plusieurs témoignages que nous avons pu vérifier font état de dérives depuis 2022. Par exemple, en août 2025, une Américaine de 98 ans – à qui on avait refusé que sa fille reste avec elle pendant sa prise en charge – est finalement présentée à l'embarquement au terminal 2 de CDG dix minutes après le décollage de son vol vers Atlanta (Géorgie), séparée de sa famille et de ses bagages et envoyée vers les Etats-Unis par un vol du lendemain. « On est traités comme des bagages », estime la mère d'une adolescente en fauteuil, qui dit avoir connu des galères à chaque fois qu'elle et sa fille prennent l'avion.

« Course au rendement industriel »

« En vertu du règlement européen 1107 du 5 juillet 2006, toute personne qui fait une demande d'assistance y a droit, explique Julien Bezes, non-voyant, membre du Collectif handicap visuel et consultant en accessibilité du transport aérien. Une redevance spécifique prélevée sur les billets d'avion de tous les passagers finance ce service. En principe, il doit y avoir une personne formée par prestation. Il est évident que, très souvent, ce n'est pas le cas, et l'explosion des demandes complique le service. »

Contactées, les entreprises prestataires d'assistance citées dans l'article n'ont pas donné suite à nos demandes. Leur donneur d'ordres, le Groupe ADP, ne nie pas les difficultés et l'existence de situations « inacceptables », d'autant que, lors des Jeux paralympiques de Paris 2024, le groupe avait mis en avant ses efforts d'investissement et d'organisation pour la prise en charge des personnes en situation de handicap.

En défense, le gestionnaire des aéroports parisiens rappelle que, depuis 2022 à Paris - Charles-de-Gaulle, le nombre de demandes d'assistance a augmenté de 65 % pour un trafic qui n'a crû sur la même période « que » de 24 %. En 2025, ce sont 1,2 million de passagers handicapés ou à mobilité réduite qui ont été pris en charge à CDG. Un chiffre mécaniquement appelé à croître avec le vieillissement de la population.

« Malgré cette surcharge, notre taux de réclamations reste stable à 0,08 %, indique Matthias Gaytte, responsable parcours et process pour les personnes en situation de handicap chez ADP. Mais il faut bien se rendre compte qu'un mauvais partage d'information peut faire déraiser le service. D'abord, il est primordial que le passager qui veut une assistance ait prévenu sa compagnie quarante-huit heures à l'avance, puis celle-ci doit nous informer avant son arrivée du nombre de fauteuils à prévoir. »

Si en moyenne ce taux de signalement est de 70 % à Roissy, en revanche, pour quelques provenances, comme l'Inde, il tombe à 30 %. « Situation typique, relate M. Gaytte. Une dizaine d'assistances ont été programmées, mais à l'ouverture de la porte de l'avion, on s'aperçoit qu'on a besoin de 40 fauteuils. Il faut aller chercher en urgence des ressources prévues ailleurs. Cela désorganise toute la mécanique. Et il y a même des compagnies qui ne donnent jamais aucune information en amont. »

Les syndicats, eux, mettent surtout en cause une « course au rendement industriel » depuis les appels d'offres de 2022, y compris à Orly (où opère un troisième prestataire, GSF) où des salariés dénoncent un sous-effectif récurrent. Pour eux, la sacro-sainte vitesse de rotation des appareils conduit les équipes à faire « du vidage d'avions et du stockage de personnes handicapées » au détriment de l'accompagnement personnalisé. Conclusion d'un syndicaliste, sous le couvert de l'anonymat : « Cette logique de gestion de masse constitue une perte totale de sens pour des métiers censés être basés sur l'humain et l'entraide. »

Contrôle aérien français : Ryanair accuse un « pire d'Europe » qui coûte 800 millions d'euros aux compagnies

Air Journal - 10 juillet 2026

La low cost irlandaise Ryanair hausse le ton contre le contrôle aérien français et la Commission européenne. La low cost irlandaise affirme, en s'appuyant sur un rapport du

Sénat français, que le contrôle aérien (ATC) hexagonal serait « le pire d'Europe », avec des retards en hausse de 60% en 2025 par rapport à 2019, pour un surcoût estimé à 800 millions d'euros pour les compagnies aériennes.

Une lettre à Ursula von der Leyen

Dans un communiqué daté du 9 juillet 2026, Ryanair indique avoir transmis à Ursula von der Leyen une lettre assortie d'un rapport du Sénat français sur les performances du contrôle aérien. Ce document parlementaire reconnaît que le contrôle aérien français accumule des performances inférieures à la moyenne européenne, avec un niveau de retards et de coûts jugé préoccupant.

La compagnie affirme que les retards liés au contrôle aérien français ont bondi de 60% en 2025 par rapport à 2019, tout en soulignant que la hausse des redevances ATC suit désormais la même trajectoire que les retards. « Même le Sénat français admet désormais que le contrôle aérien français est "le pire d'Europe" et qu'il a coûté 800 millions d'euros aux compagnies aériennes en 2025 », écrit Ryanair dans son communiqué.

O'Leary fustige une présidente « inutile »

Le ton du communiqué est particulièrement virulent à l'égard de la présidente de la Commission européenne. Michael O'Leary, directeur général de Ryanair, y multiplie les attaques personnelles en la rebaptisant d'inutile, « Useless von der Leyen », et en l'accusant de se contenter de « discours » sur la compétitivité sans « livrer la moindre réforme ».

« Il est temps pour "Useless von der Leyen" d'arrêter de parler de compétitivité et de commencer à la délivrer », déclare-t-il, en appelant la présidente « à démissionner » si elle n'est pas en mesure de mettre en œuvre les réformes recommandées par le rapport Draghi sur la compétitivité européenne publié en 2024. Ryanair déplore également « l'absence de réforme significative » du système européen d'échange de quotas d'émission (ETS) pour l'aviation, qu'elle juge « pénalisant et discriminatoire » pour les vols intra-UE par rapport aux vols long-courriers.

Des revendications ciblées sur l'ATC

Au-delà des invectives, Ryanair formule deux demandes précises à la Commission européenne. La première consiste à imposer à tous les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) d'être pleinement dotés en personnel pour la « première vague » matinale de vols, sous peine d'amendes substantielles en cas de retards récurrents.

La deuxième vise la protection des survols en cas de grève nationale du contrôle aérien, un sujet récurrent depuis plusieurs années pour les compagnies européennes, particulièrement touchées par les mouvements sociaux des contrôleurs français. Ryanair souhaite que les vols de survol du territoire français puissent continuer à opérer pendant les grèves, en s'inspirant des régimes mis en place dans d'autres pays pour limiter l'impact sur le trafic international.

Le maillon français au cœur des tensions

La France est régulièrement pointée du doigt pour son niveau de retards ATC et la fréquence des mouvements sociaux affectant le contrôle aérien. Une étude d'Eurocontrol relayée en 2025 soulignait déjà que les retards liés à la gestion du trafic aérien dans l'espace français

avaient augmenté de 50% sur un été par rapport à l'année précédente, représentant près d'un tiers des retards ATC en Europe.

Les grèves de contrôleurs français, parfois lancées à l'appel de syndicats minoritaires, se traduisent par des milliers d'annulations de vols et de fortes perturbations pour les survols, notamment ceux de compagnies basées hors de France. Plusieurs associations professionnelles, dont l'IATA et Airlines for Europe, ont à plusieurs reprises réclamé un encadrement plus strict de ces mouvements ou la mise en place de plans de continuité pour protéger les vols de survol.

D'un autre côté, la Cour des Comptes vient de dresser un diagnostic sévère, pointant les retards en forte hausse, un temps de travail des contrôleurs nettement inférieur aux standards du secteur, un protocole social coûteux mais peu efficace ou un service minimum affaibli en cas de grève.

Un contexte de retards structurels en Europe

Si le cas français concentre les critiques, les retards dus au contrôle aérien constituent un problème plus large pour l'Europe, comme le rappellent les données d'Eurocontrol et de l'IATA. Sur la dernière décennie, les minutes de retard imputables à la gestion du trafic aérien ont plus que doublé, malgré une série de plans de modernisation et d'initiatives comme le Ciel unique européen (SES) ou SESAR.

Les retards ATC se traduisent par des coûts additionnels significatifs pour les compagnies — carburant, équipages, indemnisation des passagers — que les transporteurs estiment désormais difficilement absorbables dans un environnement de marges faibles et de pression réglementaire accrue sur l'environnement. Ryanair avance pour sa part que ses passagers ont été « 21 millions » à subir retards ou annulations en 2025 en raison des défaillances ATC et du manque de personnel, toutes zones confondues.

Le rapport Draghi en toile de fond

Ryanair s'appuie également sur le rapport sur la compétitivité européenne commandé à Mario Draghi, présenté en 2024 et censé servir de feuille de route pour renforcer la productivité de l'économie européenne, y compris dans les infrastructures et les services de réseau. Selon la compagnie, « le rapport Draghi est resté sur une étagère dans le bureau de la présidente von der Leyen » sans traduction concrète en mesures, notamment pour l'aviation et l'ATC.

Des marges de manœuvre limitées pour Bruxelles

La marge de manœuvre de la Commission en matière d'ATC demeure encadrée par les traités et les compétences nationales, ce qui limite la portée de mesures coercitives directes contre un prestataire de service de navigation aérienne comme la DSNA en France. Bruxelles peut néanmoins agir via la régulation économique, les orientations sur la performance (plans de performance SES) ou des mesures d'harmonisation technique, voire la révision des règles sur les services essentiels et les droits de grève.

La sortie de Ryanair s'inscrit dans une campagne plus large des compagnies européennes, low cost comme traditionnelles, pour obtenir une amélioration durable de la performance ATC. D'autres transporteurs ont déjà dénoncé à plusieurs reprises l'impact des grèves

françaises sur leur programme, en particulier durant les périodes de pointe estivale où les marges de flexibilité du réseau sont réduites.

Transport aérien : l'Union européenne renforce les droits des passagers

Le Monde - 8 juillet 2026

Les Etats membres ont validé, mercredi, le nouveau texte, qui entrera en vigueur en 2027. Au cœur des discussions, les indemnisations des voyageurs en cas de retard restent finalement les mêmes.

Il aura fallu treize ans et, dans la dernière ligne droite, des heures de négociations, une procédure exceptionnelle et la perspective d'un échec des discussions pour que l'Union européenne (UE) renforce les droits des passagers dans le transport aérien. Mercredi 8 juillet, les Etats membres ont validé le nouveau texte – l'Espagne et la Lettonie ont voté contre, l'Autriche et la Finlande se sont abstenues – qui entrera en vigueur en 2027. La veille, le Parlement européen l'avait également adopté, à une écrasante majorité (646 voix pour, 12 voix contre, 3 abstentions).

« [Cela] a pris beaucoup plus de temps que nous ne l'aurions souhaité. Et nombre d'entre nous auraient voulu aller encore plus loin », a lancé le commissaire européen aux transports Apostolos Tzitzikostas, mardi. « Mais nous y sommes parvenus : c'est la première refonte des droits des passagers aériens de l'UE depuis plus de vingt ans », s'est-il réjoui, saluant une « excellente nouvelle » pour les voyageurs. S'il a fallu autant d'années pour arriver à ce texte, c'est parce que les compagnies aériennes « exercent une influence considérable sur les gouvernements, ce qui rend les négociations très ardues », a avancé, mardi, lors d'une conférence de presse, l'eurodéputé bulgare (Parti populaire européen) Andrey Novakov.

Des mois durant, la bataille entre le Parlement européen et les Etats membres s'est focalisée sur les indemnisations auxquelles les voyageurs peuvent prétendre en cas de retard de leur avion. Largement soutenues par les Etats membres, les compagnies aériennes militaient pour une nouvelle approche, arguant que le règlement en vigueur date de 2004 et que, depuis, les retards dans le ciel européen ont bondi de 114 %. Au-delà des 8 milliards d'euros par an que leur coûte le régime actuel, il les inciterait aussi, assurent-elles, à annuler davantage de vols plutôt que de les faire partir en retard, par crainte de décaler les départs suivants et de payer des indemnités en cascade.

« Des instructions claires »

Dans le camp d'en face, les associations de protection des consommateurs comme les agences de recouvrement spécialisées, qui aident les passagers à faire valoir leurs droits en se rémunérant sur les compensations octroyées, ont su donner de la voix à leurs arguments et convaincre le Parlement européen de ne rien céder. Il aurait en effet été difficile pour les élus d'assumer un recul devant l'opinion publique. « L'Union européenne est souvent perçue comme déconnectée des citoyens [mais] nous démontrons ici que nous nous soucions d'eux et que leurs droits sont au cœur de nos préoccupations », a déclaré, mardi, la présidente du groupe des Verts au Parlement européen, Terry Reintke.

In fine, les indemnisations prévues restent les mêmes, variant, selon la distance parcourue, de 250 à 600 euros, en cas de retard de plus de trois heures. « Est-ce que c'est une victoire ? Non, c'est un statu quo. Est-ce que c'est satisfaisant dans l'absolu ? Non, puisque ces règles prévalent depuis 2004 et qu'on s'est pris 40 % d'inflation », a déclaré l'eurodéputé français (Parti socialiste) François Kalfon.

D'autant que, pour embarquer les Etats membres, les élus ont dû renoncer à un dispositif de la réforme qui aurait facilité la vie des passagers, mais coûté cher aux compagnies aériennes : l'obligation faite aux transporteurs de fournir à leurs clients un formulaire de demande prérempli, ou au moins un lien numérique vers ce formulaire. Selon la Commission, cela aurait fait monter de moins de 50 % à 90 % le taux de réclamation des passagers qui ont droit à une compensation. Il est désormais prévu que les compagnies aériennes devront informer les passagers sur leurs droits à indemnisation et fournir des « instructions claires » sur la manière de déposer leur demande.

Au passage, les Etats membres, exaspérés par les agences de réclamation, comme Flightright ou Airclaim, ont tenté d'affaiblir le modèle économique de ces « prédatrices », comme les appelle un diplomate européen, en exigeant par exemple que l'indemnisation des compagnies aériennes soit versée directement au passager. Ils ont finalement dû renoncer, face à un Parlement européen divisé sur le sujet, qui ne les a pas suivis dans leur offensive.

Correction de faute d'orthographe

Pour le reste, le compromis adopté en ce début de semaine prévoit que les personnes accompagnant un enfant de moins de 14 ans pourront s'asseoir à ses côtés dans l'avion sans devoir payer de supplément. Les passagers ne devront pas non plus en être de leur poche s'ils souhaitent corriger une éventuelle faute d'orthographe dans le nom de famille inscrit au moment de la réservation. Autre acquis pour les voyageurs, la compagnie aérienne ne pourra plus leur refuser l'embarquement sur leur vol retour au seul motif qu'ils n'auraient pas utilisé le trajet aller.

Par ailleurs, dans le but de comparer les offres de manière plus transparente et d'éviter des mauvaises surprises au consommateur au moment de payer, les compagnies aériennes devront afficher un prix comprenant un bagage à main en cabine, même si le texte ne précise ni le poids ni les dimensions du bagage concerné.

Enfin, en cas d'annulation du vol ou de refus d'embarquement, la compagnie devra proposer une solution de réacheminement dans les trois heures au passager lésé. Le texte précise aussi les obligations des compagnies envers les voyageurs immobilisés. Entre autres, des rafraîchissements devront être proposés toutes les deux heures, ainsi qu'un repas après trois heures d'attente, puis à intervalles réguliers.

Delhi devient le troisième hub A380 d'Emirates en Inde, avec premium économie sur six destinations

Air Journal - 10 juillet 2026

Emirates va inaugurer l'exploitation de son Airbus A380 sur la ligne Dubaï–Delhi à compter du 25 octobre, faisant entrer la capitale indienne dans le club restreint des destinations A380 de la compagnie en Inde.

Dans le même mouvement, la Premium Economy sera disponible vers six villes indiennes, sur un mix d'A380, d'A350 de nouvelle génération et de Boeing 777 rétrofités en configuration quadri-classe.

Emirates ouvre Delhi à l'A380

À partir du 25 octobre, le vol quotidien EK512/513 Dubaï–Delhi sera assuré en Airbus A380, dans une configuration à quatre classes comprenant la First, la Business, la Premium Economy et l'Economy. Delhi devient ainsi la troisième escale indienne desservie en A380 par Emirates, après Mumbai et Bengaluru, où le très gros-porteur est déjà positionné sur certaines fréquences quotidiennes.

Ce nouvel appareil viendra compléter les trois autres vols quotidiens entre Dubaï et la capitale indienne, opérés en Boeing 777 également reconfigurés en quadri-classe. Les numéros de vols EK511, EK515 et EK517 resteront opérés en 777, offrant désormais eux aussi la Premium Economy, tandis que l'A380 sera affecté à EK513 côté Inde–Dubaï dans le sens retour.

Premium Economy sur six villes indiennes

Avec cette annonce, Emirates généralise sa Premium Economy sur l'ensemble de ses fréquences quotidiennes entre Dubaï et Delhi, en l'alignant sur l'offre déjà déployée progressivement à Mumbai, Bengaluru et Ahmedabad, puis étendue à Kolkata et Kochi. À partir de fin octobre, la classe intermédiaire entre Business et Economy sera proposée sur quatre vols quotidiens au départ de Delhi, 22 vols hebdomadaires depuis Mumbai, 9 depuis Ahmedabad, 7 depuis Bengaluru, 12 depuis Kolkata et 2 depuis Kochi.

La cabine Premium Economy d'Emirates se distingue par des sièges en cuir crème allant jusqu'à 40 pouces, une largeur de 19,5 pouces et un dossier inclinable jusqu'à 8 pouces, disposés en 2-4-2 sur le pont principal de l'A380. Les passagers bénéficient d'un service de restauration « raffiné » avec vaisselle en porcelaine, d'un écran individuel de 13,3 pouces et d'un ensemble d'accessoires dédiés, positionnant ce produit sur un segment haut de gamme très recherché sur le marché Inde–Golfe–au-delà.

« Un engagement de long terme avec l'Inde »

« L'engagement de longue date d'Emirates envers l'Inde se reflète dans le déploiement continu de nos derniers produits destinés à améliorer l'expérience de voyage », déclare Adnan Kazim, Deputy President et Chief Commercial Officer d'Emirates, cité dans le communiqué. « Nous sommes heureux d'introduire nos très attendus services en A380 à Delhi, une porte d'entrée vitale de notre réseau, à partir d'octobre », ajoute-t-il, remerciant les autorités indiennes pour leur coopération.

Le dirigeant souligne également l'ampleur de la montée en gamme sur le marché indien : « Nous rendons notre produit Premium Economy plus largement disponible à travers l'Inde, en l'étendant à six escales et à près de la moitié de nos vols hebdomadaires programmés.

D'autres améliorations de service sont déjà dans le tuyau, témoignant de notre partenariat avec l'Inde et de notre engagement envers nos clients. »

A350 à Kolkata et montée en gamme de la flotte

Au-delà de Delhi, Emirates accompagne cette stratégie par une montée en gamme de sa flotte sur d'autres villes indiennes, en particulier Kolkata. À partir du 25 octobre, le vol quotidien EK570/571 Kolkata–Dubai, actuellement exploité en Boeing 777, sera assuré en Airbus A350 de nouvelle génération, permettant d'y proposer également la Premium Economy.

Les vols EK572/573, opérés cinq fois par semaine en 777 rétrofités quadri-classe, offriront eux aussi cette cabine, de sorte que la Premium Economy sera présente sur les 12 liaisons hebdomadaires entre Kolkata et Dubai. Ce basculement sur A350 s'inscrit dans le vaste programme de renouvellement et de rétrofit d'Emirates, qui prévoit d'étendre son réseau Premium Economy à près de 100 destinations d'ici fin 2026, via des A380 reconfigurés, des 777 modernisés et une nouvelle flotte d'A350.

Un marché indien stratégique pour Emirates

Emirates dessert aujourd'hui neuf villes en Inde – Ahmedabad, Bengaluru, Chennai, Delhi, Hyderabad, Kochi, Kolkata, Mumbai et Thiruvananthapuram – avec 167 vols hebdomadaires rétablis à leurs niveaux d'avant-pandémie depuis 2022. Sur cet axe Inde–Golfe parmi les plus denses au monde, la compagnie de Dubai mise sur une montée en gamme pour capter la forte demande en provenance de la diaspora indienne, des voyageurs d'affaires et d'une clientèle loisirs de plus en plus « premiumisée ».

Sur ces routes, la Premium Economy se positionne comme un produit de sur-classement attractif face à une Economy très sollicitée et à une Business parfois jugée hors de portée, dans un contexte où la concurrence des transporteurs du Golfe et des compagnies indiennes se renforce. Emirates rappelle investir plus de 2 milliards de dollars dans la modernisation de l'expérience à bord, dont le rétrofit de plus de 120 A380 et 777, l'introduction de nouveaux menus et l'amélioration de son système de divertissement « ice » avec plus de 6 500 chaînes, y compris de nombreux contenus Bollywood et en langues régionales indiennes.

Agacement des passagers en partance vers les îles face aux pannes répétées à l'aéroport de Tahiti-Faa'a

France Info – 9 juillet 2026

Vols retardés, voire annulés : les désagréments s'enchaînent à la porte d'embarquement pour les passagers à destination notamment des Tuamotu. Entre les pannes techniques et les plannings de vols fortement perturbés, l'agacement ne cesse de grandir. Depuis plusieurs mois, l'atoll de Hao est lui aussi touché par ces dysfonctionnements. Une situation dénoncée par la maire de la commune.

« la orana madame, votre vol il a été retardé pour aujourd'hui. Si tu peux patienter » – « Ah ouais ? Et comment je fais ? » C'est la douche froide pour de nombreux passagers à l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Les retards et les annulations de vol se multiplient. Pour la 4^e fois, Mareva se présente à la porte d'embarquement des vols domestiques. Sa fille doit rejoindre

l'atoll de Hao. Mais les pannes techniques à répétition ont déjà largement perturbé ses vacances. « On retourne chez nous. Ensuite, on a eu un 2e rappel comme quoi elle va bien prendre son vol. Donc on revient, après on nous annonce par message à 18h comme quoi ça a été annulé et hier on nous a encore rappelés comme quoi c'est aujourd'hui. J'imagine si j'étais moi-même résident de Hao et voilà, je vais pas vite rentrer, je vais être un peu en colère hein », dit la dame.

Un quotidien bouleversé

Même mésaventure pour Iriata venue accompagner sa fille pour un départ vers Rangiroa. Réveillées à 3h du matin pour un décollage prévu à 6h, elles apprennent finalement que le vol est retardé. Pour cette famille, c'est une journée entière perdue. « Moi, j'ai pas de locomotion. Là où j'habite, c'est dans la montagne. Obligée quand même d'être là avant l'heure, quand ça décale comme ça, tous les plans que je devais faire, ben là, c'est annulé », rouspète cette maman.

Santé et liaisons vitales en jeu

De son côté, Hina devait se rendre à Hikueru et ne décolère pas. Son vol a lui aussi été retardé. À cela s'ajoute plusieurs escales imprévues allongeant considérablement son trajet : « aujourd'hui, on change notre vol, on fait une heure en plus. Donc moi ça m'énerve quoi. Je fais de la tension donc avec les médicaments. Alors le fait qu'on nous change d'heure, ça stresse encore plus. C'est désagréable ».

Ces difficultés de desserte aérienne notamment vers Hao ont été dénoncées par la maire de la commune Yseult Butcher. Dans un communiqué, elle appelle les autorités compétentes à ne pas oublier que les habitants des îles et des atolls éloignés dépendent de ces liaisons aériennes pour leurs rendez-vous médicaux et leurs déplacements professionnels. Ces perturbations durent déjà depuis plusieurs mois.

Spatial : le spécialiste de la surveillance par satellite CLS va passer sous pavillon canadien

Les Echos – 9 juillet 2026

Le constructeur de satellites et de robotique spatiale MDA Space a déposé une offre ferme pour racheter 70 % des parts du groupe toulousain, au côté du CNES. La société d'investissement belge CNP va vendre ses parts.

Le spécialiste français et mondial de la surveillance de l'environnement par satellite va passer sous pavillon canadien. Le constructeur de satellites et de robotique spatiale MDA Space, basé à Toronto, a déposé une offre ferme pour acquérir 70 % des parts du Toulousain CLS à l'occasion de la vente de la participation de la société d'investissement belge CNP. Le Centre national d'études spatiales (CNES), fondateur de l'entreprise, en conservera 30 %. L'opération sera finalisée à la fin de l'année après les autorisations réglementaires.

CNP (groupe Frère) va vendre sa participation de 66 % achetée en 2020. La part du CNES diminuera légèrement de 34 % à 30 %, « mais ce seuil permettra d'obtenir les mêmes droits de véto pour protéger les activités souveraines françaises et peser sur les activités stratégiques », affirme Marie-Astrid Ravon Berenguer, directrice générale adjointe du CNES.

La transaction s'élèvera à 567 millions d'euros, ce qui valorise CLS à 810 millions, le double de la valeur de 2020 au moment de l'entrée de CNP. Entre-temps, CLS a doublé son chiffre d'affaires, à 286 millions d'euros prévus en 2026, et a racheté sept entreprises. La société emploie 1.200 salariés dans 20 pays.

Rapprochement franco-canadien

En intégrant MDA Space, CLS passera d'un actionnaire financier à un industriel du spatial. Le groupe canadien a été préféré aux propositions de trois fonds d'investissement suédois, américain et belge. « L'offre de MDA Space était mieux-disante sur le prix et son projet industriel était le plus convaincant vis-à-vis de CLS et du CNES », explique Stéphanie Limouzin, présidente de CLS, qui conservera son poste.

MDA Space emploie pour sa part 4.000 salariés et a réalisé un chiffre d'affaires de 1,6 milliard de dollars canadiens (1 milliard d'euros) en 2025. La fabrication de satellites de télécoms et d'observation représente 69 % de son activité. Les instruments de robotique spatiale pour les missions lunaires et l'ISS notamment en forment 18 % et les services de géo-intelligence 13 %. C'est ce dernier domaine que CLS va considérablement renforcer en apportant ses services d'observation de l'environnement et des infrastructures. « Le rapprochement entre MDA Space et CLS représente une opportunité unique de créer l'une des principales organisations mondiales intégrées de services géospatiaux », se félicite Mike Greenley, directeur général de MDA Space.

L'acquisition de CLS permettra au groupe canadien de s'implanter en France et de se rapprocher du CNES et de l'Agence spatiale européenne (ESA), dont le Canada est un membre associé. CLS lui apportera aussi son réseau commercial dans 20 pays, au moment où le groupe lancera à la fin de l'année sa constellation MDA Chorus de deux satellites d'imagerie radar de la Terre.

Pêche, sécurité maritime, convois humanitaires...

Les deux sociétés avaient déjà des relations. « Nous utilisons les données du satellite Radarsat-2 de MDA Space et nous avons équipé nos stations de réception sol d'équipements du groupe », dit Stéphanie Limouzin.

En croissance de 10 % par an, CLS a renforcé ses activités de surveillance de l'environnement et des infrastructures énergétiques, qui forment désormais 39 % et 27 % du chiffre d'affaires. L'entreprise traite chaque mois les données de 200.000 balises et observe les océans grâce à une vingtaine d'instruments embarqués à bord de satellites. La société intervient aussi dans la gestion de la pêche (14 % des revenus), la sécurité maritime (12 %) et le suivi des véhicules humanitaires (8 %).

Pour simplifier son acquisition, CLS a vendu en avril les 32 % de parts de l'opérateur Kinéis, qui a lancé en 2025 une constellation de 25 nanosatellites pour l'Internet des objets et les

balises Argos. CLS a cédé sa participation à la holding C3H Bis détenue à 66 % par CNP et à 33 % par le CNES qui possède en plus 28 % de Kinéis.

