

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 13 juillet 2026 :

- **Catering à Paris-CDG : un traiteur fermé administrativement pour graves manquements à l'hygiène**
- **Le principal syndicat des contrôleurs aériens conteste les critiques de la Cour des comptes**
- **Transport aérien: la situation se dégrade de nouveau dans le Golfe**
- **Coup de théâtre, le fonds Apollo double Castlake avec une offre supérieure pour racheter EasyJet**
- **Volotea : les tarifs flexibles des billets d'avion interdits par la répression des fraudes**
- **Shenzhen prêt à décoller : Pékin desserre les règles sur les vols intercontinentaux**
- **Greenwashing : KLM condamnée pour avoir présenté 1 % de SAF comme un « grand pas »**
- **easyJet France : la colère gronde, une grève en vue en août ?**

- **Les motoristes restent plus que jamais les champions de la rentabilité, très loin devant Airbus et Boeing**
 - **Guyane : l'aéroport Félix-Éboué lance un chantier de modernisation de 85 millions d'euros**
-

Catering à Paris-CDG : un traiteur fermé administrativement pour graves manquements à l'hygiène

air-journal.fr – 12 juillet 2026

Le préfet du Val-d'Oise a prononcé la fermeture administrative de Bijoux Catering, un traiteur qui fournit des plateaux repas à plusieurs compagnies desservant Paris-Charles de Gaulle, en raison de graves manquements aux règles d'hygiène et de sécurité sanitaire.

L'établissement, situé au Thillay (Val-d'Oise), a été inspecté par les services de la Direction départementale de la protection des populations (DDPP). À l'issue de ce contrôle, le préfet Philippe Court a signé, vendredi 10 juillet 2026, un arrêté de fermeture administrative immédiate.

Selon la préfecture du Val-d'Oise, Bijoux Catering fournissait des plateaux repas à plusieurs compagnies aériennes opérant à l'aéroport Paris-CDG « sans agrément sanitaire », alors même que l'activité relève de la réglementation des établissements agréés pour la transformation de denrées d'origine animale. « Du fait de ces manquements, l'établissement présente un danger grave et imminent pour la santé publique en raison du risque de contamination ou de développement de micro-organismes et d'intoxication alimentaire ».

Traçabilité défaillante et risques non maîtrisés

Les inspecteurs de la DDPP ont relevé plusieurs manquements majeurs. La « traçabilité des denrées n'était pas assurée », ce qui rend impossible le suivi des produits depuis leur réception jusqu'à leur utilisation dans les plateaux repas. Ils ont également constaté « une absence de maîtrise des risques sanitaires sur les procédés de fabrication », y compris des procédés à risque comme la congélation des denrées sans contrôle suffisant des températures et des durées de stockage.

Des problèmes liés à l'état des locaux, du matériel et des équipements ont été relevés, avec des installations ne permettant pas de garantir un niveau d'hygiène conforme aux exigences réglementaires. La préfecture mentionne enfin des « ventes » ou transferts de locaux, matériels et équipements qui ne s'accompagnaient pas d'une mise en conformité globale de l'outil de production. L'ensemble de ces éléments a conduit les autorités à considérer que l'établissement représentait un « danger grave et imminent pour la santé publique ».

Un traiteur au cœur de la chaîne de restauration aérienne

Bijoux Catering préparait des plateaux repas pour plusieurs compagnies aériennes opérant à Paris-CDG. Le nom des compagnies aériennes concernées n'a pas été officiellement

communiqué, mais la préfecture souligne que l'activité touchait des vols commerciaux au départ de Paris-CDG.

Selon des sources aéroportuaires, Bijoux Catering aurait compté parmi ses clients des compagnies aériennes comme Air India, Etihad Airways, Turkish Airlines et Gulf Air. Le traiteur n'aurait cependant pas assuré l'ensemble des plateaux servis à bord, mais uniquement certains repas spécifiques – menus halal, végétariens, végétaliens ou adaptés à des régimes particuliers – intégrés ensuite dans le service global de restauration aérienne.

Ce type de service intervient au cœur de la chaîne de catering, en amont des opérations de chargement et de distribution des repas à bord. Les manquements relevés présentent donc directement la question du risque pour les passagers, même si aucune intoxication avérée n'a été signalée à ce stade.

Fermeture jusqu'à remise aux normes

La mesure de fermeture administrative est présentée comme temporaire. « La mesure de fermeture sera levée dès que l'établissement sera aux normes en vigueur », indique la préfecture du Val-d'Oise. Bijoux Catering devra ainsi mettre en place un dispositif complet de traçabilité, revoir ses procédures de fabrication, de congélation et de stockage, et remettre ses locaux et équipements à niveau.

Le principal syndicat des contrôleurs aériens conteste les critiques de la Cour des comptes

La Tribune - 12 juillet 2026

Le principal syndicat des contrôleurs aériens, le SNCTA, a rejeté dimanche les conclusions de la Cour des comptes sur les grèves dans la profession. Il estime que les magistrats financiers s'appuient sur des « chiffres erronés » et formulent des recommandations incompatibles avec le cadre légal du service minimum. Le débat sur la réforme du contrôle aérien français se poursuit. Après les rapports très critiques de la commission des Finances du Sénat puis de la Cour des comptes, c'est au tour du principal syndicat des contrôleurs aériens de monter au créneau. Le SNCTA conteste les analyses des magistrats financiers sur le droit de grève et juge leurs propositions « totalement inadaptées ».

Dans un communiqué publié dimanche, le syndicat affirme vouloir « établir certains faits » et répondre à des recommandations qu'il considère comme contraires au droit en vigueur. S'il reconnaît les difficultés de l'État à planifier sur le moyen et le long terme le fonctionnement du service public de la navigation aérienne, il rejette les critiques portant sur l'exercice du droit de grève.

Le SNCTA accuse la Cour des comptes de « méconnaître l'état du droit existant » et de s'appuyer sur des « chiffres erronés », allant jusqu'à évoquer des « dates de grève qui n'existent pas ».

Sous le feu des critiques

Dans son rapport, la Cour des comptes préconise de renforcer le dispositif de service minimum, notamment lors des grands départs en vacances, afin de garantir au moins 65 % du trafic aérien prévu. Les magistrats estiment que cette évolution permettrait de limiter les

perturbations pour les compagnies aériennes et les passagers.

Le syndicat rétorque qu'une telle mesure serait contraire au cadre juridique actuel. Selon lui, la loi impose que le niveau de service garanti soit proportionnel au nombre de contrôleurs non grévistes mobilisés. Fixer un seuil minimal de trafic indépendamment de cette proportion ne respecterait donc pas les dispositions en vigueur.

Cette prise de position intervient alors que le fonctionnement du contrôle aérien français est de nouveau sous le feu des critiques. Après un rapport sévère de la commission des Finances du Sénat fin juin, la Cour des comptes a dénoncé à son tour un système jugé coûteux, insuffisamment performant et mal préparé aux défis futurs. Les compagnies aériennes dénoncent régulièrement les retards et les perturbations liés aux mouvements sociaux ainsi que les limites de l'organisation actuelle de la navigation aérienne.

Transport aérien: la situation se dégrade de nouveau dans le Golfe

voyages-d-affaires.com - 13 juillet 2026

Si les aéroports et compagnies aériennes du Golfe continuent d'assurer leurs vols, les retards et les suspensions aléatoires sont possibles en raison de la reprise des attaques par les Etats-Unis et l'Iran.

Avec la reprise des hostilités dans le Golfe persique dont de nouvelles attaques de l'Iran sur ses voisins arabes, plusieurs gouvernements occidentaux maintiennent des conseils de voyage très prudents— voir les renforcent— pour le Moyen-Orient. Les autorités australiennes, canadiennes, américaines, britanniques et allemandes estiment que la situation sécuritaire demeure extrêmement volatile, avec un risque élevé de nouvelles frappes, de tirs de missiles, d'attaques de drones et de perturbations des transports.

La France, sur le fil d'alerte du Ministère des Affaires étrangères, n'a pas apporté de modifications depuis la mi-juin. Le ministère informe néanmoins que « l'évolution de la situation dans la région doit continuer de faire l'objet d'une attention constante. Les ressortissants français présents dans la région sont appelés à faire preuve de vigilance ».

Le monde anglo-saxon plus radical dans ses évaluations

En revanche, l'Australie et le Canada ont adopté un ton plus alarmiste. L'Australie, par l'intermédiaire de son site Smartraveller, déconseille tout voyage en Iran, en Irak, au Liban, en Palestine, en Syrie et au Yémen. Elle recommande également de reconsidérer tout déplacement vers Bahreïn, Israël, la Jordanie, le Koweït, Oman, le Qatar, l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis, y compris pour les passagers en transit dans les grands hubs du Golfe. Ce qui pose un véritable dilemme pour les voyageurs australiens transitant par le Moyen-Orient pour se rendre en Europe. La région du Golfe représente plus de 30% des transferts vers le reste du monde...

Le Canada adopte une position similaire. Ottawa invite ses ressortissants à éviter les voyages non essentiels dans une grande partie du Moyen-Orient et rappelle que les fermetures

d'espace aérien, les annulations de vols et les restrictions opérationnelles peuvent affecter les voyageurs bien au-delà des zones de conflit.

Les États-Unis maintiennent une alerte de sécurité régionale. Le Département d'État classe Bahreïn, Israël, la Cisjordanie, la Jordanie, le Koweït, Oman, le Qatar, l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis au niveau 3 (« Reconsider Travel »), tandis que l'Iran, l'Irak, le Liban, la Syrie, Gaza et le Yémen restent au niveau 4 (« Do Not Travel »).

Le Royaume-Uni maintient également des recommandations renforcées. Le Foreign, Commonwealth & Development Office (FCDO) déconseille tout voyage vers les pays les plus exposés, notamment l'Iran, l'Irak, le Liban, la Syrie et le Yémen, tout en demandant de reconsidérer les déplacements dans plusieurs États du Golfe en raison du risque d'une détérioration rapide de la situation.

Enfin, en Allemagne, le ministère des Affaires étrangères souligne que la situation peut évoluer très rapidement et recommande d'éviter les déplacements dans les zones de conflit.

Dans l'ensemble, ces gouvernements mettent en garde contre des fermetures soudaines d'espaces aériens, des annulations de vols et des changements d'itinéraires pouvant intervenir sans préavis.

Les aéroports de Dubaï, Doha, Abou Dhabi, Bahreïn et Koweït restent ouverts mais continuent d'enregistrer des retards et des perturbations, de nombreuses compagnies aériennes évitant toujours les espaces aériens iranien et irakien. La nuit de samedi à dimanche ainsi que celle de dimanche à lundi en ont fait la preuve : elles ont enregistré de nombreux retards de vols à Dubaï, Abu Dhabi et Doha. Cependant, la situation était redevenue normale ce lundi matin. Mais la volatilité des horaires avec des changements de dernière minute sont de nouveau bien présents.

Coup de théâtre, le fonds Apollo double Castlake avec une offre supérieure pour racheter EasyJet

Les Echos - 10 juillet 2026

La proposition du fonds de private equity américain valoriserait la compagnie aérienne autour de 7,7 milliards de dollars.

Un coup de Trafalgar. Alors que le secteur s'interrogeait sur les conséquences d'une prise de contrôle d'EasyJet par Castlake, un candidat surprise rebat les cartes. La compagnie low cost britannique a annoncé ce vendredi avoir également conclu un « accord de principe » avec Apollo Global Management. Cet autre fonds de private equity américain, également familier du secteur aérien, a mis sur la table 715 pence par action, contre 690 pence pour son concurrent.

Une annonce inattendue qui a de nouveau propulsé le cours d'easyJet. A la cloture de la Bourse londonienne vendredi, le titre prenait +14 % à la Bourse londonienne et s'échangeait à 671 pence, contre 329 pence au plus fort de la dépréciation causée par la guerre au

Moyen-Orient. Ce rattrapage fulgurant - +30 % depuis janvier (!) - menace désormais de rendre l'offre de Castlake caduque de facto.

Compte tenu de la supériorité de l'offre d'Apollo, qui valoriserait la seconde compagnie aérienne européenne à quelque 5,7 milliards de livres sterling (7,7 milliards de dollars), le board d'EasyJet « ne recommande plus la proposition de Castlake ». Celle d'Apollo semble désormais tenir la corde, car elle « offre une combinaison attractive de valeur, d'alignement stratégique et de gestion à long terme ».

Vision à long terme

Le conseil d'administration de la compagnie « a conclu à l'unanimité » que les termes financiers de l'offre d'Apollo sont « à un niveau tel » qu'il « serait disposé à la recommander aux actionnaires », sous réserve qu'une offre ferme soit effectivement déposée avant la date limite fixée au 7 août. Cette nouvelle proposition offre en effet « un résultat supérieur aux actionnaires d'EasyJet en leur procurant une valeur en numéraire plus élevée que la dernière proposition de Castlake », souligne la compagnie dans un communiqué.

Réglée en espèce, l'offre d'Apollo devrait être « entièrement financée par une combinaison de fonds propres engagés et de facilités de dette ». Les différentes entités du fonds s'occuperont du financement en capitaux propres et la banque britannique Barclays s'est déjà proposée, dans une lettre envoyée à Apollo, pour « organiser le financement par dette requis ».

Pour appuyer son offre et rassurer les actionnaires, Apollo précise que ces derniers auront la possibilité de convertir leurs actions existantes en une alternative dite de « stub equity » par laquelle le fonds détiendrait leur investissement dans la compagnie aérienne.

A long terme, ce pourrait être une stratégie payante. Le fonds souligne que « les ambitions opérationnelles et commerciales de la direction d'EasyJet peuvent être considérablement accélérées grâce à l'accès à des capitaux supplémentaires et à une planification commerciale et stratégique à plus long terme qu'offre le statut d'entreprise privée ».

Obstacle réglementaire

Mais Alex Irving, analyste chez Bernstein (Société Générale), prévient d'emblée : « Pour que l'opération soit économiquement viable à ce prix, EasyJet doit soit procéder à une restructuration importante (plus que tripler son EBIT d'ici à 2030) ou réaliser de la valeur grâce à la vente d'actifs. »

Un point dont Apollo est conscient, au vu de son historique d'investissements dans l'aérien, avec des rachats d'actions de Sun Country Airlines et Aeromexico, ainsi que d'autres opérations de dette et dette hybride visant SAS, LATAM ou encore Air France-KLM.

Reste l'obstacle réglementaire à franchir. En Europe comme au Royaume-Uni, une compagnie aérienne doit être détenue à plus de 50 % et contrôlée de manière effective par des Etats ou des ressortissants locaux. Une condition sine qua non qu'Apollo cherche encore à remplir. Mais « les règles d'antitrust ne devraient pas poser de grand problème », estime Alex Irving. Pour rentrer dans les clous, Castlake s'était par exemple associé aux hommes d'affaires irlandais Peter Bellew et Mark Breen.

Volotea : les tarifs flexibles des billets d'avion interdits par la répression des fraudes

Le Monde - 10 juillet 2026

La compagnie à bas coûts espagnole avait mis en place cette pratique en mars. Elle lui permettait d'ajuster le prix de ses billets après paiement, à la hausse ou à la baisse en fonction du cours du pétrole.

La direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) a annoncé que l'augmentation, ou la baisse, des prix du billet après achat par la compagnie espagnole à bas coûts Volotea était interdite, vendredi 10 juillet. Cette pratique avait été mise en place à la mi-mars. Les tarifs évoluaient en fonction du cours du pétrole, qui avait fortement augmenté en raison de la guerre au Moyen-Orient.

La répression des fraudes s'appuie sur un règlement européen de 2008 (article 23 du règlement 1008/2008). Cette interprétation confirme celle de la Commission européenne, qui début mai avait aussi précisé que la pratique était en infraction avec les règles européennes. « Le service national des enquêtes de la DGCCRF a donc enjoint à la société Volotea de cesser ces pratiques sous peine d'une astreinte de 3 000 euros par jour de retard en cas d'inexécution », a poursuivi la DGCCRF. « La société Volotea s'est mise en conformité à l'issue de la mesure d'injonction », a-t-elle précisé.

Le supplément à régler pour pouvoir s'enregistrer sur un vol réservé pouvait monter jusqu'à 14 euros. Volotea communiquait que 97 % de ses clients choisissaient de confirmer leur vol et de s'acquitter de la somme demandée. Volotea s'engageait à rembourser à ses clients une partie du prix si le baril revenait à moins de 65 dollars. En revanche, au-delà de 75 dollars, le prix était augmenté. Or au moment où cette politique tarifaire avait été lancée, mi-mars, le baril de Brent valait aux alentours de 100 dollars.

Shenzhen prêt à décoller : Pékin desserre les règles sur les vols intercontinentaux

Air Journal - 13 juillet 2026

Alors que Pékin envisage d'assouplir la réglementation concentrant les vols intercontinentaux sur Shanghai, Pékin et Canton, Shenzhen Bao'an voit s'ouvrir une fenêtre de tir pour multiplier les liaisons vers l'Europe et l'Amérique du Nord.

Combinée à un ambitieux plan d'extension portée à 98 millions de passagers et 5 millions de tonnes de fret, cette révision pourrait confirmer Shenzhen comme nouveau pôle aérien majeur de la Grande Baie, face à Hong Kong.

Vers la fin de la « priorité absolue » des trois grands hubs

Depuis mars 2025, une règle de la Civil Aviation Administration of China (CAAC) faisait des aéroports de Shanghai, Pékin et Canton les portes d'entrée privilégiées pour les vols vers l'Europe et l'Amérique du Nord, avec priorité sur l'attribution de routes, la planification de capacités et les autorisations. Le projet actuellement soumis à consultation desserre cette contrainte en permettant aux compagnies basées à Shenzhen Bao'an (ZGSZ) d'ajouter davantage de liaisons long-courriers, y compris transpacifiques.

« Shenzhen a été le grand perdant lorsque la CAAC a demandé l'an dernier aux compagnies d'acheminer les passagers à destination des États-Unis et de l'Europe via Shanghai, Pékin et Canton », rappelle Jason Zheng, analyste chez Airwefly, cité par le South China Morning Post. Il estime désormais que « cet assouplissement remet Shenzhen sur la carte en ce qui concerne l'allocation des droits de trafic par la CAAC ».

Au-delà des lignes européennes, le nerf de la guerre reste le trafic sino-américain, encadré par des plafonds stricts de fréquences hebdomadaires sur des liaisons extrêmement rentables où la demande dépasse largement l'offre. Les compagnies chinoises – et parfois les municipalités – se livrent ainsi une concurrence féroce pour obtenir ces droits, dans un contexte de remontée graduelle des capacités après les restrictions pandémiques et les tensions géopolitiques.

Shenzhen Bao'an : extension en cours

La réforme proposée intervient au moment où Shenzhen lance un nouveau cycle d'investissement sur son infrastructure aéroportuaire. L'aéroport dispose déjà de trois pistes, de deux terminaux et d'une jetée satellite, et s'est engagé dans la construction d'un nouveau Terminal 2 (T2) ainsi que dans la préparation foncière pour un nouveau Terminal 1 (T1).

Le projet T2, situé entre les première et deuxième pistes, couvrira environ 400 000 m² et est dimensionné pour 31 millions de passagers annuels, dans le cadre du 15e plan quinquennal (2026-2030). À terme, Shenzhen Bao'an exploitera trois terminaux, trois zones cargo et un satellite, configuration qui doit porter sa capacité à 98 millions de passagers par an et 5 millions de tonnes de fret, selon les autorités locales. Une précédente étape clé a été franchie fin 2025 avec l'entrée en service de la troisième piste, marquant l'entrée dans une nouvelle dimension avec une montée notable en capacité de mouvements.

En 2025, l'aéroport a déjà accueilli 66,49 millions de passagers, ce qui en fait l'un des quatre aéroports chinois à dépasser le seuil des 60 millions de voyageurs, aux côtés de Shanghai Pudong, Guangzhou Baiyun et Beijing Capital, d'après les statistiques nationales de la CAAC. La croissance de Shenzhen s'inscrit dans la dynamique plus large de la Grande Baie, dont le cluster d'aéroports (Baiyun, Bao'an et Hong Kong notamment) a traité plus de 168 millions de passagers en 2025.

Un réseau long-courrier appelé à se densifier

Shenzhen dispose déjà d'un socle long-courrier non négligeable, avec une liaison vers Los Angeles opérée trois fois par semaine par Air China, ainsi qu'un réseau européen étendu vers Londres, Paris, Francfort, Bruxelles, Milan, Rome, Barcelone et Moscou. Mais le nouveau document de travail de la CAAC va plus loin en invitant explicitement Shenzhen, présentée comme « ville à la pointe de l'effort technologique chinois », à renforcer ses connexions avec une série de « centres mondiaux d'innovation et financiers ».

La liste inclut San Francisco, Boston, Séoul, Toronto, New York, Singapour, Sydney, Berlin, Tel-Aviv, Londres, Seattle et Bangalore, ce qui laisse entrevoir un maillage international élargi pour le hub de la tech chinoise. Le régulateur suggère aussi de consolider la desserte des « nœuds clés » des pays participant à l'Initiative la Ceinture et la Route, pierre angulaire de la stratégie de connectivité régionale de Pékin. Dans le contexte de mise en œuvre de la nouvelle loi chinoise sur l'aviation civile entrée en vigueur au 1er juillet 2026, l'ajustement des droits de trafic et des politiques de hub s'inscrit dans une refonte plus globale du cadre sectoriel.

Shenzhen face à Hong Kong : la bataille des hubs de la Grande Baie

L'une des dimensions les plus sensibles de cette évolution est la relation avec Hong Kong International Airport (HKIA), longtemps vitrine mondiale de la connectivité aérienne régionale. HKIA a accueilli 61 millions de passagers en 2025, en hausse de 15% sur un an, porté par la pleine montée en puissance de sa troisième piste et la reprise du trafic de correspondance.

Shenzhen, pour sa part, a légèrement devancé son voisin avec 66,49 millions de passagers, tout en restant nettement derrière Hong Kong sur le segment cargo, où HKIA conserve son statut de premier aéroport mondial avec plus de 5 millions de tonnes de fret.

Greenwashing : KLM condamnée pour avoir présenté 1 % de SAF comme un « grand pas »

Air Journal - 12 juillet 2026

KLM a été sanctionnée par la justice danoise. Un tribunal de Copenhague l'a jugée coupable de pratique commerciale trompeuse pour avoir vanté les mérites environnementaux d'un faible pourcentage de carburant durable.

La compagnie aérienne néerlandaise écope d'une amende de 3 millions de couronnes danoises, soit environ 370 000 euros. La décision vise des publicités diffusées en 2023 à la radio et sur l'application Spotify. Ces spots présentaient l'ajout de 1 % de carburant d'aviation durable (SAF) comme « un grand pas vers des voyages un peu plus durables ».

La justice danoise a estimé que ces messages donnaient aux consommateurs « l'impression qu'en voyageant avec KLM, ils bénéficiaient d'un avantage climatique ou environnemental plus important que ce n'était réellement le cas ».

Un impact environnemental jugé trop limité

Les publicités ont été diffusées plus de 3 000 fois. Elles affirmaient notamment que « désormais, tous nos billets incluent une part plus importante de carburant d'aviation durable ». Or, il s'agissait seulement de 1 % de SAF mélangé au kérosène traditionnel via le système d'approvisionnement de l'aéroport Amsterdam-Schiphol.

« Si l'on considère l'impact négatif global du secteur aérien sur le développement durable, l'effet de l'ajout de 1 % de carburant durable au kérosène est assez limité », a réagi Torben Jensen, médiateur des consommateurs danois, à l'origine de la plainte. Il a ajouté : « Nous

avons estimé que ce 1 % ne correspondait pas à la perception qu'ont les consommateurs d'un « grand pas », et le tribunal de Copenhague nous a donné raison sur ce point. »

À l'époque de la campagne, aucune obligation légale n'imposait l'incorporation de SAF. Depuis 2025, une teneur minimale de 2 % est exigée en Europe, avec une hausse progressive prévue chaque année pour atteindre net zéro carbone d'ici 2050.

KLM « déçue » mais prend acte

La compagnie aérienne a réagi avec prudence : « Bien que nous soyons déçus par cette décision, nous prenons note des conclusions du tribunal et examinerons attentivement l'intégralité du jugement ». Elle a défendu pendant la procédure que ses publicités visaient « à fournir aux clients des informations factuelles sur les mesures prises pour réduire l'impact environnemental du transport aérien ».

Cette affaire s'inscrit dans une série de contentieux sur le « greenwashing » dans l'aviation. Elle rappelle que les allégations environnementales doivent être précises, proportionnées et vérifiables. Les consommateurs restent attentifs aux promesses de durabilité du secteur aérien, dont les émissions restent importantes malgré les efforts technologiques.

La compagnie aérienne a réagi avec prudence : « Bien que nous soyons déçus par cette décision, nous prenons note des conclusions du tribunal et examinerons attentivement l'intégralité du jugement ». Elle a défendu pendant la procédure que ses publicités visaient « à fournir aux clients des informations factuelles sur les mesures prises pour réduire l'impact environnemental du transport aérien ».

Cette affaire s'inscrit dans une série de contentieux sur le « greenwashing » dans l'aviation. Elle rappelle que les allégations environnementales doivent être précises, proportionnées et vérifiables. Les consommateurs restent attentifs aux promesses de durabilité du secteur aérien, dont les émissions restent importantes malgré les efforts technologiques.

easyJet France : la colère gronde, une grève en vue en août ?

tourmag.com - 13 juillet 2026

Les PNC dénoncent l'instabilité croissante des plannings chez easyJet France

L'été s'annonce chaud dans les avions qui survoleront le ciel français. Alors que la réforme de la loi sur le cumul emploi-retraite (CER) fait planer la menace d'une grève dans toutes les compagnies opérant sur notre territoire, chez easyJet, la grogne monte et ne semble plus en mesure de redescendre. Une grève pourrait avoir lieu dans les prochains jours et le SNPNC-FO s'attend à des annulations, pendant que la direction de la compagnie à la livrée orange laisse la porte ouverte à une vente.

L'été sera chaud, mais pas seulement sur les plages. Il le sera aussi dans les avions.

En effet, la grogne ne cesse de monter contre le gouvernement français, que les syndicats de personnels navigants soupçonnent de vouloir faire main basse sur leur Caisse de retraite

complémentaire du personnel navigant (CRPN), avec la réforme de la loi sur le cumul emploi-retraite (CER).

Ce n'est pas tout, car chez easyJet France, alors que la tension ne cesse de grimper depuis quelques mois et que la menace d'un débrayage a parfois été brandie par les syndicats, cette fois-ci, cela ressemble au coup de chaud de trop.

Le problème est double avec, tout d'abord, le rachat de la compagnie à la livrée orange, alors qu'au sein de la direction, aucune information ne filtre, et encore moins sur l'avenir du marché français.

"En l'absence de projet industriel détaillé et de garanties sur l'emploi, les bases et le modèle social, nous sommes opposés au rachat. L'offre est purement financière pour le moment, sans aucune garantie sur l'emploi ou la flotte, regrette Jean-Marc Cioffi, président de la section easyJet au sein du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), auprès de notre confrère de La Tribune.

Nous ne sommes pas opposés par principe à un rachat, mais rien ne démontre qu'un fonds d'investissement soit nécessaire à la pérennité d'une entreprise déjà viable", explique-t-il.

easyJet France : "La situation des PNC est catastrophique"

A l'arrière des avions, l'ambiance n'est guère meilleure. Le SNPNC-FO parle même d'une véritable poudrière, plus incandescente encore que les plaines françaises durant cette troisième vague de chaleur.

Après une énième entrevue avec la direction, à Paris, le calme ne semble plus possible à obtenir.

Tout d'abord, le siège social anglais ne laisse plus vraiment planer de mystère. Le rachat aura lieu, que ce soit avec Castlelake ou avec le fonds américain Apollo.

De plus, son objectif d'atteindre le milliard d'euros de bénéfice ne pourra pas se faire sans sacrifices ni décisions fortes, le tout au détriment des salariés.

"La réalité des PNC aujourd'hui en France est catastrophique. Nous sortons d'une réunion avec le management. Ils n'ont aucune solution à apporter sur notre point noir, qui est l'instabilité des plannings. Je suis en poste depuis 2008, donc je connais bien ce problème et son évolution, mais je n'ai jamais connu ça.

La situation est inédite.

Les gens n'ont aucun planning fixe. Ils sont changés pour à peu près tout et n'importe quoi, ils sont envoyés aux quatre coins de l'Europe", déplore William Bourdon, secrétaire de section du SNPNC-FO.

Déjà, en début d'année, le sujet était revenu sur la table des négociations entre le syndicat et la direction. Un accord avait été trouvé grâce à un système de "pénalité" de 80 euros imposée à la compagnie à chaque changement de planning.

easyJet France : "une poudrière qui ne demande qu'à exploser"

Par ailleurs, un groupe de travail s'est rendu en Angleterre pour étudier le sujet avec la direction, afin de faire émerger les sources de dysfonctionnement et surtout des solutions.

"Nous avons commencé les discussions, puis nous nous sommes pris un stop net. La compagnie a plutôt fait le pari de dire que, de toute façon, son objectif n'était pas vraiment de régler ce problème, mais d'atteindre le milliard d'euros de bénéfice.

Les salariés sont sacrifiés. Ils préfèrent nous faire les poches. Et puis, avec ces problèmes d'instabilité chronique, il y a des tensions avec les agents de régulation. Il n'y a plus aucun point positif.

Enfin, ce qui a mis le feu aux poudres, c'est l'augmentation des billets Staff Travel, qui était un peu l'avantage des PNC chez easyJet. C'est une augmentation scandaleuse", poursuit le syndicaliste

Et ce n'est peu dire que la tension est palpable. Le SNPNC-FO, majoritaire dans les appareils, va sonder ses adhérents dans les prochains jours.

Pour l'écu, il ne fait plus aucun doute que les troupes sont prêtes à aller jusqu'au conflit, même en plein été.

Il faut dire que si, en début d'année, la direction a mis la main à la poche pour éteindre le feu, les cendres ont continué de couvrir et le ras-le-bol n'a cessé de s'accroître, jusqu'à atteindre ce qui semble être un point de non-retour.

"La grève pourrait être assez violente, ce n'est pas exclu. Les gens sont au bout du rouleau, c'est une poudrière qui ne demande qu'à exploser. Je n'ai jamais connu une telle situation.

Des voyageurs ne pourront pas partir en vacances, je suis désolé pour eux, mais des vols seront annulés. Ce ne sera pas une grève symbolique.

Les gens peuvent accepter l'instabilité des plannings, parce que cela fait partie du métier de PNC. C'est difficile, mais c'est quelque chose qu'ils peuvent accepter. Sauf qu'à cela il faut ajouter la surcharge de procédures pour atteindre le fameux milliard de bénéfice, puis l'augmentation des billets Staff Travel, puis le climat anxiogène du rachat", poursuit-il.

easyJet France : "Les PNC ont le sentiment d'être en astreinte permanente"

Cette poudrière avait déjà explosé en janvier, lorsque l'UNAC avait déclenché une grève avec pour mot d'ordre "objectif zéro décollage".

"Le planning sort le 17 de chaque mois. Si, par exemple, la semaine du 10 juillet, vous étiez notifié sur des vols du matin, donc avec une fin de service entre 15h et 17h, puis que le premier jour de la semaine arrive et que l'on dit au PNC que tout doit changer et qu'il sera finalement du soir, avec des vols qui atterrissent entre 23h et 5h du matin, cela bouleverse complètement l'organisation personnelle. Cela peut être très difficile à gérer.

Les PNC ont le sentiment d'être en astreinte permanente, de ne plus vraiment avoir de base d'affectation, pour compenser les manques d'effectifs à droite et à gauche.

Quelles que soient les situations personnelles, les gens n'ont plus aucun moyen d'avoir une vie sociale.

Nous expliquons à la compagnie que, jusque-là, nous étions des partenaires. Nous essayions de trouver des solutions et de dialoguer avec eux. Nous n'avons aucun intérêt à ce que la boîte soit en difficulté", affirme, las, William Bourdon.

À Charles-de-Gaulle, la stabilité des plannings concerne 70% du personnel, ce qui signifie que, chaque semaine, 30% des salariés, soit près de 400 personnes, connaissent des changements.

Une situation jugée catastrophique, qui semble aussi exister sur les autres bases.

Les salariés se retrouvent alors à boucher les trous dans l'Hexagone, mais aussi aux quatre coins de l'Europe. Le problème serait tellement profond que le syndicaliste ne voit pas vraiment par quel bout le prendre.

"La première mesure serait de plafonner le nombre de changements à trois maximum, et de les réserver à des événements extérieurs qui ne sont pas sous la maîtrise de la compagnie. Cela leur donnerait quand même trois jokers.

En toute franchise, je ne sais même pas par quel bout commencer. Le mieux serait peut-être de fermer la boîte pendant quinze jours pour repartir de zéro.

Est-ce qu'il nous faut de nouveaux avions ? Est-ce qu'il nous faut plus de personnel ? La direction doit poser les bonnes questions pour trouver des solutions. Il faut reconnaître qu'il y a de bonnes intentions de la part de la direction, mais ça ne suffit plus, nous voulons des actes, conclut-il.

Les motoristes restent plus que jamais les champions de la rentabilité, très loin devant Airbus et Boeing

La Tribune – 13 juillet 2026

Les motoristes captent à eux seuls près de la moitié des profits générés par le secteur aéronautique, comme le souligne une étude du cabinet de conseil AlixPartners. Ils tirent l'essentiel de leur rentabilité de leurs florissantes activités de maintenance. En matière de profitabilité, ils volent largement au-dessus de la mêlée. Les motoristes concentrent à eux seuls 47 % de l'ensemble des profits réalisés au sein de l'aéronautique, contre 5 % pour les avionneurs, estime la dernière étude annuelle d'AlixPartners présentée jeudi 9 juillet. La répartition déséquilibrée de la valeur est bien connue parmi les industriels du secteur, mais le cabinet de conseil a le mérite de démontrer qu'elle s'accroît et en décortique les actuels ressorts.

Le modèle économique des quatre grands motoristes aéronautiques fait ainsi plus recette que jamais. Le français Safran, le britannique Rolls-Royce ainsi que les américains GE Aerospace et Pratt & Whitney, vendent à prix coûtant, voire à perte, leurs moteurs. Des équipements dont le développement s'élève à plusieurs milliards d'euros et qui constituent un risque industriel conséquent.

Leur objectif : installer leurs systèmes propulsifs sur le plus grand nombre d'appareils possible, puis tirer des revenus récurrents sur les innombrables opérations de services

nécessaires tout au long de la vie d'un avion, soit 20 ou 30 ans. Via parfois des contrats à l'heure de vol.

Une flotte d'avions vieillissante

En 2018, la répartition des profits s'effectuait encore en faveur des avionneurs : ceux-ci en captaient 33 %, contre 16 % pour les motoristes. Aujourd'hui, quand ces derniers affichent une marge opérationnelle moyenne de 20 %, Airbus et Boeing se contentent de 2 %, un chiffre ceci dit tiré vers le bas en raison des déboires de l'avionneur américain.

« La part des services dans le chiffre d'affaires des motoristes atteint 50 à 80 %, contre seulement 10 à 12 % pour les avionneurs », explique Pascal Fabre, associé senior au sein d'AlixPartners. Les avionneurs, soumis à la cyclicité du secteur, ont par ailleurs souffert des livraisons poussives depuis la pandémie.

Comment expliquer l'explosion de la rentabilité des motoristes ? Les moteurs des avions d'anciennes générations sont plus nombreux que jamais à être exploités : la flotte actuelle a atteint un âge moyen record de 15,1 ans, en raison du manque de livraisons d'appareils depuis la pandémie par rapport aux attentes des compagnies aériennes. « La pénurie d'appareils de remplacement a de fait freiné le cycle naturel de retrait, ce qui a conduit à l'âge moyen de la flotte le plus élevé de l'histoire de l'aviation », peut-on lire dans le document d'AlixPartners. D'où des opérations de maintenance en plus grand nombre que prévu.

Des moteurs récents qui nécessitent plus de maintenance que prévu

Par ailleurs, les ateliers accueillent déjà les premières visites des moteurs des avions de nouvelle génération, en particulier les A320neo et les B737 MAX, ainsi que les A350 et les B787. Or les nouveaux moteurs des monocouloirs – plus complexes d'un point de vue technique – nécessitent davantage de maintenance qu'attendu. Ce qui, au passage, contribue à réduire les capacités des motoristes à livrer des moteurs neufs pour les chaînes d'assemblage final des avionneurs, non sans provoquer parfois quelques frictions entre industriels.

Le GTF de Pratt & Whitney, qui équipe une partie des A320neo et tous les A220, connaît en particulier des problèmes techniques – découverts pour les derniers en 2023 – qui contraignent à clouer au sol aujourd'hui quelque 600 avions. Le temps d'immobilisation de ce moteur s'élève ainsi à 330 jours, contre 60 jours initialement prévus. Même le Leap de CFM International (Safran et GE Aerospace), à bord des deux tiers des A320neo, nécessite plus de temps au sol que prévu en raison de problèmes de durabilité de certaines pièces mais de bien moindre ampleur que Pratt & Whitney : il nécessite 120 jours d'immobilisation, contre 90 jours estimés.

Des investissements en pagaille

Les motoristes font in fine face à deux vagues simultanées de moteurs. Le nombre de « grandes visites », durant lesquelles les moteurs sont entièrement démontés pour révision, devrait ainsi passer de 9 300 à 12 900, soit une croissance annuelle de 7 %. Ils en goûtent d'autant plus les fruits qu'ils détiennent des brevets exclusifs sur nombre de pièces critiques de rechange, développés grâce à leurs investissements massifs en R&D. En raison de cet effet de saturation, les motoristes ont donc multiplié les investissements ces dernières années pour faire face à la demande.

Safran, GE Aerospace, Rolls-Royce et Pratt & Whitney – qui bénéficient d'un oligopole technologique – ne souhaitent pas perdre une miette de ce marché estimé en 2026 à 80 milliards de dollars, soit plus de la moitié du marché total de la maintenance. Il pourrait

s'élever à 103 milliards de dollars en 2035. GE Aerospace et Safran ont chacun lancé des plans d'investissements à hauteur d'un milliard d'euros, et Rolls-Royce de 1,2 milliard d'euros. Pratt & Whitney investit 300 millions de dollars dans ses sites américains, et fait passer le nombre de ses centres de maintenance de 12 à 19.

Avec un carnet de commandes actuel comprenant 16 745 appareils, en comptant ceux d'Airbus (9 037) et de Boeing (6 719), mais aussi de Comac (989) et d'Embraer (286), les motoristes ont devant eux un boulevard. Ceci dit, ils planchent déjà sur les systèmes propulsifs des futurs avions, en particulier les monocouloirs des deux géants de l'aéronautique, qui pourraient entrer en service d'ici à la fin de la seconde décennie. Ce qui va représenter de très lourds investissements, tant les attentes sont fortes en matière de décarbonation.

Guyane : l'aéroport Félix-Éboué lance un chantier de modernisation de 85 millions d'euros *air-journal.fr – 11 juillet 2026*

L'aéroport international Félix-Éboué, principale porte d'entrée aérienne de la Guyane, engage un programme de modernisation de plus de trois ans, pour un montant d'environ 85 millions d'euros entièrement financés par le concessionnaire.

La Société concessionnaire de l'aéroport de Cayenne (SCAC), qui a repris la gestion de la plateforme pour 30 ans, a officiellement lancé les travaux de rénovation du terminal et des infrastructures. « C'est un chantier de 42 mois qui a été lancé », explique la SCAC, avec une livraison prévue en mars 2029.

Le plan de modernisation prévoit l'agrandissement de l'aérogare d'environ 1 000 m² et la refonte des parcours passagers, pour porter à terme la capacité d'accueil à 600 000 voyageurs par an, contre environ 500 000 en 2024. Le programme inclut l'agrandissement et la réhabilitation des halls passagers, la création de nouveaux commerces, et une réorganisation complète du parcours à l'arrivée et au départ. « Nous avons l'ambition de rendre l'aéroport plus moderne, plus performant et mieux adapté aux besoins du territoire », souligne la SCAC, menée par le groupe Egis.

Objectif : moins d'attente et plus de services

Les travaux visent à fluidifier le passage des voyageurs et à réduire les temps d'attente, en particulier aux contrôles et au retrait des bagages. Ils incluent la modernisation de la gestion des bagages, l'augmentation de la capacité de prise en charge, ainsi que l'amélioration des conditions de travail des agents.

L'agrandissement des halls passagers doit aussi permettre de développer l'offre commerciale, avec plus de boutiques et de services en zone publique et sous douane. « Ces investissements vont concerner toutes les installations : agrandissement des halls passagers, modernisation des postes avions, sûreté et sécurité renforcées », détaille la SCAC.

Sur le tarmac, les travaux prévoient la réfection des parkings avions, la création d'un poste gros-porteur pour les opérations liées au Centre spatial guyanais (CSG) et une meilleure

séparation des flux entre trafic commercial et vols du CSG à l'aéroport de Cayenne Félix-Éboué.

Des travaux en site occupé

Comme souvent en environnement aéroportuaire, le chantier se fera en site occupé, sans fermeture de la plateforme. La première phase consiste à déplacer les bureaux administratifs dans un nouveau bâtiment hors du terminal, pour libérer de l'espace et préparer la restructuration des circuits passagers.

Les phases suivantes porteront sur la rénovation des zones d'enregistrement, de contrôle de sûreté, de police aux frontières et d'embarquement, avec un doublement des surfaces disponibles pour les voyageurs dans les zones de contrôle et d'embarquement.

