

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 20 juillet 2026 :

- **SCAF : après le divorce, la France et l'Allemagne à l'heure des comptes**
- **« Nous devons savoir où ce divorce aboutit » : entre Paris et Berlin, le patron de Saab trace ses lignes rouges**
- **TAP Air Portugal : "Notre stratégie est de consolider nos routes et d'en ouvrir d'autres"**
- **Retard de bagages : quels frais la compagnie aérienne doit-elle rembourser ?**
- **Delta et Shell Aviation développent les réserves de SAF dans 5 hubs américains**
- **Pour l'hiver, Ryanair déploie un programme record et accélère en Europe de l'Est**
- **Le groupe ADP abaisse ses prévisions de croissance à 0,5% pour 2026**
- **Groupe ADP : un premier semestre 2026 en demi-teinte et des prévisions ajustées pour Paris**

- **Un marché de 4 900 milliards de dollars : l'avenir radieux des services aéronautiques selon Boeing**
- **Atlanta, Dubaï, Tokyo... les aéroports les plus fréquentés au monde en 2025, selon ACI World**
- **Marché aérien : les États-Unis dominant, la France 9e et en faible progression en 2025, selon IATA**
- **Fermeture du détroit d'Ormuz : moins d'un mois de kérosène pour l'aviation européenne**
- **Boeing anticipe près de 44 000 livraisons d'avions et une flotte mondiale au-delà de 50 000 appareils d'ici 20 ans**
- **Réforme du cumul emploi-retraite : les syndicats exigent l'exclusion des PNC du nouveau dispositif**
- **VINCI Airports freiné par les crises, mais dopé par l'Europe et l'Amérique latine au premier semestre 2026**

SCAF : après le divorce, la France et l'Allemagne à l'heure des comptes

Les Echos – 17 juillet 2026

Plusieurs milliards et une décennie de travaux de développement ont été investis dans l'avion de combat du futur par la France, l'Allemagne et l'Espagne. Le divorce officialisé, il faut encore s'accorder sur le partage de ce qu'il en reste.

Combien pour Paris, combien pour Berlin, combien pour Madrid ? Ce vendredi, sourires et poignées de main sont de mise entre l'Elysée et la chancellerie lors du Conseil franco-allemand de défense et de sécurité (CFAD) pour témoigner d'ultimes signes de concorde, après l'enterrement du projet d'avion de combat du futur, le SCAF, le flou sur les avancées concrètes du char du futur, le report de l'IPO et de l'entrée de Berlin au capital du fabricant de chars KNDS, et les crispations dans le spatial tandis que Berlin trace sa route à la tête d'un budget de défense colossal.

Une autre négociation s'est déjà engagée en coulisses : à qui reviennent les années de développement mobilisées sur le SCAF depuis presque une décennie ? Car il faut bien solder les comptes pour clore la phase 1 du projet. Formellement, celle-ci reste encore ouverte.

La ministre des Armées, Catherine Vautrin, en a posé d'emblée les termes devant les députés au lendemain de l'annonce officielle de l'arrêt du SCAF par Friedrich Merz : « Huit années d'engagement, 2,5 milliards d'investissements, dont 50 % de développement souverain, 50 % en partenariat : cela veut dire que la quasi-totalité de ces investissements va nous permettre

de continuer à travailler sur un avion de chasse à l'horizon 2040, s'est presque félicitée la ministre. C'est un capital technique majeur pour la souveraineté de notre pays. »

A défaut, l'étape 2 franchie avec Berlin sans certitude d'aboutir, les investissements auraient été bel et bien perdus.

« Dire 'on partage tout', c'est compliqué »

Il n'y a donc pas non plus grand-chose à chercher à répartir dans la masse de propriété intellectuelle, selon Brienne, le retour sur investissement principal sera à Paris. Le SCAF n'a pas été pensé sous le régime de la communauté universelle des biens. Devant les sénateurs, Eric Trappier ne l'a pas contredit : « Tout le travail qui a été fait, c'est vrai, en neuf ans, va être utilisé. On a fait des simulations, nos ingénieurs ont travaillé à des solutions, des compromis entre aérodynamique, furtivité et emport, puisqu'il faut pouvoir emporter des armes un petit peu plus lourdes. Tout ce travail est fait. »

C'est d'ailleurs bien ce qui a posé problème visiblement pour continuer d'avancer avec Berlin et Airbus. « On ne s'est pas fracassé sur des sujets de politique industrielle, de propriété industrielle, commente un observateur averti au sein de l'Etat. Nous, on a investi dans le Rafale, sur ses évolutions, comme les capteurs, et nous avons une avancée importante sur le combat collaboratif avec Thales. »

Les Allemands ont aujourd'hui une puissance financière qui les met dans la posture « j'ai les moyens financiers, je peux faire tout seul, et ils sont durs en négociations ». « Dans ces conditions, ajoute ce dernier, dire 'on partage tout', c'est compliqué ! Surtout quand vous avez une partie d'autofinancement industriel. »

Des briques d'Eurofighter ou « itarisés »

De fait, en théorie, l'Allemagne pourrait très bien vouloir réclamer aujourd'hui, au travers d'Airbus Allemagne et sa branche espagnole, les deux tiers du gâteau. Certains préfèrent minimiser les pas franchis en commun lors de cette première phase du SCAF.

« On n'attend pas grand-chose de ce qui a été fait en coopération, dit un acteur. Seule une forme plus ou moins réalisable a été arrêtée. » « Les travaux étaient au stade des études, chacun a travaillé dans ses frontières et sur les adhésions éventuelles avec les partenaires », appuie un autre.

En réalité, il y aurait eu beaucoup de « re-use », de briques technologiques préexistantes que chacun apportait. C'est ce qui aurait d'ailleurs conduit au blocage : Airbus amenait notamment des briques développées avec les Britanniques dans le programme Eurofighter, et BAE n'était pas forcément d'accord pour en faciliter le réemploi. Londres est en pleine relance du projet concurrent, le GCAP. Dassault, de son côté, tirait parti des développements propres et souverains.

Dissuasion et porte-avions

Autre difficulté, certains des composants amenés dans la panetière étaient « itarisés », autrement dit potentiellement soumis aux contraintes export américaines. Une approche peu compatible avec les conditions de Paris, surtout si la future génération française de l'avion de combat devait servir à la dissuasion nucléaire. Ceux-là, la France, clairement, ne les réclamera pas.

Alors à qui revient quoi pour solder le divorce ? Interrogé, Berlin n'a pas souhaité commenter ce débouclage. Officiellement les Etats ont investi au total 3,2 milliards d'euros dans cette première phase du SCAF. Chacun à hauteur d'un tiers, soit environ un milliard. Dont celui de la France mentionné par la ministre avec ces fameux « 50 % des 2,5 milliards en partenariat ».

Le « souverain » renvoie, lui, notamment aux travaux sur la dissuasion ou sur l'interface entre le SCAF et le porte-avions. Safran s'était vu aussi visiblement attribuer une ligne de financement spécifique sur la partie chaude du moteur, la plus complexe. En clair, assurent des parties, « il n'y a pas vraiment de point irritant », assure un observateur. En tout cas, pas à ce stade.

Une chose fait même consensus : tout le monde a hâte de mettre la clé sous la porte des deux côtés du Rhin.

Anne Drif

« Nous devons savoir où ce divorce aboutit » : entre Paris et Berlin, le patron de Saab trace ses lignes rouges

Les Echos - 18 juillet 2026

Dans un entretien aux « Echos », Micael Johansson, PDG du groupe de défense suédois Saab, livre sa vision de l'avion de combat du futur européen après l'échec du projet franco-allemand, le SCAF.

Quatre lettres affiliées à l'une des plus influentes dynasties européennes. A elles seules, elles fascinent les industriels de l'armement du Vieux Continent. Contrôlé par les « Rockefeller » de Scandinavie, les Wallenberg, le suédois Saab enchaîne les succès. Ce vendredi, le groupe a encore publié une hausse de plus de 80 % de ses prises de commandes, à près de 8 milliards d'euros sur le semestre.

Ottawa envisage de compléter, voire de remplacer, sa flotte de F-35 par l'avion de chasse suédois, le Gripen, et le Portugal comme l'Autriche s'y intéressent. « C'est très prometteur », se félicite Micael Johansson, PDG de Saab, auprès des « Echos ».

Le défaitisme européen

A Ankara, son avion de surveillance GlobalEye vient d'être choisi par l'Otan pour remplacer ses Awacs américains et devenir les futurs yeux de l'Alliance dans le ciel, tandis que le Canada a ouvert des discussions pour en acquérir une quarantaine, après les Emirats arabes unis et la France.

Alors à quoi Micael Johansson attribue-t-il ce tour de force ? « Aujourd'hui, il n'y a pas de solution américaine disponible dans des délais de livraison rapides », affirme-t-il. Du reste, la solution est éprouvée dans des conflits, comme au Moyen-Orient, et très compétitive en termes de senseurs, de nouvelles technologies de fusion des données pour renseigner sur les frappes de drones ou de missiles et contre-attaquer.

Le défaitisme européen, qui voit les grands acteurs américains comme incontournables et le continent courir à sa perte avec le retrait de Washington, fait bondir le patron de Saab. « C'est une grande préoccupation », réagit Micael Johansson.

Dire que les Européens doivent forcément acheter américain est une fausse idée. Nous devons acheter européen, et le faire autant que possible.

« Dire que les Européens ne peuvent pas remplacer ces capacités pour soutenir l'Ukraine et doivent forcément acheter américain est une fausse idée. Nous devons acheter européen, et le faire autant que possible. Nous pouvons faire beaucoup avec l'industrie européenne de défense, dont les bases sont solides. »

L'après SCAF

En parlant d'Europe, précisément, il y a une question qui agite l'écosystème de la défense depuis le 10 juin et l'annonce de l'échec du projet d'avion de combat du futur - le SCAF : vers qui, entre la France et l'Allemagne, le groupe suédois va-t-il choisir de se tourner ?

« J'entends qu'il y a un certain intérêt », minimise le dirigeant de Saab.

Pour Micael Johansson, Saab est libre de tout engagement et n'a signé aucun partenariat, ni avec l'Allemagne ni avec la France. Photo Jonas Ekstromer Tt News Agency Via AFP

Dans la foulée, Berlin et Stockholm ont en effet annoncé au sommet de l'Otan avoir signé une lettre d'intention pour coopérer, notamment dans les capacités de combat aérien avancées. « Il s'agit d'une étape importante pour deux alliés proches, pour la sécurité de l'Europe », a commenté le ministre suédois de la Défense, Pal Jonson. La porte se refermerait-elle déjà pour Paris ? En France, on ne veut pas y croire.

En réalité, Saab garde toutes ses cartes en main. Il n'a aucune raison d'être pressé. « Il y aura des partenariats en Europe, qu'il s'agisse de l'avion de combat d'un côté ou du combat collaboratif sur le cloud de l'autre », affirme Micael Johansson. Concernant les drones, Saab a

développé sa propre capacité. « Sur le reste, nous gardons nos options ouvertes pour des alliances tant que nous sommes assurés de garder la souveraineté sur nos technologies. »

« En cela, la France et la Suède sont les deux seuls pays à avoir développé leur propre capacité, notamment sur l'avion de combat », ajoute le dirigeant, tout en posant là un prérequis : « Nous devons savoir où ce divorce [entre la France et l'Allemagne sur le SCAF, NDLR] aboutit. » Notamment sur le projet de cloud de combat et sur l'objectif d'interopérabilité. Paris et Berlin affirment vouloir poursuivre le principe.

Un drone collaboratif

Sorti lui-même en 2023 du programme britannique d'avion de chasse Tempest (rebaptisé GCAP depuis), mené conjointement par le Royaume-Uni, l'Italie et le Japon, Saab s'en tient à sa feuille de route suédoise. « Nous avons notre propre programme », répète Micael Johansson. Son drone de combat collaboratif volera dès l'an prochain.

« Nous testons actuellement diverses capacités susceptibles de déboucher, à terme, sur des capacités pour les aéronefs pilotés. Je ne veux pas anticiper les besoins futurs, mais l'essentiel est avant tout de disposer d'une capacité sophistiquée de combat de masse. » Ici aussi, Micael Johansson laisse une fenêtre ouverte sur Paris : « J'observe en particulier ce que la France est en train de développer. » Saab a en effet fait partie du programme Neuron, de drone de combat furtif mené par Dassault, qu'Eric Trappier a qualifié de modèle de coopération à suivre et a appelé la France à lancer.

Plus vous êtes nombreux sur un programme complexe, plus difficile il est de garder les gouvernements et les industriels alignés.

A la fin de l'année dernière, Saab et Airbus ont aussi annoncé un intérêt commun sur les drones. Guillaume Faury, directeur général d'Airbus, a estimé avoir « de bonnes perspectives » de coopération avec son homologue suédois. Interrogé, Micael Johansson se fait plus direct : « Nous avons discuté un certain temps avec Airbus et avons regardé le concept ensemble. Nous n'avons de partenariat avec personne, qu'il s'agisse des drones ou du futur avion de combat. Nous conduisons nos propres programmes en Suède. »

Liens renforcés avec la France

Pourrait-il signer à la fois avec la France et l'Allemagne ? Depuis l'expérience du Tempest, ce n'est pas la voie qu'il privilégie : « Je n'exclus rien à ce stade. Je sais en revanche que plus vous êtes nombreux sur un programme complexe, plus difficile il est de garder les gouvernements et les industriels alignés. » Sur l'avion de combat surtout : « Vous pouvez avoir plusieurs partenaires sur les moteurs ou les senseurs, mais au top niveau, vous ne pouvez pas être si nombreux que cela. »

Micael Johansson reste prudent, encore aujourd'hui, sur le projet britannique. La Suède est sortie en 2023 du projet GCAP en raison des besoins d'investissement rapides exigés « pour développer une capacité d'une taille telle que nous n'en avons pas besoin ». Aujourd'hui, « à mon sens, c'est encore un concept, mais peut-être atteignent-ils leur objectif ».

Avec la France, des signaux faibles montrent que les liens se resserrent. Saab a signé un investissement - et non un accord de coopération, précise le dirigeant de Saab - dans Comand AI, dont les solutions seront intégrées au GlobalEye. Micael Johansson salue la bonne collaboration avec Sabena Technics, MBDA et, depuis le contrat de frégates, avec Naval Group. « La France est un pays très important pour nous du point de vue industriel », confirme-t-il.

Quelles complémentarités verrait-il si le scénario d'une alliance avec la France sur un chasseur du futur venait à être discuté ? Pour Micael Johansson, l'essentiel est la volonté de collaborer et qu'elle ne vienne pas seulement du niveau politique, mais aussi du niveau industriel et des forces armées. « Aucun de ces trois niveaux ne décide seul », ajoute-t-il. Comme Dassault face à Airbus, le dirigeant de Saab dessine la même ligne rouge : chacun doit garder la pleine souveraineté sur ses capacités. « C'est essentiel quand un pays a passé des années à la construire. Si ce n'est pas envisageable, il faut travailler différemment. »

Saab ira-t-il seul ou à deux ? « La décision sera prise entre 2028 et 2030, mais cela pourra intervenir plus tôt, peut-être même l'an prochain. » D'ici là, le prix des vols pour Stockholm va s'envoler.

Anne Drif

TAP Air Portugal : "Notre stratégie est de consolider nos routes et d'en ouvrir d'autres"

Tourmag - 18 juillet 2026

L'interview de Paloma Utrera, directrice France de TAP Air Portugal

À la fin de l'année dernière, dans les salons de l'ambassade du Portugal à Paris, Rino Morosini avait passé le relais à Paloma Utrera, nommée directrice France de TAP Air Portugal. TourMaG a profité de son passage dans la capitale pour faire un premier point d'étape sur ses priorités et les ambitions de TAP sur le marché français.

Basée à Madrid, Paloma Utrera était à Paris la semaine dernière.

L'occasion d'aller la rencontrer, elle et ses équipes, pour une discussion au sujet des grandes évolutions du secteur telles que l'évolution des habitudes de voyage, les enjeux de connectivité et les nouvelles dynamiques du marché.

Dans ce contexte, et au sein de la compagnie TAP Air Portugal, nous avons également évoqué le marché français et les liaisons depuis la métropole, le rôle croissant du Portugal comme hub entre l'Europe, l'Amérique du Sud et l'Afrique, l'évolution du produit à bord et les opportunités offertes par le stop-over au Portugal.

TAP Air Portugal : 132 vols hebdomadaires entre la France et le Portugal

TourMaG - Vous avez pris la suite de Rino Morosini au début de cette année 2026, une année stratégique pour la TAP. b[Comment se passe cette transition ?

Paloma Utrera : Rino a fait un excellent travail et je suis arrivée à Paris pour en « hériter » en quelque sorte. Il y a d'abord eu l'inauguration de notre lounge business à Paris qui, je vous le rappelle, est le seul exclusivement TAP avec celui de Lisbonne.

C'est quelque chose d'important pour nous. Il y a eu aussi le lancement de notre service à bord « Economy Prime » le mois dernier en juin sur nos long-courriers. C'est un produit que nous voulions offrir à nos clients, nos passagers corporate et tous ceux qui ne voyagent pas en classe business, mais qui veulent cependant une différenciation à bord dans le service.

Nous sommes, à ce sujet très satisfaits de la réponse du marché à ce produit, dont le succès devrait encore s'accroître à partir du mois de septembre prochain quand le trafic corporate sera plus dynamique.

Je me félicite aussi de notre équipe de communication ici en France qui fait un excellent travail pour mettre en valeur notre marque, la qualité de notre produit, de nos équipages à bord.

TourMaG - Au sujet de votre offre entre la France et le Portugal, pouvez-vous nous rappeler ce que vous proposez ?

Paloma Utrera : Cet été, notre compagnie opère 132 vols hebdomadaires entre la France et le Portugal, avec des liaisons directes entre Lyon, Marseille, Nice, Toulouse et Lisbonne. Nous couvrons donc bien le sud de la France et, concernant Paris, nous avons 56 fréquences hebdomadaires, ce que nous appelons « une navette » vers Lisbonne et Porto.

TourMaG - Comment appréhendez-vous l'été au sein de TAP ?

Paloma Utrera : Cet été, l'ensemble du secteur est bien conscient que c'est difficile du fait de la situation internationale et de l'augmentation des coûts. Cependant, notre structure est solide et nos performances en France et en général sont plutôt bonnes.

Nos résultats pour les quatre premiers mois de l'année sont supérieurs de 11 % par rapport à l'année dernière concernant les revenus, et une augmentation du nombre de passagers de 6,4 %.

Nous avons également progressé de 5 % sur nos remplissages par rapport à l'année dernière, avec un taux à 84 %. Ce sont de bons résultats pour cette période qui précède l'été et qui n'est pas la plus haute.

TourMaG - Le Portugal, comme d'autres destinations « sud », est une destination refuge également ?

Paloma Utrera : Oui, c'est un point important à souligner, et nous voyons aussi d'autres marchés en augmentation comme les États-Unis et le Brésil, dont nous venons d'ouvrir en juillet une nouvelle destination : Curitiba, capitale de l'État du Paraná.

Nous continuons également à ouvrir de nouvelles routes : Terceira aux Açores, et aussi Praia, la capitale du Cap-Vert, depuis Lisbonne.

Depuis Lisbonne, et en plus de Curitiba, nous avons également ouvert Athènes, une route importante pour nous et qui a été très bien accueillie par le marché en Grèce.

Notre stratégie est de consolider ces routes et d'en ouvrir d'autres. En octobre, nous allons également ouvrir São Luís, Maranhão, au Brésil, une destination passionnante avec entre autres un site naturel, « Lençóis Maranhenses », très intéressant.

Lisbonne, premier hub européen vers le Brésil

TourMaG - Le Brésil est vraiment une destination phare pour vous.

Paloma Utrera : Oui, bien sûr. Nous avons maintenant 15 destinations directes vers le Brésil depuis Lisbonne, qui est bien connectée avec toutes nos routes européennes.

Nous développons aussi Porto comme un hub pour des destinations long-courriers. Nous voulons désormais consolider et grandir sur ces marchés. Vers les États-Unis, une nouveauté : après l'ouverture de Los Angeles, nous ouvrirons Orlando en automne.

TourMaG - Lisbonne, un hub vraiment stratégique ?

Paloma Utrera : Tout à fait. Regardez notre situation géographique. Je peux dire que nous sommes pratiquement au « centre du monde ». À la meilleure place pour connecter parfaitement l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud, mais aussi l'Afrique où nous avons de nombreuses destinations.

TourMaG - Quels sont les avantages d'un stopover à Lisbonne ?

Paloma Utrera : Ce qui fait vraiment la différence, c'est que nous offrons une période d'escale de 10 jours à Lisbonne ou Porto entre vos vols de correspondance, pour découvrir une autre destination au Portugal, un saut aux Açores par exemple , avec un billet à tarif avantageux et des réductions allant jusqu'à 50% sur les restaurants, hôtels, visites, activités de plein air, sites culturels.

C'est notre programme « Portugal Stopover », qui a d'ailleurs été élu meilleur programme d'escale au monde par Global Traveler pour la huitième année consécutive.

TourMaG - L'évolution de la flotte est aussi un projet au sein de TAP Air Portugal ?

Paloma Utrera : Nous avons actuellement une flotte de 99 avions, une des flottes les plus modernes grâce à nos Airbus Neo, et nous travaillons à remplacer nos plus anciens appareils et aussi à augmenter le nombre d'avions (A320neo, A321neo, A330neo ndlr).

Une flotte moderne fait partie de notre stratégie environnementale que nous développons. Des avions plus modernes, mais aussi des produits recyclables à bord. Tout le monde est impliqué, et d'ailleurs nous avons pu réduire nos émissions de CO₂ de 12% depuis l'année dernière.

Une part de gâteau ?

TourMaG - Les observateurs du secteur aérien, vous le savez, attendent des décisions concernant l'entrée au capital de TAP d'un acteur majeur de l'aérien. Deux grands groupes sont en lice : Air France-KLM et Lufthansa. Une préférence ?

Paloma Utrera : (sourire) Non, pas de préférence. Ce monde de l'aérien est très compétitif et il nous faut nous allier avec un grand groupe. Ce sera une décision gouvernementale qui optera pour la meilleure solution.

TourMaG - On ne saura donc pas votre préférence. Et si je vous demande quel est votre gâteau préféré : la forêt noire, un gâteau allemand, ou l'éclair au chocolat, un gâteau français ?

Paloma Utrera : (rires) J'aime beaucoup les deux !

Christophe Hardin

Retard de bagages : quels frais la compagnie aérienne doit-elle rembourser ?

Tourmag - 17 juillet 2026

Le cas de la semaine en partenariat avec la Médiation Tourisme & Voyage

Retard de bagages, valise détériorée et équipements pour nourrisson livrés avec plusieurs jours de retard... La Médiation Tourisme et Voyage revient sur un litige opposant une famille à une compagnie aérienne française à la suite d'un vol qui ne s'est pas déroulé exactement comme prévu.

Un voyageur a saisi la Médiation à la suite d'un incident survenu lors d'un trajet aérien opéré par une compagnie française. Il sollicitait le remboursement de dépenses engagées en raison de la livraison tardive de ses bagages ainsi que de leur détérioration partielle.

Le dossier porte sur un voyage effectué par une famille de quatre personnes avec enregistrement en soute de quatre valises, d'une poussette et d'un siège auto pour nourrisson. À l'arrivée, aucun bagage n'est restitué.

Les valises sont rendues le lendemain, tandis que la poussette et le siège pour enfant ne sont restitués qu'après quarante-huit heures. L'un des bagages est par ailleurs signalé comme endommagé.

Dans l'attente de la restitution, les passagers ont dû acheter divers équipements et produits de première nécessité (matériel de transport pour enfant, poussette, vêtements, produits d'hygiène et d'alimentation), pour un montant total de 1 233,57 €. La compagnie reconnaît le retard et la restitution différée, mais conteste la prise en charge de l'ensemble des dépenses.

Retard de bagages : quels frais la compagnie aérienne doit-elle rembourser ?

Ce que disent les textes :

Pour rendre son avis, la Médiation s'est fondée sur l'article 17 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999:fr:HTML, qui prévoit que le transporteur aérien est responsable des dommages résultant de la perte, du retard ou de l'avarie des bagages enregistrés lorsqu'ils sont sous sa garde.

En cas de retard de livraison, la compagnie doit ainsi rembourser les dépenses raisonnables et nécessaires engagées par les passagers.

En revanche, les règles de transport et la jurisprudence admettent que seuls les frais strictement nécessaires peuvent être remboursés, certains achats relevant de choix personnels ou de biens non indispensables à la situation d'attente.

Ce que préconise la Médiation Tourisme et Voyage :

La Médiation rappelle toutefois que les conditions générales de transport de la compagnie déconseillent de placer certains biens ou produits essentiels dans les bagages enregistrés, notamment les médicaments ou certains objets nécessaires au quotidien. Dans ce dossier, les frais liés aux produits d'hygiène et d'alimentation du nourrisson n'ont donc pas été retenus.

En revanche, les achats rendus nécessaires par l'absence prolongée de la poussette et du cosy, ainsi que les vêtements achetés pendant l'attente des bagages, ont été considérés comme des frais de première nécessité indemnifiables.

Concernant la valise prétendument détériorée, la demande a été rejetée faute d'éléments suffisamment probants permettant d'établir l'ampleur des dommages et d'en évaluer le montant, conformément à l'article 9 du Code de procédure civile qui impose à chaque partie d'apporter la preuve de ses affirmations.

Au final, la Médiation a recommandé le remboursement partiel des frais engagés, à hauteur de 1 112,12 €, afin de régler le litige à l'amiable.

Céline Eymery

Delta et Shell Aviation développent les réserves de SAF dans 5 hubs américains

Déplacements Pros - 18 juillet 2026

Dans le cadre d'un accord de 5 ans, Delta et Shell Aviation s'engagent à développer la chaîne d'approvisionnement en SAF dans 5 hubs américains. Au-delà de bâtir un réseau opérationnel, les partenaires ambitionnent de mettre sur pied un modèle exploitable à l'échelle de l'industrie.

Delta Air Lines poursuit sa collaboration avec Shell Aviation pour développer l'utilisation des carburants durables dans l'aérien. Dans le cadre d'un nouvel accord de 5 ans, les partenaires prévoient d'accroître les réserves de SAF dans 5 hubs américains stratégiques pour le transporteur.

Face au climat d'incertitudes actuel, les partenaires voient dans la diversification des sources d'approvisionnement en carburant un levier de résilience. Delta Air Lines et Shell Aviation entendent ainsi développer un réseau d'approvisionnement opérationnel à grande échelle.

« Il s'agit de mettre en place de véritables chaînes d'approvisionnement à grande échelle et de créer un modèle sur lequel d'autres pourront s'appuyer, alors que nous travaillons à l'échelle du secteur pour développer des modes de transport à moindre impact », commente Amelia DeLuca, directrice du développement durable chez Delta, dans un communiqué.

Explorer les filières bioéthanol et e-SAF

Au-delà de l'approvisionnement, l'enjeu est logistique. Shell s'engage à assurer la livraison de SAF, purs ou sous forme de mélanges, et à bâtir les infrastructures nécessaires pour s'adapter à l'évolution de la demande de SAF tout en préservant la fiabilité opérationnelle. Les partenaires prévoient également de travailler sur les technologies certifiées de nouvelle génération, comme les filières « alcohol-to-jet » (bioéthanol, NDR) et « power-to-liquid » (e-SAF, production à partir d'électricité renouvelable, d'hydrogène vert et de CO₂ capté dans l'atmosphère ou sur des sites industriels, NDR), afin de réduire davantage les émissions sur l'ensemble du cycle de production des carburants durables.

Delta Air Lines s'est engagée à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Alors que le kérosène représente aujourd'hui 90% des émissions carbone du transporteur, les SAF constituent la solution de transition la plus rapide et la plus efficace selon les partenaires. C'est dans les aéroports de Los Angeles (LAX), de Portland (PDX), de New-York (JFK), de Logan (BOS) et de Minneapolis-St. Paul (MSP), que Shell et Delta prévoient de développer ce réseau d'approvisionnement de carburants durables au cours des 5 prochaines années.

Hugo Pellegrin

Pour l'hiver, Ryanair déploie un programme record et accélère en Europe de l'Est

L'Echo Touristique - 18 juillet 2026

Pour la saison hivernale 2026-2027, Ryanair annonce un programme record et met en vente 80 millions de sièges à travers 35 pays.

La compagnie aérienne à bas coûts Ryanair a dévoilé son plan de vol pour la saison hivernale 2026-2027. Avec 80 millions de sièges mis sur le marché et 1 700 routes desservies à travers 35 pays, le transporteur irlandais affiche un programme « record ». Ce nouvel horaire intègre plus de 140 nouvelles liaisons, ciblant particulièrement l'Europe centrale et orientale, l'Afrique du Nord, ainsi que certains hubs régionaux en Irlande et en Scandinavie.

L'offre vise à capter la demande structurelle pour les destinations balnéaires hivernales, les séjours en stations de ski, les marchés de Noël et les courts séjours urbains. L'ensemble des vols est d'ores et déjà disponible à la réservation.

Une expansion concentrée sur l'Europe centrale

Le déploiement de cette capacité supplémentaire s'illustre de manière prononcée en Slovaquie et en Pologne, deux marchés où la compagnie consolide son ancrage régional. À Bratislava, Ryanair basera un quatrième appareil pour l'hiver 2026, représentant un investissement évalué à 400 millions de dollars. La plateforme proposera 23 routes au total, dont de nouvelles liaisons vers Paphos, Tirana, Turin et Varsovie-Modlin, avec pour objectif d'atteindre les 2 millions de passagers annuels.

En Pologne, la base de Gdańsk accueillera six avions, soit deux de plus que lors de l'exercice précédent. Cet ajout de capacité permet l'ouverture de 11 nouvelles lignes (notamment vers Agadir, Madrid, Milan-Malpensa et Porto), portant l'offre locale à 37 liaisons et 1,3 million de sièges.

Marchés rentables

Malgré ce programme record, Ryanair maintient une gestion très stricte de sa flotte. L'entreprise déplace ses avions vers les marchés les plus rentables pour assurer sa croissance.

Par conséquent, l'ouverture de ces nouvelles routes entraîne inévitablement la réduction ou la suppression de vols sur d'autres aéroports européens. Ces choix stratégiques dépendent directement de l'évolution des taxes aéroportuaires et du nombre limité d'appareils dont dispose la compagnie. Ryanair avait notamment réduit son programme de vols en France dans plusieurs aéroports.

Eglantine L'Haridon

Le groupe ADP abaisse ses prévisions de croissance à 0,5% pour 2026

L'Echo Touristique - 18 juillet 2026

Le groupe table sur une croissance à 0,5% contre des premières estimations entre 1,5% et 2%.

Le gestionnaire des deux grands aéroports parisiens, Groupe ADP, a abaissé jeudi à 0,5% sa prévision de croissance du trafic aérien à Roissy et Orly pour 2026, en raison notamment des répercussions de la guerre au Moyen-Orient.

Le groupe a expliqué dans un communiqué avoir tenu compte des chiffres du premier semestre pour revoir cette prévision, établie en février, soit avant le déclenchement de la guerre au Moyen-Orient. Il tablait auparavant sur 1,5% à 2,5% de croissance en 2026.

Réductions des programmes de vols, hausse des prix du carburant

« Au premier semestre 2026, le trafic du groupe a été affecté par des réductions des programmes de vols liées au conflit au Moyen-Orient, à la hausse des prix des carburants, ainsi qu'à diverses contraintes opérationnelles sur certaines plateformes du groupe », a détaillé Groupe ADP. En mai, ses dirigeants se montraient encore optimistes. Au vu des programmes des compagnies aériennes pour l'été, le PDG Philippe Pascal ne percevait « pas d'impact majeur sur les réservations des billets et le volume du trafic ».

Beaucoup estimaient que Paris pourrait bénéficier du fait d'être perçu comme une destination sûre. Mais la croissance du nombre de passagers de Paris Aéroport (Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly) a été moindre qu'attendue au premier semestre, à 0,5% sur un an.

Conjoncture plus difficile dans le long-courrier

L'évolution a été plus favorable à Orly, qui sert des destinations internationales plus proches, avec 2% de hausse, qu'à Roissy. Cet aéroport a reçu 0,2% de passagers de moins qu'au premier semestre 2025, en partie à cause d'une conjoncture plus difficile dans le long-courrier. Sur l'ensemble de l'année 2025, Roissy avait accueilli 72,0 millions de voyageurs et Orly, 34,9 millions.

Groupe ADP a indiqué qu'il tiendrait compte de cette prévision de trafic dans ses prévisions financières pour 2026, à l'occasion de la publication de ses résultats semestriels, le 29 juillet.

Ce sera fait « en tenant compte des mesures d'économies de coûts mises en œuvre depuis mars 2026, dont les effets compensatoires sont attendus majoritairement au second semestre », selon l'entreprise. Groupe ADP, qui gère des aéroports dans le monde entier, jusqu'au Chili, en Inde et à Madagascar, a vu le nombre de passagers augmenter de 0,2% au premier semestre.

Eglantine L'Haridon

Groupe ADP : un premier semestre 2026 en demi-teinte et des prévisions ajustées pour Paris

Tour Hebdo - 18 juillet 2026

Face à un ralentissement de l'activité marqué par des vents contraires géopolitiques et économiques, l'exploitant aéroportuaire révisé ses prévisions de croissance annuelle à la baisse pour ses plateformes parisiennes. Décryptage :

Le Groupe ADP a publié ses résultats de trafic pour le mois de juin et le premier semestre de l'année 2026

Un premier semestre résilient malgré un mois de juin difficile

Le premier semestre 2026 se clôture sur une note de stabilité globale pour le Groupe ADP, même si le début de la saison estivale montre des signes de ralentissement.

Trafic du Groupe au 1er semestre : 179,2 millions de passagers accueillis sur l'ensemble des plateformes mondiales, soit une légère hausse de +0,2 % par rapport au premier semestre 2025.

Trafic Paris Aéroport au 1er semestre : Les aéroports parisiens enregistrent 51,6 millions de voyageurs, en progression de +0,5 %.

Le coup d'arrêt de juin : Sur le seul mois de juin, le trafic du groupe recule de -1,4 % (33,4 millions de passagers) tandis que Paris Aéroport accuse une baisse plus nette de -3,2 % (9,4 millions de passagers).

Selon la direction du groupe, cette conjoncture s'explique par les réductions de programmes de vols liées au conflit persistant au Moyen-Orient, à la hausse du prix des carburants ainsi qu'à diverses contraintes d'exploitation sur certains sites du groupe.

Paris Aéroport : Orly résiste, le Moyen-Orient plonge

L'analyse détaillée des performances des plateformes parisiennes (Paris-CDG et Paris-Orly) révèle des dynamiques bien distinctes au cours du premier semestre 2026 :

Plateforme

Passagers (Janv. - Juin 2026)

Évolution 2026/2025

Taux de récupération vs 2019

Paris-CDG 34 525 011 -0,2 % 95,0 %

Paris-Orly 17 078 513 +2,0 % 106,9 %

Total Paris Aéroport 51 603 524 +0,5 % 98,6 %

Les tendances par faisceau géographique (Paris Aéroport – Cumul 1er semestre)

Le Moyen-Orient en forte baisse : En raison du contexte géopolitique, le trafic vers cette région chute de -16,3 %.

L'Asie-Pacifique poursuit sa dynamique : Ce marché confirme son excellente reprise avec une croissance de +5,3 %.

L'Europe et le Schengen solides : Le trafic sur l'Europe progresse de +1,2 % (dont +1,5 % pour l'Espace Schengen).

La France métropolitaine se redresse : Le trafic domestique affiche une hausse encourageante de +3,3 %.

Du côté des indicateurs de remplissage à Paris, le taux de correspondance sur le semestre s'établit à 20,7 % (+0,2 point), tandis que le taux de remplissage des avions fléchit légèrement à 83,9 % (-0,6 point).

Révision de l'objectif de croissance annuelle 2026

Face à ces données semestrielles, le Groupe ADP a officiellement ajusté sa feuille de route.

L'hypothèse de croissance annuelle du trafic pour Paris Aéroport est désormais attendue autour de 0,5 % en 2026, contre une fourchette initialement estimée entre 1,5 % et 2,5 %.

Pour amortir l'impact financier de cette révision, le groupe compte s'appuyer sur son plan d'économies de coûts mis en place depuis mars 2026. Les retombées compensatoires de ces mesures sont principalement attendues pour la seconde moitié de l'année. L'impact définitif sur les objectifs financiers sera partagé lors de la présentation des résultats semestriels, prévue le 29 juillet 2026 après la clôture de la bourse.

Rémi Bain-Thouverez

Un marché de 4 900 milliards de dollars : l'avenir radieux des services aéronautiques selon Boeing

Air Journal - 19 juillet 2026

Boeing prévoit un marché mondial des services aéronautiques de 4 900 milliards de dollars et une demande de plus de 2,4 millions de nouveaux professionnels de l'aviation commerciale au cours des vingt prochaines années. Ces prévisions, issues du Services Market Outlook et du Pilot & Technician Outlook 2026, confirment que la croissance du transport aérien restera étroitement liée à l'essor des activités de soutien, de maintenance et de formation.

Un marché des services de 4 900 milliards de dollars

Dans son nouveau Services Market Outlook, l'avionneur américain Boeing estime que le marché du support et des services pour l'aviation commerciale atteindra 4 900 milliards de dollars entre aujourd'hui et 2045. Cette enveloppe couvre l'ensemble des activités de soutien

: maintenance, réparation et révision (MRO), gestion du cycle de vie des avions, pièces et logistique, formation, services numériques, modifications et produits cabine.

L'avionneur s'appuie sur son Commercial Market Outlook 2026, qui anticipe un doublement de la demande et du trafic aérien au cours des vingt prochaines années. Boeing estime que les perturbations à court terme n'affecteront pas cette trajectoire de long terme.

Des tendances structurantes pour les services

Boeing identifie plusieurs grandes tendances qui façonneront le marché des services au cours des deux prochaines décennies. Parmi elles figurent « les initiatives d'efficacité centrées sur la gestion du cycle de vie des avions », « la digitalisation accrue des appareils et des services fondés sur la donnée » et « les évolutions géographiques des besoins en services ».

L'avionneur insiste aussi sur « la transformation et la montée en puissance de la demande en main-d'œuvre aéronautique » ainsi que sur « l'impact des départs à la retraite sur les besoins en personnel ». « Nous voyons une forte demande pour les services sur l'ensemble du portefeuille, de nouvelles opportunités à mesure que les flottes deviennent plus numérisées et un besoin croissant pour une main-d'œuvre qualifiée », résume Chris Raymond, président et CEO de Boeing Global Services.

Plus de 2,4 millions de nouveaux professionnels à recruter

Le Pilot & Technician Outlook 2026 de Boeing détaille les besoins en personnel pour soutenir la flotte commerciale mondiale jusqu'en 2045. Sur 20 ans, les prévisions projettent une demande d'environ 674 000 nouveaux pilotes, 728 000 techniciens de maintenance et 1 023 000 membres d'équipage de cabine.

Au total, cela représente plus de 2,4 millions de nouveaux professionnels de l'aviation commerciale à former et recruter. Boeing précise que « deux tiers de cette demande compenseront les départs à la retraite, tandis qu'un tiers accompagnera la croissance de la flotte ».

Un secteur de la formation en pleine mutation

Pour répondre à ces besoins, Boeing met l'accent sur une évolution des méthodes de formation. L'avionneur souligne le rôle des approches de type Competency-Based Training and Assessment (CBTA) et « des technologies immersives, qui vont transformer la formation aéronautique ».

« Notre industrie maintiendra en sécurité et en efficacité la flotte mondiale en investissant dans le développement de la main-d'œuvre à travers le monde », explique Chris Broom, vice-président Commercial Training Solutions chez Boeing Global Services. Selon lui, les outils immersifs permettront d'améliorer l'apprentissage pratique et la conscience situationnelle des équipages.

Une répartition régionale très contrastée

Boeing publie également un tableau des besoins en personnels et des volumes de services par région jusqu'en 2045. L'Eurasie arrive en tête, avec 571 000 nouveaux professionnels à recruter et 1 185 milliards de dollars de demande en services et soutien. La Chine suit avec 425 000 nouveaux personnels et 875 milliards de dollars de services, devant l'Amérique du Nord (438 000 nouveaux personnels, 995 milliards de dollars) et le Moyen-Orient (236 000 nouveaux personnels, 475 milliards de dollars).

L'Asie du Sud-Est affiche un besoin de 258 000 nouveaux professionnels pour un marché des services de 425 milliards de dollars, tandis que l'Afrique reste plus modeste avec 75 000 nouveaux personnels pour 140 milliards de dollars de services. Au total, Boeing évalue le besoin mondial à 2 425 000 nouveaux pilotes, techniciens et membres d'équipage de cabine, pour un marché des services et du soutien chiffré à 4,9 billions de dollars.

Thierry Blancmont

Atlanta, Dubaï, Tokyo... les aéroports les plus fréquentés au monde en 2025, selon ACI World

Air Journal - 19 juillet 2026

Le Conseil international des aéroports (ACI World) vient de publier son classement annuel des hubs aériens les plus fréquentés au monde en 2025. Atlanta-Hartsfield-Jackson reste l'aéroport le plus fréquenté au monde, devant Dubaï et Tokyo-Haneda, tandis que Londres-Heathrow conserve son statut de premier hub européen. Ce classement repose sur le nombre de passagers embarquant ou débarquant, les voyageurs en transit n'étant comptabilisés qu'une seule fois.

Atlanta, toujours premier aéroport mondial

Atlanta-Hartsfield-Jackson (ATL) conserve en 2025 son rang de premier aéroport au monde en nombre total de passagers, avec 106,3 millions de voyageurs. Le trafic y recule toutefois de 1,6% sur un an et reste inférieur de 3,8% à son niveau de 2019, signe d'un marché domestique américain arrivé à un haut plateau. Atlanta s'appuie sur un réseau très dense de liaisons intérieures et de correspondances, qui explique la domination durable de la plate-forme dans le classement global.

Dubaï et Tokyo tirent la croissance internationale

Dubaï (DXB) reste en deuxième position mondiale avec 95,2 millions de passagers, et demeure le premier aéroport au monde pour le trafic international. Son volume total progresse de 3,1% par rapport à 2024 et de plus de 10% par rapport à 2019, porté par son rôle de hub de correspondance entre l'Europe, l'Asie, l'Afrique et le Moyen-Orient.

Tokyo-Haneda (HND) grimpe à la troisième place, avec 91,7 millions de passagers, reflet de la reprise continue du marché japonais et de la région Asie-Pacifique.

Les méga-hubs les plus fréquentés dans le monde en 2025

- Atlanta (ATL), États-Unis : 106 302 208 passagers.
- Dubai (DXB), Émirats arabes unis : 95 192 160 passagers.
- Tokyo-Haneda (HND), Japon : 91 679 814 passagers.
- Dallas/Fort Worth (DFW), États-Unis : 85 660 127 passagers.
- Shanghai-Pudong (PVG), Chine : 84 994 548 passagers.
- Chicago O'Hare (ORD), États-Unis : 84 856 018 passagers.
- Londres-Heathrow (LHR), Royaume-Uni : 84 482 126 passagers.
- Istanbul (IST), Türkiye : 84 437 710 passagers.
- Guangzhou (CAN), Chine : 83 582 952 passagers.
- Denver (DEN), États-Unis : 82 427 962 passagers.

La présence de quatre aéroports américains, deux chinois, un japonais, un britannique, un turc et un émirati souligne le poids combiné des marchés nord-américain et asiatique, ainsi que le rôle des hubs de correspondance internationaux.

Londres-Heathrow, premier hub européen

Avec 84,48 millions de passagers, Londres-Heathrow est l'aéroport le plus fréquenté d'Europe et le septième au niveau mondial. Il enregistre une légère hausse de 0,7% de son trafic par rapport à 2024, et une progression de 4,4% par rapport à 2019, principalement portée par le long-courrier et les correspondances internationales. Heathrow est aussi le deuxième aéroport mondial pour le trafic international, avec près de 79,9 millions de passagers internationaux en 2025. Avec 72 029 407 passagers en 2025, Paris-Charles de Gaulle n'est pas dans le Top 10 des aéroports les plus fréquentés.

Asie-Pacifique : des hubs en forte montée

Les données d'ACI World confirment la montée en puissance des grands aéroports d'Asie-Pacifique dans les classements. Tokyo-Haneda, Shanghai-Pudong et Guangzhou enregistrent des croissances dynamiques, avec des hausses de trafic allant de 6% à plus de 10% par rapport à 2024 et à 2019. Ces performances reposent sur la reprise des liaisons internationales, la croissance de la classe moyenne et l'expansion des réseaux des compagnies aériennes asiatiques.

L'équilibre entre marchés domestiques et flux internationaux

Les classements 2025 mettent en lumière deux modèles complémentaires : les méga-hubs à forte dominante domestique, comme Atlanta, Dallas-Fort Worth ou Denver, et les hubs de correspondance internationaux, tels que Dubai, Londres-Heathrow ou Istanbul. Les premiers

tirent parti de marchés intérieurs vastes et de réseaux à haute fréquence, tandis que les seconds capitalisent sur des flux long-courriers de transit entre continents.

Alain Hai

Marché aérien : les États-Unis dominant, la France 9e et en faible progression en 2025, selon IATA

Air Journal - 19 juillet 2026

L'Association du transport aérien international (IATA) confirme que le trafic mondial de passagers a poursuivi sa progression en 2025, mais avec une dynamique nettement contrastée selon les marchés nationaux. Les États-Unis restent le premier marché au monde, tandis que la France conserve une place modeste dans le top 10 avec l'une des croissances les plus faibles.

Un marché mondial toujours en hausse

Le nouveau rapport World Air Transport Statistics (WATS) de l'IATA dresse le bilan détaillé du transport aérien mondial en 2025. Alimenté par les données de 1 315 compagnies aériennes, il mesure la demande, l'offre, les performances opérationnelles, la flotte et les routes les plus fréquentées. Ces statistiques confirment le maintien d'une croissance globale du trafic passagers, au-delà des niveaux d'avant-pandémie.

États-Unis, premier marché mais croissance minimale

En 2025, les États-Unis ont conservé leur rang de premier marché national de transport de passagers par avion, avec 890,1 millions de voyageurs ayant décollé ou atterri sur le territoire. La progression par rapport à 2024 n'est toutefois que de 1,6%, ce qui en fait le marché le plus lent parmi les dix premiers au classement. Ce volume colossal confirme la centralité du marché américain, mais aussi l'arrivée à un palier de maturité sur le segment domestique.

Chine et Asie en forte dynamique

La Chine demeure le deuxième marché mondial, avec 776,1 millions de passagers en 2025 et une croissance annuelle de 4,8%. Plusieurs prévisions indiquent que le pays devrait ravir la première place aux États-Unis au cours des années 2030, porté par l'essor des liaisons intérieures et de la classe moyenne chinoise. L'Asie se distingue plus largement par des marchés en forte expansion, comme le Vietnam (+14,8%, 80,9 millions de passagers) ou encore le Kazakhstan (+40%, 18,1 millions) et l'Ouzbékistan (+16,9%, 12,5 millions), particulièrement dynamiques en Asie centrale.

Europe : grands marchés devant, France à la traîne

En Europe, le Royaume-Uni occupe la troisième place mondiale avec 269,7 millions de passagers, devant l'Espagne (252,7 millions) et le Japon, cinquième avec 223,5 millions de passagers. L'Inde (218,2 millions), l'Italie (187,3 millions) et l'Allemagne (163,8 millions) complètent le haut du tableau, avec des croissances comprises entre 3,3% et 5,8% selon les pays. La France se situe au 9e rang, avec 152,6 millions de passagers en 2025, mais une hausse limitée à 2,2%, ce qui en fait le deuxième marché le plus lent derrière les États-Unis au sein du top 10.

France : une croissance modérée

Les chiffres de l'IATA confirment que la France progresse, mais moins vite que ses voisins européens comparables. Avec 152,6 millions de passagers, le marché reste significatif, mais demeure derrière l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne ou le Royaume-Uni en volume comme en dynamique de croissance. Cette situation reflète un redressement du trafic encore freiné par certains segments long-courriers et par une offre plus prudente de la part des compagnies aériennes basées dans l'Hexagone.

Routes les plus fréquentées : la domination asiatique

Le rapport WATS souligne aussi la concentration du trafic sur quelques grandes liaisons domestiques en Asie-Pacifique. La route intérieure sud-coréenne Jeju–Séoul Gimpo reste la plus fréquentée au monde, avec 13,3 millions de passagers en 2025, devant plusieurs liaisons japonaises et vietnamiennes. En Europe, la ligne Barcelone–Palma de Majorque domine avec 2,1 millions de passagers, tandis qu'aux États-Unis, New York JFK–Los Angeles est la route domestique la plus chargée avec 2,2 millions de voyageurs.

Flotte mondiale : les monocouloirs restent rois

Côté flotte, les avions monocouloirs de Boeing et Airbus demeurent les appareils les plus utilisés dans le monde. Le Boeing 737 toutes versions confondues totalise 10,8 millions de vols en 2025, devant l'Airbus A320 (8,7 millions) et l'A321 (4,2 millions). Parmi les gros-porteurs, le Boeing 787 et l'Airbus A350 enregistrent une forte montée en puissance depuis 2019, tandis que l'Airbus A380 voit son utilisation reculer nettement, confirmant le basculement vers une flotte plus moderne et plus efficiente.

Alain Hai

Fermeture du détroit d'Ormuz : moins d'un mois de kérosène pour l'aviation européenne

Air Journal - 19 juillet 2026

Les réserves de kérosène en Europe n'ont jamais été aussi basses depuis des années, alors que la fermeture du détroit d'Ormuz par l'Iran, dans le contexte de la reprise de la guerre avec les États-Unis, menace l'approvisionnement.

Selon plusieurs estimations concordantes relayées par l'agence Reuters, les compagnies aériennes ne disposeraient plus que de moins d'un mois de stocks pour maintenir leurs opérations au niveau actuel. D'après des données du cabinet Energy Aspects, les stocks de kérosène en Europe s'élevaient à environ 38 millions de barils au début juin, contre 99 millions aux États-Unis. Cela ne représente « moins de 30 jours de couverture de la demande » sur le continent, soit « le niveau le plus critique parmi les principaux marchés du kérosène », calculent les analystes.

L'Europe a pourtant multiplié les importations depuis les États-Unis et l'Asie, augmenté la production de ses raffineries et puisé dans ses stocks commerciaux pour maintenir le trafic aérien. En juin, elle a importé environ 673 000 barils par jour de kérosène, son niveau le plus élevé depuis octobre 2025, selon le spécialiste des flux pétroliers Kpler.

« Nous prévoyons toujours des tensions jusqu'en août à ce rythme », avertit Janiv Shah, analyste chez Rystad Energy, cité par Reuters, qui anticipe un déficit d'approvisionnement de près de 600 000 barils par jour au troisième trimestre en Europe. Les analystes de Goldman Sachs font le même constat : les stocks commerciaux actuels ne couvrent qu'« environ 30 jours d'approvisionnement » pour le transport aérien en Europe.

La Suisse a déjà indiqué que ses réserves obligatoires de kérosène ne couvraient plus que 72 jours, en deçà des 90 jours prévus par la loi, du fait du blocage d'Ormuz. À l'inverse, les États-Unis et l'Asie-Pacifique afficheraient des excédents respectifs de 116 000 et 425 000 barils par jour, ce qui souligne la vulnérabilité particulière du marché européen.

Le détroit d'Ormuz au cœur de la crise

La fermeture de facto du détroit d'Ormuz depuis le début du conflit a bloqué une part importante des exportations de produits pétroliers en provenance du Moyen-Orient. En temps normal, environ la moitié du kérosène consommé en Europe provient des pays du Golfe, rappelle l'Agence internationale de l'énergie (AIE).

Dès la mi-avril, le directeur de l'AIE, Fatih Birol, avait estimé que l'Europe ne disposait plus que de « peut-être six semaines » de réserves de carburant aviation, en mettant en garde contre des « annulations ciblées de vols » si la situation perdurait. ACI Europe, qui représente les aéroports européens, a également écrit à la Commission européenne pour alerter sur le risque de « pénuries systémiques de carburant » dans les aéroports dès le début du mois de mai.

Compagnies aériennes et aéroports en alerte

La perspective d'une pénurie pèse sur les compagnies aériennes, confrontées déjà à une flambée des prix du kérosène et à un durcissement des conditions d'approvisionnement. Plusieurs transporteurs européens revoient en permanence leurs programmes de vol,

prévoyant d'annuler à nouveau des rotations pour limiter leur consommation de carburant. Rico Luman, économiste du secteur transport chez ING, prévoit « des annulations partielles pour certaines compagnies et certains aéroports » plutôt qu'une paralysie totale, mais rappelle que les plateformes régionales, éloignées des grands hubs, sont « plus exposées » aux tensions d'approvisionnement.

Réaction des autorités européennes

Face à cette situation, la Commission européenne a présenté un plan d'urgence pour sécuriser les approvisionnements, en envisageant la libération de certaines réserves stratégiques et des mécanismes d'achat commun de carburéacteur au niveau de l'UE. Bruxelles assure ne pas constater pour l'instant de pénuries physiques massives, mais reconnaît que « des problèmes d'approvisionnement pourraient survenir dans un avenir proche, notamment pour les carburants d'aviation ».

Les experts jugent qu'une normalisation des flux de kérosène vers l'Europe est improbable tant que le blocage du détroit d'Ormuz se poursuit. Dans ce contexte, le secteur aérien européen se prépare à des opérations placées sous le signe des tensions de carburant, avec un risque de réductions de capacité et de hausses de tarifs pour les voyageurs.

Alain Hai

Boeing anticipe près de 44 000 livraisons d'avions et une flotte mondiale au-delà de 50 000 appareils d'ici 20 ans

Air Journal - 18 juillet 2026

La flotte commerciale mondiale devrait dépasser les 50 000 avions d'ici 20 ans, selon les nouvelles prévisions de l'avionneur Boeing, portée par un doublement du trafic passagers entre 2026 et 2045.

Une flotte appelée à croître de 80%

Dans son étude de marché Commercial Market Outlook 2026, Boeing anticipe une croissance de près de 80% de la flotte commerciale mondiale en 20 ans, pour atteindre « plus de 50 000 avions » en 2045. Le constructeur souligne que cette expansion intervient alors que la flotte actuelle est estimée autour de 28 000 appareils, tous types confondus. Cette montée en puissance sera alimentée par la demande des compagnies aériennes de transport de passagers et de fret, qui continueront d'ajouter de la capacité sur la plupart des grands marchés.

Un trafic passagers appelé à doubler

Boeing table sur une croissance moyenne de 4% par an du trafic de passagers sur la période

2026-2045, ce qui se traduira par « un doublement du trafic aérien mondial » en 20 ans. Selon l'avionneur, les facteurs structurels de la demande – réseaux familiaux dispersés, essor du tourisme, diversification des destinations, expansion des échanges commerciaux – continuent de soutenir l'avion comme vecteur privilégié de mobilité internationale. « La demande de transport aérien reste résiliente », insiste Boeing, malgré les chocs géopolitiques et économiques qui affectent ponctuellement certaines régions.

44 000 nouveaux avions à livrer

Pour répondre à cette croissance du trafic et au renouvellement des flotte, Boeing prévoit « près de 44 000 nouveaux avions » livrés dans le monde entre 2026 et 2045. Sur ce total, 33 545 unités seront des monocouloirs, 7 715 des gros-porteurs, 1 435 des avions régionaux et 930 des avions cargo sortis d'usine. La moitié de ces livraisons servira à remplacer les appareils de génération précédente par des modèles plus sobres en carburant, l'autre moitié viendra en croissance nette de capacité.

Le rôle clé des nouveaux avions plus sobres

Pour Boeing, la montée en puissance d'appareils de nouvelle génération est un levier central pour concilier croissance du trafic et objectifs de durabilité. « La nécessité de développer et de moderniser la flotte mondiale souligne l'importance de nouveaux avions plus économes en carburant, qui joueront un rôle de plus en plus vital pour connecter les populations et les économies », déclare Brad McMullen, vice-président senior Commercial Sales and Marketing. À l'horizon 2045, moins de 10% des avions de génération précédente devraient subsister dans la flotte mondiale.

Réseaux en expansion et montée des low-cost

Depuis 2015, les compagnies aériennes ont ajouté environ 5 500 nouvelles paires de villes, ce qui correspond à une croissance d'environ 30% du réseau mondial, avec une forte progression des liaisons point-à-point. La moitié de ces routes nouvelles est désormais desservie au moins une fois par jour, signe de la maturité de ces marchés. Boeing observe par ailleurs que les transporteurs à bas coûts devraient voir la taille de leur flotte croître d'environ 4% par an, contre près de 3% pour les compagnies traditionnelles. Dans ce paysage, l'offre se segmente davantage, allant de l'ultra-low-cost aux produits premium renforcés en Amérique du Nord et en Asie du Nord-Est.

Marchés matures et marchés émergents

La demande de nouveaux avions reste « équilibrée » entre marchés matures et régions en développement, selon Boeing, qui estime que l'Amérique du Nord, l'Eurasie, l'Océanie et l'Asie du Nord-Est représenteront environ 45% des livraisons sur vingt ans. Les marchés en transition ou en forte croissance – Chine, Moyen-Orient, Amérique latine, Asie du Sud et du Sud-Est, Afrique – capteront le reste, soit 55% des livraisons mondiales. Cette dynamique confirme le basculement progressif du centre de gravité du transport aérien vers les économies émergentes.

Cargo résilient et besoins en avions dédiés

Le segment cargo fait preuve de résistance, malgré les tensions géopolitiques et les reconfigurations des chaînes d'approvisionnement. Boeing indique que la capacité des avions cargo dans le monde a progressé de 5% depuis le début de l'année 2026, illustrant la flexibilité des réseaux. L'avionneur anticipe une croissance annuelle moyenne de 3,7% du trafic cargo jusqu'en 2045, portée par les flux de marchandises à forte valeur ajoutée, les produits périssables et le commerce électronique transfrontalier. Dans ce contexte, plus de 2 900 avions cargo – neufs ou convertis – devraient être nécessaires sur vingt ans.

Thierry Blancmont

Réforme du cumul emploi-retraite : les syndicats exigent l'exclusion des PNC du nouveau dispositif

Air Journal - 18 juillet 2026

L'intersyndicale des personnels navigants commerciaux (PNC) des compagnies aériennes opérant en France met la pression sur le gouvernement Lecornu autour de la réforme du cumul emploi-retraite (CER). Elle attend un arbitrage d'ici la fin du mois sur les nouvelles règles applicables au 1er janvier 2027 et prévient qu'en l'absence de réponse favorable, des arrêts de travail pourraient être déclenchés.

La loi de financement de la Sécurité sociale pour 2026 prévoit de durcir les conditions du cumul entre pension de retraite et revenus d'activité à partir de 2027. Le nouveau dispositif organise un écrêtement des pensions en fonction de l'âge et des revenus, avec un plafond d'environ 7 000 euros annuels au-delà duquel la pension de retraite est partiellement réduite. Ces règles s'appliqueront aussi aux personnels navigants commerciaux, hôtesses et stewards, percevant une pension de la Caisse de retraite du personnel navigant (CRPN), lorsqu'ils reprennent une activité ou perçoivent d'autres revenus y compris des allocations chômage.

Pour les syndicats, cela revient à fragiliser un modèle de retraite spécifique, construit pour tenir compte des contraintes du métier de navigant et des carrières souvent écourtées. « Concrètement, c'est la suppression partielle ou totale de votre pension », alerte l'UNSA PNC dans une note adressée à ses adhérents, dénonçant une réforme qui « vise les personnels navigants percevant une pension CRPN » et qui pourrait pénaliser les hôtesses et stewards aux pensions modestes ayant besoin d'un complément de revenu.

Départ à 55 ans : un régime spécifique pour les navigants

Pour bénéficier d'une retraite CRPN à 55 ans, un PNC doit en pratique remplir des conditions de durée et de taux plein : « avoir un taux plein et au moins 55 ans » ou, à défaut, « avoir 60

ans et justifier d'un minimum de 20 annuités » au régime des navigants, rappelle la documentation syndicale.

L'UNSA PNC souligne que, peu avant 55 ans, l'entreprise informe l'intéressé de ses options : partir, avec une prime de cessation d'activité et ouverture des droits à pension (CRPN et éventuellement régime général), ou demander à rester en activité, sous réserve d'une reconduction annuelle et de l'obtention de l'aptitude médicale. Les syndicats, eux, rappellent que cet âge plancher de 55 ans tient compte de la pénibilité du métier (travail de nuit, décalages horaires, exposition aux rayonnements, contraintes physiques) et des carrières souvent interrompues avant l'âge légal de droit commun, ce qui justifie un régime dédié pour les navigants.

Beaucoup de PNC qui cessent leur activité en vol à 55 ans ne « s'arrêtent » pas vraiment de travailler. En pratique, nombre d'entre eux choisissent d'exercer un emploi complémentaire – souvent au sol, dans l'aérien ou le tourisme, ou dans un tout autre secteur – afin de cumuler leur pension de navigant avec un revenu d'activité.

Ce recours au cumul emploi-retraite s'explique par plusieurs facteurs : pensions parfois insuffisantes pour maintenir le même niveau de vie, carrière interrompue plus tôt que dans les autres professions, et volonté de rester actifs, notamment dans des fonctions de formation, de vente, d'accueil ou de support opérationnel.

Ces activités peuvent être exercées en CDI, en CDD, en intérim ou comme indépendants, et s'ajoutent aux pensions versées par la CRPN et, le cas échéant, par les régimes de base et complémentaires de droit commun.

Les objectifs affichés par le gouvernement

De son côté, le gouvernement met en avant la volonté de mieux encadrer un dispositif jugé parfois trop avantageux et de limiter certains « effets d'aubaine » du cumul emploi-retraite. Les nouvelles règles ne s'appliqueront qu'aux pensions liquidées à compter du 1^{er} janvier 2027 et ne sont pas rétroactives pour les retraités déjà en cumul, qui conserveront le bénéfice des anciennes modalités.

Les pouvoirs publics rappellent aussi que le cumul intégral reste possible à partir de 67 ans, sans plafond, avec la possibilité d'acquérir une seconde pension, ce qui est présenté comme un levier pour encourager le maintien en activité des seniors. La suppression du délai de carence de six mois chez le même employeur figure parmi les éléments mis en avant par certains experts comme une simplification du dispositif.

Une intersyndicale élargie autour de la CRPN

Face à cette réforme, les organisations représentatives des PNC ont constitué une intersyndicale élargie autour de la CRPN. Elle rassemble notamment le SNPNC, l'UNSA PNC, l'UNAC et le SNGAF, rejoints par des syndicats de pilotes et de navigants techniques. « Nous exigeons l'exclusion des personnels navigants du nouveau cumul emploi-retraite applicable au 1^{er} janvier 2027 », affirme cette intersyndicale dans un courrier adressé au premier ministre Sébastien Lecornu et au ministre des Transports Philippe Tabarot.

Un arbitrage attendu d'ici la fin du mois

Les représentants des PNC ont été reçus début juillet au ministère des Transports pour exposer leurs revendications. À l'issue de cette rencontre, ils ont indiqué que le gouvernement s'était engagé à leur apporter une réponse avant la fin du mois de juillet sur une possible exclusion des personnels navigants du nouveau dispositif de cumul emploi-retraite.

« Le gouvernement a bien entendu notre message », assure le SNPNC, qui évoque « la force de l'unité des syndicats PNC défenseurs de la CRPN ». En parallèle, les organisations professionnelles multiplient les démarches auprès des parlementaires pour défendre le régime spécifique des navigants et limiter l'impact de la réforme sur les pensions.

Menaces d'arrêts de travail

Si aucun compromis n'est trouvé, l'intersyndicale ne cache pas qu'elle pourrait passer à l'action. Les syndicats envisagent des arrêts de travail ciblés pour peser sur les discussions, sans exclure des mouvements plus larges si la réforme était maintenue en l'état. Ils mettent en avant le risque de déstabiliser un secteur où les conditions de travail restent exigeantes et où les carrières sont parfois interrompues précocement.

Pour l'intersyndicale, la réforme du cumul emploi-retraite doit tenir compte de ces spécificités et préserver la capacité des personnels navigants à compléter leurs pensions de retraite sans être lourdement pénalisés. Les pouvoirs publics soulignent de leur côté que le CER reste possible, mais dans un cadre plus strict, et que cette évolution s'inscrit dans un ajustement plus large des règles de retraite pour l'ensemble des Français.

Alain Hai

VINCI Airports freiné par les crises, mais dopé par l'Europe et l'Amérique latine au premier semestre 2026

Air Journal - 17 juillet 2026

Le trafic de VINCI Airports est resté globalement stable au premier semestre 2026, mais le deuxième trimestre marque un léger repli, sur fond de tensions géopolitiques et de coûts du carburant en hausse, compensé par de solides performances en Europe et en Amérique latine.

Un semestre stable, un deuxième trimestre sous pression

Le groupe indique que « le trafic passagers de VINCI Airports est resté stable au 1er semestre », avec plus de 159 millions de voyageurs accueillis dans les aéroports de son réseau. Cette performance intervient dans un contexte de « perturbations géopolitiques

» affectant le 2e trimestre, notamment le conflit au Moyen-Orient et les tensions entre la Chine et le Japon, qui ont pesé sur certains hubs.

Sur la seule période avril-juin 2026, VINCI Airports a accueilli 85,1 millions de passagers, soit un recul de 1,3% par rapport au 2e trimestre 2025. Le groupe met en avant la « forte diversification géographique » de son portefeuille d'aéroports, qu'il présente comme un facteur de résilience face aux chocs de marché de court terme.

Gatwick, Santiago et le Japon pénalisés

À Londres-Gatwick, la baisse du trafic est imputée à la « réduction significative des flux vers et depuis le Moyen-Orient » et à la restructuration d'une partie de l'offre moyen-courrier. En Amérique du Sud, l'aéroport de Santiago du Chili voit aussi son trafic reculer, sous l'effet conjugué de la hausse du prix du carburant et de la contraction des flux en provenance d'Argentine, elle-même confrontée à une crise économique majeure.

Au Mexique, la hausse des prix du carburant ralentit la dynamique de croissance, même si le trimestre se termine sur une légère progression, portée par l'afflux de passagers liés aux matches de la Coupe du monde de football, notamment à Monterrey. En Asie, les tensions persistantes entre la Chine et le Japon continuent de peser sur les aéroports japonais du réseau, confirmant une tendance déjà mentionnée dans le communiqué sur le trafic du premier trimestre 2026.

Europe et Atlantique en tête de la croissance

À l'inverse, une série de plateformes européennes affichent une dynamique robuste. Belgrade confirme son rôle de hub régional, portée par le développement de liaisons intra-européennes vers Rome ou Barcelone, avec des capacités renforcées et de bons coefficients de remplissage. Édimbourg bénéficie d'une montée en puissance des liaisons transatlantiques vers Philadelphie, New York ou Chicago, et d'une capacité accrue chez Ryanair, easyJet et Jet2.

Budapest enregistre une fréquentation élevée, soutenue par l'expansion de Wizz Air et par l'accueil de la finale de la Ligue des champions fin mai, ce qui se traduit en juin par un trafic en hausse de 13% sur un an. Au Portugal, malgré une grève générale nationale le 3 juin, Porto et Faro continuent de progresser, portés par les liaisons transatlantiques et le trafic loisirs intra-européen (Ryanair, Transavia, TAP, Jet2).

Dans l'archipel de Cabo Verde, la croissance est alimentée par de nouvelles liaisons vers l'Europe ouvertes cette année. En Amérique latine, Salvador Bahia poursuit une « remarquable » trajectoire de hub régional après des investissements de GOL, tandis que les aéroports de République dominicaine profitent à plein du tourisme nord-américain, les compagnies canadiennes prolongeant leur saison hivernale et des acteurs comme Arajet, American Airlines ou Copa renforçant leurs offres à Santo Domingo.

En Amérique centrale, l'aéroport de Guanacaste (Costa Rica) consolide son attractivité internationale grâce à l'augmentation des capacités offertes par les compagnies américaines.

Ces performances contribuent à amortir le recul observé dans les marchés plus exposés aux tensions géopolitiques et aux coûts opératoires.

Un réseau résilient, mais des fragilités persistantes

VINCI Airports rappelle qu'il exploite plus de 70 aéroports dans 14 pays, avec une stratégie affichée de diversification et de transition environnementale visant la neutralité nette d'émissions (scopes 1 et 2) d'ici 2050. Si le groupe insiste sur la résilience de son réseau, les résultats du 2e trimestre montrent toutefois la sensibilité de certains actifs aux crises régionales, à la volatilité du prix du carburant et à la conjoncture économique des pays desservis.

Ricardo Moraes

