

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 24 juillet 2026 :

- **Aérien : Sébastien Lecornu sous pression pour éviter une grève nationale !**
- **EasyJet victime collatérale du conflit au Moyen-Orient : le bénéfice trimestriel chute de 70%**
- **Ryanair réduit ses vols en Belgique à cause d'une taxe qu'elle juge « absurde »**
- **Stopover : Air France lance des escales touristiques à Paris jusqu'à quatre nuits**
- **Rachat d'easyJet : de nouvelles règles européennes pourraient bloquer l'offensive des fonds américains**
- **Airbus accélère sur l'hybride-électrique avec LEIA**
- **Eve accélère sa route vers la certification mondiale de son eVTOL Eve 100**

Aérien : Sébastien Lecornu sous pression pour éviter une grève nationale !

Tour Mag - 23 juillet 2026

Malgré les rencontres avec les cabinets ministériels, la grogne ne redescend pas dans les rangs des personnels navigants commerciaux (PNC). Comme nous vous le révélions il y a 15 jours, une réforme de la loi sur le cumul emploi-retraite (CER) pourrait entraîner un mouvement de grève massif au sein de toutes les compagnies aériennes opérant en France. L'intersyndicale a fixé un ultimatum à Sébastien Lecornu, qui a jusqu'au 31 juillet 2026 pour prendre un engagement ferme. Sinon...

Les rendez-vous dans les cabinets ministériels s'enchaînent pour l'intersyndicale des personnels navigants commerciaux (PNC).

Ils laissent, à chaque fois, un goût d'inachevé aux représentants de la profession.

Le premier a eu lieu avec Philippe Tabarot, il y a près de 15 jours, comme nous vous le révélions.

Le ministre des Transports a reconnu les spécificités des PNC au sujet de la réforme du cumul emploi-retraite (CER) et a déclaré appuyer, auprès du Premier ministre, la proposition de l'intersyndicale visant à exclure cette population du texte.

En début de semaine, c'était au tour du ministère du Travail de recevoir les représentants.

Les conseillers techniques et juridiques de Jean-Pierre Farandou ont reconnu que les "personnels navigants sont les grands oubliés de cette réforme" et que leurs "revendications sont légitimes au regard des spécificités" de leurs métiers et de la CRPN.

Si le tract syndical rédigé suite à cette rencontre se veut positif, il révèle aussi des manquements dans l'engagement du ministère pour régler le problème.

Une grève massive, qui toucherait l'ensemble des compagnies, n'est toujours pas à exclure, alors même qu'un ultimatum a été donné à Sébastien Lecornu.

Réforme du cumul emploi-retraite : du "bricolage", sans sortir les PNC du texte

En effet, toujours selon le tract, le cabinet du ministre n'a pas été en mesure d'apporter une solution ferme à la problématique soulevée par l'intersyndicale.

Pour rappel, la réforme, qui entrera en vigueur à partir du 1er janvier 2027, prévoit que tous les revenus perçus, y compris le chômage, pourraient venir en déduction de la pension CRPN. Sauf que cette dernière est une caisse de retraite privée et obligatoire.

Les syndicats craignent que l'État mette la main sur les réserves et, plus largement, que "les pensions CRPN non versées" aillent "alimenter les comptes publics".

Pour l'heure, ce serait plutôt du "bricolage", selon les propres mots des différents syndicats ayant assisté à la réunion, qui aurait été proposé, sans faire sortir les PNC du texte de la réforme.

À la suite de l'entretien avec le ministère du Travail, une nouvelle lettre a été envoyée à Sébastien Lecornu, après celle du 8 juillet dernier, restée sans réponse.

Outre le rappel du contexte récent, avec les trois visites dans les cabinets ministériels, la missive explique que ces rendez-vous ont permis d'attester "que l'application de cette réforme aux personnels navigants constitue un effet de bord non anticipé, résultant de l'absence de concertation et d'étude d'impact sur les spécificités du transport aérien".

Aérien : l'intersyndicale exige un engagement écrit avant le 31 juillet 2026 !

L'arbitrage sur cette possible exclusion des PNC revient donc au Premier ministre. Et la réponse ne doit pas se faire attendre.

"Les délais incompressibles liés à la liquidation des pensions CRPN imposent qu'une solution soit arrêtée avant le 31 juillet 2026.

À défaut, une vague de départs anticipés ne pourra être empêchée, faisant peser un risque d'accident industriel majeur sur le transport aérien français, avec des conséquences opérationnelles, économiques et sociales particulièrement lourdes", précise la communication.

Si d'ici à la fin du mois aucune réponse sérieuse n'est apportée aux exigences des syndicats, la France pourrait faire face à un mouvement social d'ampleur nationale.

L'intersyndicale souhaite tout simplement l'exclusion totale des personnels navigants du nouveau dispositif de la réforme et ne veut pas se contenter d'une solution alternative destinée à en limiter l'impact.

Elle veut aussi participer aux travaux législatifs prévus dans le cadre du projet de loi de financement de la Sécurité sociale pour 2027. Car c'est dans celui-ci que s'inscrit la réforme.

"En l'absence d'un engagement écrit avant le 31 juillet 2026, ou si les engagements pris devaient ne pas être respectés lors de la rédaction du projet de loi à l'automne, nos organisations prendront leurs responsabilités.

Elles engageront alors les démarches nécessaires à l'organisation de mouvements de grève d'ampleur nationale", conclut la lettre, signée également par le SNPL.

Le compte à rebours est lancé...

EasyJet victime collatérale du conflit au Moyen-Orient : le bénéfice trimestriel chute de 70%

Air Journal – 23 juillet 2026

Le conflit au Moyen-Orient a nettement pesé sur les comptes d'easyJet au troisième trimestre de son exercice 2026. La compagnie low cost britannique a vu son bénéfice avant impôts chuter de 70%, à 85 millions de livres sterling, soit environ 98,7 millions d'euros, contre 286 millions un an plus tôt.

EasyJet sanctionnée par le choc géopolitique

La compagnie basée à Luton explique que ses performances ont été affectées par la hausse des prix du carburant et par un reflux de la demande après l'éclatement du conflit au Moyen-Orient en mars. Selon son communiqué, la facture carburant a augmenté de 105 millions de

livres sur un an, soit environ 122 millions d'euros, un écart suffisant pour comprimer la rentabilité malgré une activité commerciale toujours soutenue.

Selon les indications récentes de la direction, easyJet a couvert environ 84% de ses besoins en carburant pour le premier semestre 2026, à un coût moyen proche de 715 dollars la tonne métrique, avant de descendre à environ 62% pour le second semestre 2026, à un niveau voisin de 688 dollars la tonne, et à 43% pour le premier semestre 2027. Ce profil de couverture, décroissant au fil des trimestres, explique que la compagnie subisse plus directement la montée de la volatilité des cours au fur et à mesure que progresse l'exercice où la rentabilité demeure très sensible aux moindres variations du contexte externe. Pour comparaison, Ryanair, de son côté, a sécurisé une part plus importante de sa facture de kérosène : la low cost irlandaise indique être couverte à environ 80% pour l'exercice en cours, avec des volumes encore autour de 84% sur certaines périodes à des niveaux de prix inférieurs à ceux d'easyJet.

Sur les trois mois clos au 30 juin, easyJet a transporté 25,8 millions de passagers, avec un coefficient de remplissage de 88,9%, en léger repli d'un point sur un an. La capacité a progressé de 3% en ASK et le revenu unitaire par siège-kilomètre offert (RASK) a reculé de 3%, signe d'un environnement tarifaire plus tendu qu'au printemps.

Des réservations tardives toujours robustes

Le directeur général Kenton Jarvis a insisté sur la solidité de l'exécution opérationnelle. « Nous avons continué à gérer les conséquences du conflit au Moyen-Orient, notamment son impact sur les prix du carburant et les tendances de réservation », a-t-il déclaré dans le communiqué d'easyJet. La compagnie souligne aussi que les réservations de dernière minute restent dynamiques, un point essentiel dans le modèle économique du transporteur low cost.

La demande semble également se redresser progressivement à l'approche du pic estival. EasyJet note que l'écart de coefficient de remplissage pour les grandes périodes de vacances se resserre et que la courbe de réservation s'allonge, même si le groupe estime encore nécessaire d'ajuster les prix pour stimuler certaines ventes à plus longue échéance.

EasyJet holidays amortit le choc

Dans ce contexte, l'activité easyJet holidays apporte une forme de stabilité. Son bénéfice avant impôts ressort à 84 millions de livres, quasi inchangé sur un an, alors que le groupe met en avant la résilience de ce segment à faible intensité capitalistique. Cette branche, devenue stratégique pour la compagnie, contribue à lisser les effets d'une activité transport aérien plus exposée aux soubresauts géopolitiques et aux variations du kérosène.

Sur le plan opérationnel, easyJet revendique par ailleurs une ponctualité de 78% depuis le début de l'exercice, en hausse de deux points, ainsi qu'un score de satisfaction client de 84%, également en amélioration. Le transporteur maintient sa cible d'augmentation de capacité d'environ 6% sur l'exercice 2026.

Un dossier boursier toujours ouvert

Ces résultats interviennent alors que la compagnie reste courtisée. Apollo et Castlake sont en lice pour une éventuelle offre sur easyJet, la valorisation évoquée par Apollo, supérieure à

celle de Castllake atteignant 5,7 milliards de livres, soit environ 6,6 milliards d'euros. Le dossier ajoute une dimension capitalistique à une période déjà sensible pour le groupe, dont la valeur dépend aussi de ses créniaux aéroportuaires et de sa capacité à préserver ses marges. Apollo a jusqu'au 7 août pour déposer une offre ferme. La date limite pour Castllake est quant à elle fixée au 3 août.

Pour l'exercice 2026, easyJet dit toujours viser un bénéfice avant impôts supérieur à 1 milliard de livres (environ 1,15 milliard d'euros) à moyen terme, à mesure que les conditions de marché se normalisent. En attendant, le transporteur reste pris en étau entre géopolitique, carburant et pression concurrentielle, dans un secteur où la rentabilité demeure très sensible aux moindres variations du contexte externe.

Ryanair réduit ses vols en Belgique à cause d'une taxe qu'elle juge « absurde »

Le Parisien – 22 juillet 2026

La compagnie low-cost Ryanair réduit son activité en Belgique dès 2026, dénonçant une taxe fédérale sur le transport aérien qu'elle juge excessive malgré un compromis trouvé par le gouvernement de Bart De Wever.

La compagnie Ryanair a annoncé mercredi réduire la voilure en Belgique, et supprimer notamment cinq avions de son « hub » de Charleroi, en réponse au relèvement, qu'elle juge « absurde », d'une taxe sur le transport aérien à compter de janvier prochain.

Le transporteur irlandais à bas coût met ainsi à exécution des menaces qu'il brandissait depuis plusieurs mois, et qui concernent ses activités en Belgique à compter de fin 2026.

« La stupidité » du gouvernement belge

En janvier, lors d'une conférence de presse à Bruxelles, son patron Michael O'Leary s'en était pris avec virulence à « la stupidité » du gouvernement belge, accusé d'augmenter des taxes voire d'en imposer de nouvelles, au moment où d'autres pays européens choisissaient au contraire de soutenir la croissance du secteur en les abolissant.

Dans le collimateur de Ryanair figure notamment une taxe fédérale de 7 euros pour chaque embarquement depuis le sol belge sur un vol d'une distance de 500 à 3 500 km, un dispositif qui doit s'appliquer à compter du 1er janvier 2027.

La compagnie fustige « un bond de 250 % » de cette taxe en l'espace de deux ans.

Par conséquent, « Ryanair va désormais retirer cinq avions de notre base de Charleroi (sur une vingtaine au total, NDLR) et deux millions de sièges de nos programmes de vols au départ de Charleroi et Zaventem pour l'hiver 2026 et l'été 2027 ».

2 euros en plus par passager

« Nous avons averti le Premier ministre De Wever que l'augmentation de la taxe aérienne en Belgique entraînerait une réduction du trafic, mais il n'a pas écouté », poursuit la compagnie.

La taxe en question a toutefois été relevée à sept euros par passager, contre cinq actuellement, alors qu'il était question initialement de la doubler, pour la faire passer à 10 euros.

La coalition au pouvoir en Belgique, dirigée par le conservateur flamand Bart De Wever, venait tout juste de s'entendre sur ce compromis qui semblait plutôt de nature à satisfaire le secteur aérien.

Samedi dernier, quelques heures après l'annonce de ce relèvement limité, l'aéroport de Charleroi, qui est l'une des principales plateformes de Ryanair sur le continent européen, avait remercié le gouvernement belge d'avoir « pris en considération les préoccupations exprimées par le secteur ».

La société exploitant cet aéroport a dit mercredi « regretter » la décision de Ryanair. Les discussions vont se poursuivre avec la compagnie afin de « limiter au maximum l'impact pour les voyageurs et les travailleurs », a-t-elle ajouté.

Stopover : Air France lance des escales touristiques à Paris jusqu'à quatre nuits

Air Journal - 23 juillet 2026

Air France franchit un nouveau cap dans la valorisation de son hub de Paris-Charles-de-Gaulle. Avec "Paris Stopover", la compagnie propose désormais à ses passagers en correspondance de prolonger leur escale d'une à quatre nuits pour découvrir Paris et sa région, dans une formule payante conçue avec Extime Travel, la marque touristique du groupe ADP.

Paris-Charles-de-Gaulle, hub et vitrine touristique

Le dispositif s'adresse aux voyageurs Air France disposant d'une correspondance d'au moins 27 heures à Paris-CDG, qui peuvent réserver leur séjour jusqu'à 48 heures avant le départ, selon disponibilité. L'offre fonctionne à l'aller comme au retour et inclut l'hébergement, les transferts et des activités, avec des formules encore limitées au lancement, autour de "Paris Incontournables" et de Disneyland Paris.

Cette initiative s'inscrit dans une logique très aéronautique : transformer un temps de transit subi en facteur d'attractivité commerciale. Air France rappelle que 50% de ses clients arrivant à Roissy poursuivent leur voyage vers une autre destination, ce qui fait de CDG un hub naturel pour capter une partie de la valeur touristique créée par les correspondances.

Une offre sans avantage aéroportuaire

Le produit vise clairement une clientèle internationale, mais il reste strictement terrestre : pas de nuit gratuite, pas de passage prioritaire aux contrôles, et aucune différence de traitement selon la cabine. Les passagers Economy, Premium, Business et La Première ont accès aux mêmes séjours, l'enjeu étant avant tout d'enrichir l'expérience globale du voyage plus que de proposer un privilège premium.

Air France et Extime Travel mettent aussi en avant une étude de la Chaire Pégase publiée en avril 2026, selon laquelle 81% des passagers en correspondance à Paris se disent intéressés

par la possibilité de quitter l'aéroport pour visiter Paris ou ses environs. Ce taux grimpe à plus de 90% chez les voyageurs brésiliens et indiens.

Un modèle déjà éprouvé ailleurs

Sur le fond, Air France ne réinvente pas le concept. TAP Air Portugal propose depuis des années son "Portugal Stopover", gratuit jusqu'à dix jours à Lisbonne ou Porto, tandis que Turkish Airlines offre à Istanbul une formule d'hébergement gratuite pour les correspondances longues, et Icelandair a bâti une partie de son identité commerciale sur le stopover en Islande.

La nouveauté tient surtout à l'échelle parisienne : avec "Paris Stopover", Paris-Charles-de-Gaulle devient, selon Air France, le premier grand hub européen à proposer une expérience touristique structurée entre deux vols. L'offre s'inscrit d'ailleurs dans le partenariat "Connect France", annoncé en juin 2025 entre Air France-KLM et le groupe ADP pour renforcer l'attractivité du hub francilien.

À propos d'Extime Travel

Paris Expérience Group devient Extime Travel, marque commerciale du Groupe ADP et de l'écosystème Extime, un créateur de séjours touristiques et culturels qui facilite la découverte de Paris et de la France à près de 1,2 million de voyageurs par an, en leur offrant la certitude de ne rien manquer, de l'incontournable à l'inoubliable. Cette ambition prend vie à travers des expériences soigneusement sélectionnées – visites guidées, croisières sur la Seine, excursions, visites privées – intégrant les transferts depuis/vers Paris et les nuits d'hôtels. L'intégralité des offres Stopover Extime Travel est commercialisée sur la plateforme [Stopover.extime.com](https://stopover.extime.com).

Rachat d'easyJet : de nouvelles règles européennes pourraient bloquer l'offensive des fonds américains

La Tribune - 23 juillet 2026

L'Union européenne pourrait réviser les règles liées à la propriété des compagnies aériennes afin de les protéger d'opérations menées par des investisseurs étrangers. De quoi entraver la possible acquisition d'easyJet que lorgnent les fonds américains Castllake et Apollo.

Le rachat d'easyJet par Castllake ou Apollo, qui se disputent la compagnie britannique depuis plusieurs semaines à coups d'enchères successives, n'est pas écrit d'avance. Et pour cause : l'Union européenne serait en train de préparer une révision des règles relatives à la propriété des compagnies aériennes, selon l'agence Reuters qui a fait état de ces travaux dans une dépêche publiée mercredi 22 juillet. La volonté semble manifeste d'empêcher des investisseurs non européens de s'emparer d'acteurs du transport aérien, un secteur stratégique pour les États, étroitement lié à leur souveraineté.

Aujourd'hui, pour décrocher une licence d'exploitation, les règles européennes – datant de 2008 – stipulent que plus de 50 % du capital d'une compagnie aérienne basée sur le Vieux Continent doivent être détenus par des États membres de l'UE et/ou des ressortissants de l'UE. Au-delà de la composition du capital, la compagnie doit par ailleurs être effectivement

contrôlée par des intérêts européens. Ce cadre n'a pas empêché une forte consolidation du secteur aérien en Europe ces vingt dernières années, mais qui pourrait faire obstacle à ce qui s'annonçait comme la prochaine grande opération.

L'ambition de l'UE de « protéger l'autonomie stratégique »

À l'évidence, l'initiative de Bruxelles reflète l'inquiétude d'une mainmise étrangère de fait, malgré la détention majoritaire du capital par une entité européenne. Le fonds Castlake – dont la date limite de dépôt de dossier est fixée au 3 août – prévoit de son côté de créer une entité, qui détiendrait 51 % du capital, portée par deux acteurs irlandais de l'aérien, Mark Breen et Peter Bellew. Le fonds Apollo, qui a jusqu'au 7 août pour officialiser un accord, n'a pas fourni de précisions quant à la stratégie qui lui permettra de se conformer à la réglementation.

« Le "véhicule" d'investissement prévu par Castlake ne doit pas être une simple coquille vide sur le papier, mais exercer un contrôle effectif, comme le stipulent les règles européennes », alertait début juillet auprès de La Tribune Jean-Marc Cioffi, président de la section easyJet au sein du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL). En clair, pour l'UE, le respect d'une détention majoritaire du capital par une entité européenne ne peut servir de paravent à une influence étrangère.

Cette révision des règles, qui intervient par ailleurs dans un climat de tensions géopolitiques croissantes, vise ainsi à « protéger l'autonomie stratégique » européenne, assure le responsable de l'UE qui s'est confié à l'agence de presse britannique. « Il s'agit de veiller à ce que les investisseurs étrangers n'aient pas le contrôle total, a-t-il ajouté. Nous devons nous assurer de disposer d'une marge de manœuvre suffisante en matière de contrôle. » La révision des règles devrait avoir lieu à l'automne.

Des bénéfices en forte baisse

Toutefois, le patron d'easyJet ne semble pas inquiet par l'initiative bruxelloise. Interrogé sur ce point le lendemain de la publication de l'article de Reuters, jeudi 23 juillet, lors de la présentation des résultats du troisième trimestre de l'exercice décalé, il a assuré que la révision du règlement n'était pas une nouveauté et avait débuté en 2025. « Les délais dépassent de loin le processus d'offre d'Apollo, ce n'est du tout pas lié », a soutenu le dirigeant qui a souligné l'absence de communication officielle de la part de l'UE. Et d'ajouter que « la proposition initiale n'est pas attendue avant la fin de 2026, voire début 2027 », suivie d'une période de consultation qui devrait durer « deux à trois ans ».

L'information n'a pas manqué de faire chuter le cours de Bourse d'easyJet d'environ 10 %, reflétant l'inquiétude des investisseurs quant à un décalage du rachat par l'un des deux fonds américains, voire un blocage pur et simple. Il faut dire que l'UE semble prête à en découdre. « Le problème, c'est que le secteur part du mauvais pied, en pensant que nous n'appliquons plus les règles de manière stricte, a confié le responsable de l'UE. Les acteurs risquent de s'engager sur une mauvaise voie à cause de cette perception erronée. »

EasyJet se serait bien passé de cette possible entrave.

Pour son troisième trimestre, easyJet affiche des résultats pour le moins contrasté, du fait des perturbations générées par le conflit au Moyen-Orient. En raison notamment de la flambée du prix du kérosène au printemps, avec une hausse de 13 % du coût du carburant

par siège-kilomètre offert, la compagnie britannique a affiché une chute de ses bénéfices avant impôts de 70 %, à 85 millions de livres (99,6 millions d'euros). Malgré une hausse de son offre de 3 %, les recettes unitaires de la compagnie ont baissé de 3 % dans un contexte de léger repli du taux de remplissage de ses avions à 88,9 % (en baisse d'un point).

Airbus accélère sur l'hybride-électrique avec LEIA

Air Journal - 23 juillet 2026

Airbus franchit une nouvelle étape dans la décarbonation de l'aviation commerciale avec LEIA, un projet européen qui vise à faire passer l'électricité de l'état de brique technologique à celui d'architecture intégrée pour les futurs avions court et moyen-courriers.

L'enjeu n'est pas de faire voler un avion tout électrique à court terme, mais de maturer des systèmes hybrides à haute tension, avec démonstration au sol prévue en 2027.

LEIA, un changement d'échelle

LEIA signifie Large scale Integration demonstrator of hybrid electrical Architecture et s'inscrit dans le programme Clean Aviation, le grand outil européen de recherche et d'innovation pour une aviation plus durable. Airbus explique que le projet vise à concevoir et intégrer des systèmes électriques non propulsifs afin d'améliorer l'efficacité de prélèvement sur moteur, la gestion de l'énergie et le poids global du système.

Le site de recherche d'Airbus précise que LEIA cible les futurs avions short-medium-range (SMR ou court et moyen-courrier) et entend atteindre un niveau de maturité technologique TRL 5 d'ici fin 2027, avec une première démonstration au sol à la clé. Le projet est doté d'un budget de 35 millions d'euros et court de décembre 2025 à décembre 2027.

Du SWITCH à l'intégration avion

LEIA ne part pas de zéro : il prend le relais du projet SWITCH, consacré aux sous-systèmes de chaîne hybride-électrique. Airbus indique que Collins Aerospace a achevé en juillet des essais intégrés en laboratoire, une étape qui permet désormais le passage vers les travaux d'intégration avion dans le laboratoire STEP d'Ottobrunn, en Allemagne.

Dans ce nouveau cadre, les équipes d'Airbus doivent valider l'intégration au niveau avion, notamment la conception, l'interface batterie et les systèmes de gestion d'énergie. Le constructeur veut y tester une suite de composants électriques avancés, dont des moteurs-générateurs évolutifs, des contrôleurs électroniques de nouvelle génération et des équipements de distribution électrique.

Un enjeu technique majeur

Le cœur du sujet n'est pas seulement la propulsion, mais l'architecture électrique elle-même. Airbus met en avant les difficultés propres à la montée en puissance des réseaux haute tension à bord : stabilité du réseau, qualité de l'énergie, protection contre les décharges partielles ou les arcs électriques, sans oublier la gestion thermique.

Le projet cherche aussi à répondre à une question très aéronautique : comment remplacer progressivement des fonctions pneumatiques et hydrauliques par des systèmes électriques sans alourdir l'avion ni dégrader sa performance globale. C'est précisément ce passage du composant au système complet qui fait la valeur industrielle de LEIA.

Une stratégie industrielle européenne

Airbus insiste sur la dimension collective du programme, avec des partenaires en Union européenne, au Royaume-Uni et aux États-Unis. Le consortium réunit notamment AVL, Collins Aerospace, EASN, Fraunhofer, Liebherr Aerospace, Lynxco, NLR, Safran, Saft, l'université de Warwick et l'université de Wrocław.

Cette logique de chaîne de valeur est importante, car l'électrification aéronautique dépend de fournisseurs spécialisés en convertisseurs, câblage, batteries, électronique de puissance, logiciels de supervision et systèmes thermiques. Airbus cherche ainsi à consolider un socle industriel européen tout en s'appuyant sur des compétences américaines et britanniques, dans un contexte de concurrence internationale accrue sur les technologies bas carbone.

Une étape, pas une fin

Airbus rappelle que sa feuille de route électrique s'est construite par étapes, de l'E-Fan à EcoPulse, puis aux projets Clean Aviation. L'EcoPulse, développé avec Daher et Safran, a bouclé sa campagne d'essais fin 2024 et a apporté des enseignements sur la propulsion distribuée, les batteries, l'aérodynamique et les commandes de vol. Dans sa communication sur l'innovation, Airbus estime qu'une propulsion hybride-électrique peut améliorer la gestion de l'énergie et réduire la consommation de carburant jusqu'à 5% par rapport à un vol standard.

Eve accélère sa route vers la certification mondiale de son eVTOL Eve 100

Air Journal - 23 juillet 2026

Eve Air Mobility, filiale d'Embraer, a annoncé mardi 22 juillet deux avancées distinctes mais convergentes dans la maturation de son programme eVTOL Eve 100 : l'ouverture par l'autorité brésilienne ANAC d'une consultation sectorielle sur des critères de navigabilité actualisés, et le dépôt auprès de l'EASA (l'agence européenne de sécurité aérienne) d'une demande de validation du futur certificat de type en Europe.

Ces annonces s'ajoutent à un partenariat avec le département des transports de Floride (FDOT) autour du site d'essais SunTrax Air, destiné à préparer l'intégration opérationnelle des futurs services eVTOL.

Un dossier de certification qui s'internationalise

Au Brésil, l'ANAC a ouvert jusqu'au 18 août une consultation sur une version révisée des critères de navigabilité applicables au Eve 100. Selon Eve, ces ajustements visent notamment une meilleure harmonisation avec les approches internationales, dont la guidance de la FAA pour les appareils de catégorie hybride, un point clé pour la reconnaissance croisée des exigences techniques. La firme rappelle avoir formalisé sa demande de certificat de type auprès de l'ANAC en 2022, puis engagé en 2023 une démarche parallèle avec la FAA ; l'ajout

de l'EASA au dispositif confirme une stratégie de certification pensée d'emblée pour plusieurs marchés.

Johann Bordais, directeur général d'Eve, a salué « des démonstrations importantes de l'avancement régulier du processus de certification du Eve 100 », tout en soulignant « une collaboration technique étroite avec l'ANAC » et « l'engagement des grandes autorités aéronautiques ». Côté ANAC, son président-directeur Tiago Faierstein a affirmé que « la mobilité aérienne avancée est une priorité stratégique » et que le Brésil entend jouer un rôle majeur dans des processus « sûrs et harmonisés ».

L'Europe entre dans la boucle

La demande déposée auprès de l'EASA marque une étape supplémentaire dans la stratégie de validation internationale d'Eve. En pratique, l'agence européenne ne certifie pas un programme ex nihilo : elle valide un dossier de type déjà établi par l'autorité de certification de référence, selon des procédures de coopération technique structurées. Pour Eve, cela signifie l'ouverture d'échanges techniques initiaux et d'activités de familiarisation avec l'EASA, avant d'éventuelles étapes plus lourdes sur la démonstration de conformité.easa.

Sur le plan réglementaire, cette séquence s'inscrit dans un environnement devenu plus lisible pour les projets eVTOL. La FAA a publié en 2024 une circulaire de recommandation dédiée aux appareils hybrides, tandis que l'EASA a fait évoluer son référentiel spécial VTOL afin de rapprocher les philosophies de certification transatlantiques.

Floride, terrain d'expérimentation

En parallèle, Eve Air Mobility a annoncé un partenariat avec le FDOT pour une initiative AAM (« Advanced Air Mobility » ou mobilité aérienne avancée), ciblée sur SunTrax Air, le centre d'essais de la Floride dédié à la mobilité aérienne avancée. Le projet doit permettre de travailler sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation et la navigation dans l'espace aérien, autant de briques indispensables avant un lancement commercial. SunTrax Air est présenté par la Floride comme un hub de recherche et de validation conçu pour tester les technologies, les concepts opérationnels et les infrastructures associées aux futures opérations eVTOL.

« La Floride reconnaît son rôle stratégique dans l'avenir de la mobilité aérienne avancée », a déclaré Johann Bordais, ajoutant que « réussir l'introduction d'un nouveau mode de transport exige un alignement entre l'aéronef, l'infrastructure, les opérations et les communautés ». Derrière cette formule, se dessine l'un des défis majeurs du secteur : la certification de l'aéronef ne suffira pas sans réseau de vertiports, procédures ATM adaptées et acceptabilité locale.

Un programme toujours ambitieux

Eve continue de présenter le Eve 100 comme un appareil destiné au marché mondial de l'AAM, avec un dossier de certification désormais articulé entre le Brésil, les États-Unis et l'Europe. L'entreprise a aussi renforcé sa capacité de financement au cours de l'année, avec de nouveaux apports de dette et de capital destinés à soutenir le développement jusqu'à la phase de certification.

Eve revendique environ 2 700 engagements (lettres d'intention, accords conditionnels, etc.) pour son eVTOL auprès de divers opérateurs dans le monde. Sur ce total, la société a commencé à convertir une partie des intentions en une centaine de commandes fermes.

