

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 27 juillet 2026 :

- **Communiqué Section SNPNC-FO d'Easyjet : Menace de grève chez easyJet , la Direction porte l'entière responsabilité des annulations massives à venir. (à lire en fin de revue de presse)**
- **Londres-Heathrow : trafic record au premier semestre et pari maintenu sur la troisième piste**
- **Economiste, au comex du Forum de Davos et sans expérience dans le secteur... Qui est Saadia Zahidi, la première femme à la tête du lobby mondial de l'aérien**
- **EasyJet France : la grève du personnel de cabine se précise, le pic estival menacé**
- **L'approvisionnement en kérosène interrompu à l'aéroport de Nantes Atlantique : trois vols annulés samedi 25 juillet**
- **L'UE va étendre sa taxe carbone aux vols internationaux de moins de 5 000 km dès 2029**

- **Marseille, Rome, Malaga, Minorque : annulations en série chez Volotea, la compagnie suspend de nombreux vols au départ de Limoges**
 - **Prêt de 3 milliards de l'UE à Airbus : Boeing y voit la préparation d'un successeur de l'A320neo**
 - **Pour Philippe Pascal, PDG de Groupe ADP : « L'IA participe déjà à l'amélioration du parcours et de l'expérience passager »**
 - **Air France durcit son dispositif au Moyen-Orient : Riyad, Dubaï et Beyrouth suspendus**
-

Londres-Heathrow : trafic record au premier semestre et pari maintenu sur la troisième piste

Air Journal - 27 juillet 2026

L'aéroport de Londres-Heathrow a traversé le premier semestre 2026 avec un trafic record, une qualité de service soutenue et des finances qui restent solides, malgré le ralentissement des flux vers le Moyen-Orient et un environnement géopolitique chahuté.

Le premier aéroport britannique revendique aussi des progrès opérationnels concrets, de nouveaux investissements côté passagers et un dossier d'extension toujours en mouvement.

Heathrow résiste aux vents contraires

Heathrow a accueilli 40 millions de passagers sur les six premiers mois de 2026, un niveau présenté comme un record semestriel par le groupe, en hausse de 0,2% sur un an. Cette progression reste modeste, mais elle confirme la capacité du hub londonien à absorber les chocs extérieurs et à ré-allouer la demande sur ses marchés les plus porteurs.

La direction de l'aéroport met en avant un net glissement des flux : la demande vers le Moyen-Orient s'est affaiblie, tandis que l'Amérique du Nord a progressé de 1,6% et l'Asie-Pacifique de 7,9%. Les passagers en correspondance ont augmenté de 5,4% et le fret a enregistré une hausse d'environ 1%, ce qui souligne le rôle de Heathrow comme plateforme long-courrier et cargo à forte valeur ajoutée.

Le hub londonien ajuste son réseau

Cette évolution du trafic illustre la souplesse du modèle hub-and-spoke (en étoile) de Heathrow, particulièrement sensible aux tensions géopolitiques sur certaines zones de correspondance. Selon l'analyse publiée par Aviation Week, les capacités vers le Moyen-Orient ont chuté de 16,5% sur le semestre, quand l'Asie-Pacifique gagnait 6,7% en sièges programmés, portée notamment par l'Inde et plusieurs marchés d'Asie du Sud-Est.

En pratique, Heathrow a donc continué de jouer son rôle de redistributeur de flux internationaux, en profitant des liaisons transatlantiques et du rebond des grandes routes

vers l'Asie. Cette résilience réseau reste un marqueur stratégique pour le hub londonien, alors même que l'aéroport fonctionne déjà très près de ses limites physiques.

Service et ponctualité

Sur le plan opérationnel, Heathrow affirme avoir conservé sa place de hub européen le plus ponctuel, tout en améliorant son image auprès des passagers. L'aéroport a également été sacré par Skytrax meilleur aéroport au monde pour le shopping, un signal commercial important pour un aéroport qui tire une partie de ses revenus de ses surfaces marchandes.

La direction souligne que cette performance repose sur des investissements ciblés dans les installations existantes. Heathrow dit notamment avoir achevé le déploiement complet des nouveaux scanners de sûreté, permettant aux passagers de conserver liquides et ordinateurs portables dans leurs bagages au contrôle, dans le cadre d'un programme de 1 milliard de livres sterling.

Investissements côté passagers

L'aéroport a aussi lancé le chantier pour le terminal 4, avec modernisation de la zone d'enregistrement, réduction de la congestion routière et création d'un parking plus grand. À cela s'ajoutent des améliorations des systèmes bagages du terminal 2, présentées comme un levier supplémentaire de résilience opérationnelle. Ce volet est important : à Heathrow, l'enjeu n'est pas seulement d'accueillir plus de passagers, mais de maintenir un niveau de service élevé dans une infrastructure déjà saturée. C'est précisément ce qui donne du poids à la communication du groupe sur la fiabilité, la fluidité et la robustesse des actifs existants.

Des comptes solides

Sur le plan financier, Heathrow présente un chiffre d'affaires en légère hausse à environ 1,73 milliard de livres, soit près de 2,05 milliards d'euros, contre 1,724 milliard de livres (environ 2,04 milliards d'euros) un an plus tôt, ce qui représente une progression de 0,3%. Les coûts d'exploitation ajustés ont en revanche augmenté de 6,4%, pour atteindre 814 millions de livres, soit autour de 960 millions d'euros, principalement du fait de la hausse des taxes publiques et des investissements dans de nouvelles technologies.

L'EBITDA ajusté ressort en baisse de 4,6%, à 915 millions de livres, soit environ 1,08 milliard d'euros. Heathrow souligne toutefois le maintien d'une structure financière jugée prudente, avec un effet de levier proche de ses plus bas historiques à 83,2% et une liquidité de 3,8 milliards de livres, soit de l'ordre de 4,5 milliards d'euros, décrite comme suffisante pour couvrir les engagements du groupe sur au moins 18 mois.

L'extension reste politique

Le dossier de la troisième piste reste, lui, pleinement d'actualité. Le gouvernement britannique a lancé en juin une consultation sur le cadre du futur Heathrow Expansion National Policy Statement, destiné à baliser les décisions d'aménagement autour du projet d'extension, avec une consultation ouverte jusqu'au 1er septembre 2026.

La Civil Aviation Authority (CAA), le régulateur britannique, poursuit en parallèle ses travaux sur le prochain cycle de régulation H8, qui fixera de 2027 à 2031 le plafond des redevances que Heathrow pourra facturer aux compagnies aériennes. Dans ce cadre, la CAA a publié un document de méthode précisant comment elle entend calculer ce futur plafond de

redevances aéroportuaires et lancé une consultation officielle sur un plafond tarifaire provisoire pour 2027, première année du cycle H8.

Heathrow indique vouloir obtenir une visibilité réglementaire plus stable afin de pouvoir engager ses investissements de long terme dans l'infrastructure et les services aéroportuaires.

Les mots du patron

Thomas Woldbye résume cette séquence comme la preuve d'une demande toujours vive, malgré le contexte international. « Malgré les vents contraires géopolitiques, nous avons accueilli un record de 40 millions de passagers au premier semestre tout en délivrant un solide service client, couronné par le fait que les passagers ont classé Heathrow parmi les meilleurs aéroports du monde », a-t-il déclaré.

Sur l'extension, le directeur général insiste sur la portée économique du projet. « Notre plan pour l'avenir va bien au-delà de la construction d'une troisième piste : ce projet représente une véritable opportunité de donner un coup de fouet économique à chaque région et nation du pays », a-t-il ajouté, en évoquant l'investissement privé, l'emploi et les apprentissages.

Economiste, au comex du Forum de Davos et sans expérience dans le secteur... Qui est Saadia Zahidi, la première femme à la tête du lobby mondial de l'aérien

Les Echos – 24 juillet 2026

Cette Suisso-Pakistanaise a fait toute sa carrière au Forum économique mondial. Très portée sur l'égalité des chances et la place des femmes dans l'économie, Saadia Zahidi succédera à Willie Walsh en novembre et deviendra alors la nouvelle directrice générale de l'International Air Transport Association (Iata).

L'Iata a (enfin) trouvé sa nouvelle figure de proue. Après de longs mois de recherches et de dissensions internes, les membres du board de l'International Air Transport Association ont accordé leur violon autour de Saadia Zahidi.

Un profil bien différent de celui de son prédécesseur, le tonitruant Willie Walsh, vétéran de l'industrie en partance pour la compagnie indienne IndiGo. Le 1er novembre prochain, cette économiste deviendra la neuvième directrice générale de l'Iata et la première femme à représenter l'industrie encore très masculine du transport aérien.

Actuelle membre du comité exécutif du Forum économique mondial, dont elle a fondé et piloté le Centre pour la nouvelle économie et société, Saadia Zahidi est une Suisso-Pakistanaise née en 1980. Elle a étudié l'économie au Smith College (dans le Massachusetts, aux Etats-Unis) puis au Geneva Graduate Institute, en Suisse, avant de rejoindre le Forum de Davos en 2004. Tout en continuant d'y grimper les échelons, elle obtient en 2013 un master en administration publique à Harvard.

Absence d'expérience

Tout au long de son parcours de plus de deux décennies dans l'organisation fondée par Klaus Schwab, Saadia Zahidi a fait de l'égalité des chances son principal cheval de bataille. Elle a en particulier mis l'accent sur la place des femmes dans l'économie, notamment dans le monde musulman, avec son livre « Fifty Million Rising » paru en 2018. Elle a par ailleurs corédigé

certain rapports « Chief Economists Outlook » du Forum et d'autres sur l'avenir de l'emploi, la croissance ou encore l'écart mondial entre les sexes.

Reste l'éléphant au milieu de la pièce. Une absence d'expérience directe dans le secteur aérien, certes compensée par une grande familiarité avec le monde des affaires et du lobbying. Excepté le diplomate suédois Knut Hammar skjöld, en poste de 1966 à 1984, tous les précédents directeurs généraux de l'Iata étaient issus de ce petit milieu et avaient, pour la grande majorité d'entre eux, dirigé des compagnies aériennes.

En poste depuis 2021, l'Irlandais Willie Walsh avait piloté Aer Lingus puis British Airways, Iberia et Vueling, et prendra la tête, le 1er août, de la low-cost indienne IndiGo. Son prédécesseur, Alexandre de Juniac, avait, lui, dirigé Air France-KLM avant de représenter la plus grande association des transporteurs, qui représente 85 % du trafic aérien mondial.

Mais il faut dire que désigner un nouveau directeur général de l'Iata s'est révélé très compliqué. Traditionnellement, l'heureux élu est dévoilé en amont du passage de flambeau, lors de l'assemblée générale annuelle de l'association, qui s'est tenue cette année à Rio de Janeiro. Mais pas cette fois.

Selon nos informations, trois noms - dont ceux de Pieter Elbers, ex-PDG d'IndiGo et de KLM, et d'Akbar Al Baker, ancien directeur général de Qatar Airways - auraient été initialement soumis au board des directeurs de l'Iata. Mais aucun n'aurait fait consensus. Ben Smith, le patron d'Air France-KLM, aurait notamment posé son veto à la nomination de son rival de toujours, Pieter Elbers.

Le désaccord a été tel que, d'après « Challenges », le cabinet de chasseur de têtes Spencer Stuart aurait été mandaté en urgence par l'Iata pour trouver le remplaçant de Willie Walsh. Et le compromis Saadia Zahidi, figure extérieure aux rivalités internes du secteur, a finalement été trouvé. D'ici à sa prise de poste, la directrice financière de l'Iata, Sandrine Le Borgne, tiendra la barre.

EasyJet France : la grève du personnel de cabine se précise, le pic estival menacé

Air Journal – 24 juillet 2026

La menace de grève chez easyJet France n'a plus rien d'hypothétique. Après l'échec d'une ultime réunion entre la direction et les syndicats de personnels navigants commerciaux (PNC), un préavis a été déposé pour les prochains jours, avec un risque de perturbations en juillet et en août, au cœur de la haute saison aérienne.

Dans un communiqué très offensif, le SNPNC-FO met directement en cause la direction de la compagnie, qu'il accuse d'avoir laissé se dégrader les plannings, les conditions de travail et l'organisation des équipages.

Le conflit entre dans une phase décisive

La réunion dite de la dernière chance, tenue le 23 juillet, s'est soldée par un échec, ouvrant la voie à une mobilisation syndicale des PNC easyJet France. Le syndicat SNPNC-FO, qui relaie la colère d'une partie des équipages, affirme qu'un préavis a été envoyé et que la grève pourrait provoquer des annulations massives de vols si aucun compromis n'intervient. Le ton

est particulièrement dur, le syndicat accusant la direction de porter « l'entière responsabilité des annulations massives à venir », selon son communiqué du 23 juillet 2026.

Dans son message aux passagers comme à l'opinion publique, le SNPNC-FO décrit une situation « intenable » pour les navigants, en invoquant notamment l'instabilité chronique des plannings et le recours à des déplacements à l'étranger pour compenser les manques d'effectifs. Le syndicat dénonce aussi la multiplication de vols de nuit et l'impact de ces organisations sur la vie personnelle et la fatigue des équipages. Ces griefs s'inscrivent dans un climat social déjà tendu chez easyJet France depuis plusieurs mois.

Pourquoi l'été est si sensible

Le calendrier rend ce conflit particulièrement sensible pour la compagnie. En aviation commerciale, la fin juillet et le mois d'août concentrent une part majeure des flux loisirs, avec des appareils très chargés et peu de marge pour absorber une désorganisation interne. Une grève de PNC sur un opérateur comme easyJet peut donc avoir un effet immédiat sur l'exploitation, même si les impacts exacts dépendront du taux de participation et des mesures de reprogrammation mises en place par la compagnie.

Le syndicat estime aussi que les échanges avec la direction n'ont pas abouti à des propositions suffisantes et accuse l'entreprise d'avoir cherché à gagner du temps. Le communiqué va plus loin en reliant la tension sociale à un contexte capitalistique plus large, évoquant un possible rachat par des fonds d'investissement américains et une priorité donnée à la rentabilité immédiate. Pour rappel, les fonds Apollo et Castlake sont en lice pour une éventuelle offre sur easyJet, la valorisation évoquée par Apollo, supérieure à celle de Castlake atteignant 5,7 milliards de livres, soit environ 6,6 milliards d'euros. Apollo a jusqu'au 7 août pour déposer une offre ferme. La date limite pour Castlake est quant à elle fixée au 3 août.

Cette dimension n'est pas anodine pour une compagnie low-cost, où la productivité cockpit-cabine et la régularité opérationnelle sont des variables stratégiques. Dans les faits, le cœur du conflit reste toutefois social et opérationnel : calendrier de travail, fatigue, effectifs et qualité de vie au sein des équipages. L'annonce intervient que la low cost orange a annoncé un bénéfice avant impôts chuter de 70% lors de son troisième trimestre de l'exercice 2026.

La réaction d'easyJet

La low cost orange a réagi auprès d'Air Journal : « Nous sommes très déçus que deux syndicats représentant notre personnel navigant commercial basé en France aient annoncé un projet de mouvement social, malgré notre proposition d'ajustements visant à répondre à leurs préoccupations. Dans la mesure où des négociations sont prévues en septembre, nous appelons les syndicats à renoncer à cette action contre productive à une période aussi importante de l'année pour nos clients. »

L'approvisionnement en kérosène interrompu à l'aéroport de Nantes Atlantique : trois vols annulés samedi 25 juillet

Ouest France - 26 juillet 2026

Un problème survenu à la raffinerie de Donges a interrompu l'approvisionnement en kérosène de l'aéroport Nantes Atlantique. Trois vols ont été annulés samedi 25 juillet et des retards sont encore possibles.

Trois vols ont été annulés, samedi 25 juillet, à l'aéroport de Nantes-Atlantique. En cause ? "Un problème intervenu à la raffinerie de Donges", fait savoir l'infrastructure. Résultat : l'approvisionnement en kérosène a été interrompu. Et les transporteurs ont été invités à embarquer la quantité de carburant nécessaire pour assurer leur vol aller-retour, avant leur arrivée à Nantes. "À ce jour, aucune nouvelle annulation n'est enregistrée, veut rassurer l'aéroport, même si certains vols peuvent connaître des retards. Les passagers concernés sont informés directement par leur compagnie aérienne."

Contexte sensible pour le transport aérien

La disponibilité du kérosène constitue un enjeu particulièrement sensible pour les aéroports et les compagnies. Cet épisode intervient alors que le secteur aérien aborde la période estivale, traditionnellement marquée par une forte hausse de la demande et un important volume de trafic.

Le marché de l'énergie reste par ailleurs soumis aux tensions géopolitiques internationales. Les perturbations affectant les flux de pétrole et les inquiétudes liées au blocage du détroit d'Ormuz ont fait craindre, au printemps, une diminution des stocks de brut et des tensions sur certains produits raffinés, dont le kérosène.

Début juin, plusieurs compagnies aériennes, dont le groupe Air France-KLM, se voulaient toutefois rassurantes sur la sécurisation de leurs stocks.

L'UE va étendre sa taxe carbone aux vols internationaux de moins de 5 000 km dès 2029

Air Journal - 25 juillet 2026

Bruxelles serre la vis sur les émissions de CO² de l'aviation civile. La Commission européenne a présenté, le 17 juillet 2026, une révision du système d'échange de quotas d'émission (SEQE-UE, ou en anglais ETS). Cette réforme élargit la taxe carbone aux vols internationaux de moins de 5 000 km au départ de l'Union européenne (UE), à partir de 2029. Jusqu'ici, seuls les vols intra-européens étaient concernés par cette taxe carbone, en place depuis 2012. Les liaisons internationales en étaient exemptées.

Quels vols sont concernés ?

Le seuil des 5 000 km se mesure depuis le plus grand aéroport situé au centre géographique de l'Union, précise la Commission. Concrètement, des liaisons comme Paris-Istanbul ou Francfort-Dubaï entreront dans le champ de la taxe. En revanche, les vols long-courriers vers Tokyo, la Chine ou les États-Unis resteront exemptés. Ces trajets dépassent le rayon fixé par Bruxelles. Les liaisons intérieures vers les territoires ultrapériphériques de l'UE, comme les îles Canaries, resteront elles aussi exclues, jusqu'en 2035. Nouveauté marquante : tous les vols en jet privé seront désormais soumis à cette taxation, sans exception de distance.

Pourquoi maintenant ?

La Commission justifie ce choix par son évaluation du dispositif international CORSIA, piloté par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ce mécanisme est jugé pas encore suffisamment renforcé. Bruxelles veut responsabiliser les compagnies aériennes face à leur empreinte carbone. « L'aviation est un secteur unique où les émissions continuent d'augmenter », a déclaré Wopke Hoekstra, commissaire européen au climat.

Une clause de revoyure est prévue. En 2032, la Commission réexaminera la mise en œuvre de CORSIA. Si le mécanisme international s'avère efficace, le périmètre de l'ETS pourrait revenir à son format actuel. Dans le cas contraire, la taxe pourrait s'étendre à tous les vols internationaux au départ de l'UE, sans limite de distance.

Un soutien massif aux carburants durables

La réforme s'accompagne d'un volet financier. Quinze milliards d'euros seront investis entre 2029 et 2040 pour soutenir la production de carburants d'aviation durables (SAF). C'est dix fois plus que les 1,5 milliard d'euros déjà mobilisés sur les huit dernières années. Le mode d'attribution des quotas gratuits change aussi. Ils deviennent des « quotas d'investissement ». Les compagnies recevront 80 % de leurs quotas dès la soumission d'un plan de décarbonation validé par leur conseil d'administration. Les 20 % restants ne seront versés qu'après vérification des réductions d'émissions réalisées.

Le secteur aérien monte au créneau

La proposition provoque une vive réaction des compagnies aériennes. L'association Airlines for Europe (A4E) et l'initiative Destination 2050 redoutent un affaiblissement de la compétitivité européenne face à des concurrents non soumis aux mêmes règles.

L'IATA, l'Association internationale du transport aérien, se montre encore plus sévère. Son directeur général, Willie Walsh, dénonce une erreur historique. « L'UE répète une erreur historique. Les conséquences seront néfastes : elle attisera les tensions liées à l'extraterritorialité, ralentira la décarbonation mondiale et affaiblira la compétitivité européenne, avec des voyageurs et des entreprises européens qui en paieront le prix », a-t-il déclaré. Et d'ajouter : « Plutôt que d'étendre le SEQUE-UE au-delà des frontières de l'Europe, l'UE devrait se concentrer sur le renforcement de CORSIA, le mécanisme mondial déjà convenu. »

L'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale des Nations-Unies, partage cette inquiétude. Elle estime que cette extension unilatérale risque de créer une double taxation des émissions et de fragmenter les efforts mondiaux de décarbonation. « L'extension du SEQUE-UE à l'aviation introduirait un risque de double facturation des émissions de CO2 de l'aviation internationale, avec des conséquences sur la mise en œuvre effective de CORSIA », a-t-elle averti dans un communiqué. L'organisation onusienne rappelle que ses 193 États membres ont réaffirmé, lors de sa 42e Assemblée en 2025, leur soutien à CORSIA comme unique mesure mondiale de marché pour les émissions de l'aviation internationale.

Les écologistes réclament davantage d'ambition

Du côté des organisations environnementales, la tonalité est inverse. L'ONG Transport & Environment (T&E) juge la réforme insuffisante. Selon ses calculs, 47 % des émissions du secteur aérien resteraient hors du marché carbone européen.

« Pour la toute première fois, l'ensemble des vols internationaux pouvait être inclus dans le marché carbone européen. Mais en raison des pressions exercées par le secteur, seule une partie des trajets serait concernée et les vols les plus longs et les plus émissifs resteraient exemptés », regrette Jérôme du Boucher, responsable aviation chez T&E France. Il appelle les États membres à soutenir le texte tout en poussant pour un élargissement progressif de son champ d'application : « À terme, le secteur aérien doit payer pour toutes ses émissions, au même titre que n'importe quel autre secteur de l'économie. »

Kädi Ristkok, directrice du programme Énergie et Climat de T&E, va plus loin. Elle estime que l'affaiblissement général du système d'échange de quotas menace l'objectif climatique de l'UE pour 2040 : « Cette proposition maintiendra l'Europe dans la dépendance aux combustibles fossiles et privera les gouvernements et l'industrie des recettes nécessaires pour stimuler les technologies innovantes de l'avenir. » L'ONG chiffre à 4,2 milliards d'euros les recettes que l'UE perdrait si tous les vols au départ du bloc n'étaient pas inclus dans le dispositif.

Et maintenant ?

Le texte n'est pas encore adopté. La proposition doit désormais être examinée par le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne. Ces deux institutions devront négocier leurs positions avant l'adoption d'un texte définitif. Entre pression du secteur aérien et exigences des défenseurs du climat, les débats promettent d'être serrés d'ici 2029.

Marseille, Rome, Malaga, Minorque : annulations en série chez Volotea, la compagnie suspend de nombreux vols au départ de Limoges

France 3 Nouvelle Aquitaine - 25 juillet 2026

La compagnie aérienne Volotea procède à l'annulation de nombreux vols au départ ou vers Limoges, prévus après le 31 août. Les destinations estivales vers Rome, Malaga, Minorque et Marseille sont les premières concernées, obligeant les agences de voyage à s'adapter dans l'urgence. D'autres aéroports régionaux seraient concernés.

Les annulations tombent en cascade. Depuis ce jeudi 23 juillet au soir, la compagnie low-cost espagnole Volotea se désiste de nombreux vols vers Limoges initialement prévus après le 1er septembre. "La hausse importante du prix du kérosène, liée au conflit avec l'Iran, inquiète fortement la compagnie pour les mois à venir. Face à cette situation, Volotea doit réajuster ses programmes de vol", confirme François Vincent, président du Syndicat mixte de l'Aéroport de Limoges Bellegarde, précisant que ces régulations concerneraient également d'autres aéroports régionaux.

Pas d'impact sur la liaison Limoges - Paris

La liaison entre Limoges et Paris Orly n'est pas impactée par ces désistements. Sur le site de Volotea, il est encore possible de réserver des vols après le 31 août sur les jours habituels. Arrêtée par manque de fréquentation en 2023, la liaison a repris en février avec deux rotations par jour en semaine et un aller-retour le dimanche. La durée de cette liaison avait été fixée à quatorze mois, soit jusqu'en mars 2027 – date jusqu'à laquelle l'Obligation de service public (OSP) a été délivrée en attendant le déploiement des rames de train Oxygène.

Les destinations estivales concernées, sauf Ajaccio

Pour la majorité des destinations déployées pour la saison estivale (Marseille, Malaga, Minorque, Palma de Majorque et Rome), le calendrier est inaccessible sur le site de Volotea au-delà du 31 août. "La liaison vers Marseille devrait reprendre le 17 décembre", précise François Vincent.

Le dernier vol réservable pour Oran, à ce jour, est programmé au 2 septembre. Comme Paris, la Corse paraît épargnée par ces désistements. Ce 24 juillet en milieu d'après-midi, les vols vers Ajaccio étaient toujours disponibles sur le calendrier de réservation Volotea en septembre et jusqu'à fin octobre.

Ceux vers Barcelone, annoncés dans un communiqué en mars, avaient été annulés seulement quelques semaines plus tard, avant même d'avoir pu décoller une première fois. "Nous avons reçu un mail, sans plus de précisions sur les raisons", confie une conseillère en agence de voyages à Limoges, surprise par ces nouvelles annulations massives du plan de vol pour lesquelles elle ne détient pas plus d'explications.

De nombreux voyages à repenser

"Personne ne nous a donné d'informations officielles. Nous l'avons appris ce matin, comme tout le monde, en ouvrant nos boîte mail. Sur le site de la compagnie, on constate que des vols programmés sont annulés, mais nous ne savons pas pourquoi", raconte la conseillère. Selon ses premières estimations, cette décision pourrait impacter une dizaine de voyages planifiés par l'agence.

Pour l'heure, la compagnie espagnole n'a pas encore communiqué sur ces annulations, ni sur les conditions dans lesquelles les clients pourront modifier leurs vols ou obtenir le remboursement de leurs billets. "Les conditions générales de Volotea s'appliqueront et le remboursement sera possible", nous indique, de son côté, le président du Syndicat mixte de l'Aéroport de Limoges Bellegarde.

Contactée, la compagnie aérienne n'a pas répondu à l'heure où nous publions ces lignes.

Prêt de 3 milliards de l'UE à Airbus : Boeing y voit la préparation d'un successeur de l'A320neo

Air Journal - 26 juillet 2026

L'avionneur américain Boeing a demandé au gouvernement des États-Unis de faire pression sur l'Union européenne (UE). En cause : un prêt de 3 milliards d'euros (3,43 milliards de dollars) accordé à Airbus par la Banque européenne d'investissement (BEI).

Cette demande ravive des tensions commerciales à peine apaisées entre les deux grands rivaux de l'aviation civile. Elle intervient alors que les deux avionneurs venaient de prolonger une trêve sur les subventions aéronautiques, après des années de batailles devant l'Organisation mondiale du commerce.

Une lettre adressée à l'USTR

Boeing a écrit au Représentant américain au Commerce (USTR), Jamieson Greer, rapporte l'agence Reuters. L'avionneur américain se dit surpris. Il pointe l'annonce faite le 29 juin par la BEI, l'organisme de crédit de l'UE. La banque européenne s'est engagée à accorder à Airbus « le plus important prêt d'entreprise de son histoire ». Un premier milliard d'euros a déjà été versé à l'avionneur européen.

Boeing demande à l'USTR d'exiger de l'UE un « compte rendu complet des conditions de ce prêt ». Il veut aussi savoir si ce financement respecte la trêve de 2021. Cet accord prévoyait un « processus ouvert et transparent ».

Washington dit examiner le dossier « de très près »

Questionné sur la chaîne CNBC, le patron de l'USTR Jamieson Greer affirme que son administration examine ce prêt « de très près ». Il dit avoir déjà évoqué le sujet avec son homologue européen. « Nous ne pouvons accepter une situation où les entreprises ne sont pas tenues de fonctionner selon les règles du marché, où Boeing doit opérer et rivaliser avec un Airbus bénéficiant de prêts déloyaux », a-t-il déclaré.

La BEI et Airbus défendent un prêt « normal »

De son côté, la BEI rejette les accusations de subventions déguisées. Elle rappelle qu'elle finance des milliers d'entreprises chaque année. Elle nie tout traitement de faveur envers Airbus. « Il s'agit d'un prêt normal, portant intérêt, qui s'inscrit dans le cadre de l'activité globale de financement de la BEI », a expliqué un porte-parole de la banque européenne.

Le directeur financier d'Airbus, Thomas Toepfer, a tenu un discours similaire à Londres. Selon lui, ce prêt a été contracté « entièrement aux conditions du marché ». Boeing, de son côté, n'a pas souhaité commenter davantage.

Un futur avion en toile de fond

Le calendrier n'est pas anodin. La BEI a précisé que son enveloppe soutiendrait les investissements d'Airbus jusqu'en 2030. C'est justement l'année où l'avionneur européen envisage de lancer le développement d'un successeur à l'A320neo.

Boeing y voit un lien direct. « Le moment choisi pour l'octroi de ce prêt considérable coïncide également avec les déclarations publiques de la direction d'Airbus s'engageant sur une date de lancement d'un nouvel avion », écrit l'avionneur américain dans sa lettre à l'USTR. Selon Boeing, cela « soulève davantage de questions quant à l'ampleur et à l'intention de ce programme d'aide économique historique ».

Une rivalité toujours vive malgré la trêve

Ce nouvel épisode s'inscrit dans une longue histoire. Boeing et Airbus se sont opposés pendant 17 ans devant l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur des accusations mutuelles de subventions. Ce conflit avait déclenché une vague de droits de douane transatlantiques touchant d'autres secteurs. Une trêve de cinq ans avait été signée en 2021. Elle devait expirer le 6 juillet dernier. Elle a finalement été prolongée indéfiniment.

Les tensions s'étaient nettement apaisées depuis. L'administration Trump avait même accepté, l'an dernier, d'exempter le secteur aérospatial de droits de douane. Le Président américain a d'ailleurs appelé ce mois-ci à des négociations avec ses partenaires commerciaux.

sur l'impact des importations d'avions étrangers. Mais ce nouveau prêt rappelle que la méfiance reste vive entre les deux géants du duopole aéronautique mondial.

Pour Philippe Pascal, PDG de Groupe ADP : « L'IA participe déjà à l'amélioration du parcours et de l'expérience passager »

Les Echos Investir - 24 juillet 2026

Dans ce numéro « spécial patrons » consacré au défi de l'intelligence artificielle, les dirigeants des grandes sociétés françaises expliquent ce que l'IA apporte à leur entreprise, les risques qu'elle peut représenter, et les adaptations qu'elle implique. Philippe Pascal, le PDG de Groupe ADP, cite l'exemple concret des Jeux de Paris 2024, où l'IA, couplée à des jumeaux numériques, a permis de simuler à l'avance l'accueil des délégations internationales.

Quels sont les domaines dans lesquels l'IA a le plus apporté à votre groupe ? Pouvez-vous chiffrer les gains déjà obtenus et à attendre dans les prochaines années et les investissements réalisés ?

L'aéroport est un écosystème d'une grande complexité où se coordonnent en permanence de multiples acteurs : le gestionnaire de l'infrastructure que nous sommes, nos clients compagnies aériennes, leurs prestataires, les services de l'Etat, etc. L'IA transforme en profondeur la capacité de chacun à opérer avec précision et efficacité. En tant qu'opérateur aéroportuaire, les cas d'usage abondent : modélisation des opérations dans les terminaux, supervision des flux de passagers et de bagages, anticipation des pics de fréquentation, analyse des images captées par nos caméras, maintenance prédictive des équipements critiques...

Jusqu'à présent nous n'affichons pas publiquement les montants investis et les gains obtenus, mais nous avons une approche rigoureuse, axée sur le retour sur investissements. Chaque cas d'usage est validé par un POC [Proof of Concept] avant tout déploiement. Nous mobilisons deux grandes familles d'IA - la computer vision pour tirer le meilleur parti des 25.000 caméras qui équipent nos aéroports à Paris, et l'IA de modélisation - auxquelles s'ajoute ChatADP, notre assistant conversationnel génératif conçu en interne pour garantir la protection des données de nos collaborateurs.

L'IA peut aussi avoir des effets négatifs pour certains métiers et la Bourse a d'ailleurs parfois sanctionné par anticipation des valeurs ou des secteurs. Certaines de vos activités sont-elles concurrencées par l'IA et comment votre groupe s'est-il adapté ?

Je ne perçois pas l'IA comme une menace, mais comme un puissant levier de performance déployé en étroite collaboration avec nos équipes opérationnelles. Nos jumeaux numériques couplés à l'IA de modélisation nous en ont donné la preuve : nous avons simulé, plusieurs mois à l'avance, l'accueil des délégations olympiques pour les Jeux de Paris 2024 et préparé nos dispositifs dans les meilleures conditions.

A terme, l'automatisation des tâches répétitives dégagera de la valeur pour nos collaborateurs. Nos techniciens de maintenance n'interviendront plus que sur des problèmes identifiés, priorisés, documentés. Nos agents dans les terminaux pourront encore plus se

consacrer à leur mission première : l'accueil et l'hospitalité, en particulier auprès des publics les plus fragiles. L'IA n'a pas vocation à se substituer au jugement humain, elle doit le renforcer et lui permettre de s'investir sur des actions à valeur ajoutée. Et pour les voyageurs fréquentant nos aéroports, elle participe déjà à l'amélioration du parcours et de l'expérience passager.

Quels changements avez-vous et allez-vous apporter à votre organisation pour exploiter au mieux l'IA ? Ne craignez-vous pas un impact négatif sur l'emploi ?

Nous avons transformé notre direction des systèmes d'information en direction du numérique et de la transformation : un signal fort de notre ambition. Une équipe dédiée et une gouvernance éthique ont été mises en place pour garantir notre conformité avec l'IA Act et un usage responsable, aligné sur notre charte de sobriété numérique.

Concernant l'emploi, les risques qui pèsent sur la filière aérienne française sont à chercher du côté de la concurrence internationale parfois déloyale, de la pression fiscale dans notre pays et des contraintes réglementaires en Europe - bien davantage que du côté de l'IA. Celle-ci crée des métiers nouveaux - data scientists, prompt engineers - et fait émerger des profils hybrides inédits, comme un électromécanicien capable de piloter des algorithmes d'analyse de données IoT.

L'IA éclaire aussi les choix de mobilité interne. En janvier dernier, nous avons lancé Passerelles, une plateforme RH novatrice qui maximise l'adéquation entre profil, compétences et postes à pouvoir. Je reste optimiste : de nombreux départs en retraite vont entraîner le renouvellement de 50 % des effectifs parisiens du groupe sur les dix prochaines années : une belle opportunité en termes d'emploi.