

Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, S. Aziri, C. De Nale, L. Dérnoncourt, Y. Mejri, O. Jacquot,
V. Pâté



Sommaire du 29 juillet 2026 :

- **"On est vraiment en train de cramer la planète": il n'y a jamais eu autant d'avions dans le ciel que le 23 juillet dernier**
- **Air express Algeria entre sur la liste noire européenne après des inquiétudes de sécurité, le Kirghizistan en sort**
- **« En 2026, nous allons répondre aux attentes d'Airbus et de Boeing » : fort de solides performances au premier semestre, Safran s'engage sur les moteurs**
- **Vinci Airports : stabilité de façade, écarts records entre aéroports**
- **Boeing sous pression : la facture d'Air Force One alourdit une perte trimestrielle pourtant en amélioration**

"On est vraiment en train de cramer la planète": il n'y a jamais eu autant d'avions dans le ciel que le 23 juillet dernier

BFMTV - 27 juillet 2026

Si on se réfère aux données de Flightradar, on a dénombré 153.359 vols commerciaux sur la planète en 24 heures.

Le chiffre donne le tournis. Selon les données de Flightradar, on a dénombré 153.359 vols commerciaux sur la planète en 24 heures lors de la journée du 23 juillet, soit "le plus grand nombre de vols commerciaux de tous les temps en une seule journée", souligne le journaliste Alex Taylor sur X et ce, malgré les restrictions dues à la guerre au Moyen-Orient.

"On est vraiment en train de cramer la planète", assène-t-il.

En réalité, rien ne semble freiner l'appétit de voyages aériens, ni le réchauffement climatique, ni les accusations portées au secteur aérien sur sa responsabilité dans les émissions de gaz à effets de serre.

Boeing et Airbus tablent d'ailleurs sur une progression annuelle moyenne du trafic de 4% par an. "D'ici 2045, le trafic aérien aura plus que doublé pour atteindre environ 10 milliards de passagers par an", estime Airbus. Une prévision assez proche de celle de l'IATA, l'association internationale de l'aérien qui prévoit une croissance annuelle de 3,3%, poussée notamment par l'essor des classes moyennes en Asie.

La confiance est telle que l'industriel estime que les vents contraires comme "les conflits régionaux ou la hausse des prix du carburant, n'entament pas la demande sur le long terme". Alors que 23.310 appareils de plus de 100 places étaient en service dans le monde en 2025, Airbus estime qu'ils seront 45.550 dans vingt ans...

Air express Algeria entre sur la liste noire européenne après des inquiétudes de sécurité, le Kirghizistan en sort

Air Journal – 29 juillet 2026

La Commission européenne a actualisé en juin sa liste de sécurité aérienne et y a ajouté Air Express Algeria, désormais interdite de vol dans l'Union européenne. Cette décision, fondée sur de « graves préoccupations en matière de sécurité », s'inscrit dans un mécanisme réglementaire ancien, très suivi par les autorités de l'aviation civile et directement transposé en France début juillet. Les compagnies du Kirghizistan en sortent.

Air Express Algeria ajoutée à la liste noire de l'UE, une première pour l'Algérie

La compagnie algérienne Air Express Algeria figure depuis le 9 juin 2026 sur la liste de sécurité aérienne de l'Union européenne, dite EU Air Safety List. La Commission explique que cette inscription découle d'évaluations menées avec des experts des États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), ayant mis en évidence de « graves préoccupations en matière de sécurité » et des lacunes dans le respect des normes internationales.

La conséquence est immédiate : Air Express Algeria ne peut plus opérer vers l'Union européenne, depuis l'Union, ni survoler son espace aérien. La compagnie rejoint ainsi un petit groupe de transporteurs visés individuellement pour des déficiences de sécurité jugées graves, en dehors des flottes nationales déjà frappées d'interdiction globale.

Il s'agit de la première compagnie algérienne inscrite sur cette liste depuis sa création en 2006, ce qui confère à la décision une portée symbolique forte au regard de l'écosystème aérien algérien. Air Express Algeria, opérateur spécialisé dans les missions liées à l'industrie pétrolière et gazière, n'est pas Air Algérie : la mesure ne vise donc pas le transporteur national, qui continue d'exploiter ses liaisons vers l'Europe. Air Express Algeria opère entre 14 et 15 appareils selon les sources : des biturbopropulseurs Beechcraft 1900D Airliner de 18 sièges et des Let L-410 UVP-E20 de 18 sièges également.

Pourquoi l'UE agit ainsi

La liste européenne ne sert pas seulement à empêcher des vols vers l'UE. Elle a aussi une fonction d'alerte pour les passagers et de levier réglementaire sur les autorités de l'aviation civile concernées, y compris pour des transporteurs qui n'exploitent aucun service commercial vers l'Europe. Bruxelles insiste sur cet effet incitatif, en rappelant que la mise sous surveillance pousse souvent les États à renforcer leur contrôle pour éviter une inscription. « C'est un puissant outil de prévention », souligne la Commission européenne, estimant que les pays placés sous surveillance tendent à améliorer leur supervision de la sécurité pour éviter de voir leurs compagnies figurer sur la liste.

Le Kirghizistan sort de la liste

La même mise à jour a eu l'effet inverse pour le Kirghizistan : tous les transporteurs certifiés dans le pays ont été retirés de la liste noire, après des « progrès accomplis » par les autorités kirghizes en matière de supervision de la sécurité aérienne. La Commission souligne qu'il s'agit d'une reconnaissance des efforts menés sur le long terme pour renforcer l'encadrement du secteur.

Au total, la liste publiée en juin 2026 compte 154 compagnies aériennes interdites d'exploitation dans le ciel européen, dont 126 certifiées dans 16 États pour insuffisance de supervision nationale, 22 transporteurs certifiés en Russie, et 6 compagnies individuelles d'autres pays, parmi lesquelles Air Express Algeria.

Contexte aéronautique

La EU Air Safety List, souvent qualifiée de « liste noire », est mise à jour régulièrement depuis 2006 et constitue l'un des outils les plus visibles de la politique européenne de sécurité aérienne. Elle ne se limite pas aux compagnies : elle peut aussi viser des États entiers lorsque leur autorité de supervision est jugée défaillante, ainsi que certains transporteurs individuellement lorsqu'un problème spécifique de sécurité est établi.

Ainsi, l'UE liste d'abord des États où la supervision de l'aviation civile est jugée insuffisante (Afghanistan, RDC, Congo-Brazzaville, Guinée équatoriale, Érythrée, Liberia, Sierra Leone, Soudan, Suriname, Tanzanie, Russie...), dont tous les transporteurs sont bannis de l'espace aérien européen. D'autres compagnies sont ciblées individuellement – Air Zimbabwe, Avior Airlines (Venezuela), Blue Wing Airlines (Suriname), Iraqi Airways, Fly Baghdad, Air Tanzania – tandis qu'Air Koryo (Corée du Nord) et Iran Air restent autorisées uniquement avec certains appareils spécifiques.

« En 2026, nous allons répondre aux attentes d'Airbus et de Boeing » : fort de solides performances au premier semestre, Safran s'engage sur les moteurs

Les Echos – 28 juillet 2026

Au premier semestre, le motoriste affiche un profit record de 2,3 milliards d'euros, en hausse de 29 %, pour un chiffre d'affaires de 17,6 milliards. Fort de ces résultats, Safran promet de monter en cadence pour répondre à la pénurie mondiale de moteurs.

Une performance solide et des promesses qui le sont tout autant. Au premier semestre 2026, Safran affiche un profit record de 2,3 milliards d'euros, en hausse de 29 %, pour un chiffre d'affaires de 17,6 milliards d'euros, un cinquième de plus que l'année précédente.

Fort d'une marge opérationnelle de 18 %, également en hausse de 1,4 point, et de résultats qui « dépassent largement nos attentes », le motoriste tricolore a décidé mardi « de relever l'ensemble de ses prévisions annuelles ». Le groupe table désormais sur une croissance de son chiffre d'affaires en haut de fourchette, alors que ses prévisions initiales étaient comprises entre 12 % et 15 %.

Grâce à ces robustes performances, le motoriste s'est fait fort de donner des gages aux avionneurs et aux transporteurs, qui se plaignent régulièrement d'un manque de turboréacteurs. « En 2026, nous allons répondre aux attentes d'Airbus et de Boeing, tout en livrant suffisamment de moteurs de rechange aux compagnies aériennes », a assuré son directeur général Olivier Andriès lors de la présentation des résultats, se disant « confiant aussi pour 2027 ».

Pallier la pénurie de moteurs

Une promesse plus que bienvenue, à l'heure où l'industrie, toujours avide de nouveaux appareils, est remontée contre les motoristes, accusés de ralentir l'ensemble de la chaîne de production en ne le livrant pas assez de moteurs. « Tous mauvais », Rolls Royce, Pratt & Whitney, Safran et consorts avaient été vertement accusés début juin par Willie Walsh, le patron de l'Iata qui passera bientôt la main à Saadia Zahidi, de duper les compagnies aériennes.

Des critiques que pourrait bien effacer l'engagement pris par le père du Leap, moteur best-seller mondial coproduit avec l'américain General Electric au sein de la joint-venture CFM. Livré à 1.030 exemplaires au premier semestre (+41 %), ce turboréacteur de nouvelle génération équipe près des deux tiers des Airbus A320neo et la totalité des Boeing 737 MAX, c'est-à-dire les appareils monocouloirs les plus vendus aujourd'hui.

Safran, dont la filiale CFM a signé à Farnborough un protocole d'accord pour commercialiser quelque 1.000 moteurs à la compagnie indienne IndiGo, promet d'accroître encore ses capacités de production « afin de répondre à la demande croissante de nos clients ».

Réparer plutôt que livrer

Bien que la branche propulsion soit la plus lucrative et représente un quart des revenus du groupe, loin devant les divisions équipements & défense et aircraft interior, ce n'est pas en livrant de nouveaux moteurs que Safran réalise l'essentiel de ses revenus. Ce serait même

une activité à perte. « Quand je vends un turboréacteur, je perds de l'argent », confiait Olivier Andriès aux « Echos » à la mi-juin.

Le coeur d'activité du motoriste réside en réalité dans la maintenance. Car vendre un moteur signifie surtout s'en occuper pendant vingt à trente ans, en livrant des pièces détachées ou en proposant révisions et réparations. Avec 5,9 milliards d'euros de chiffre d'affaires, les services après-vente représentent 64 % des revenus de la division propulsion, contre 36 % pour les premières livraisons de moteurs.

Un modèle économique si juteux que les motoristes captent à eux seuls 47 % de l'ensemble des profits de toute l'industrie aéronautique, contre 5 % pour les avionneurs, pointe le cabinet AlixPartners dans sa dernière étude sectorielle présentée début juillet.

L'explosion du nombre d'avions en service ajoutée au vieillissement généralisée de la flotte mondiale, principalement équipée en moteurs d'ancienne génération comme le CFM56, promet encore de très belles années aux motoristes. Estimé à 80 milliards de dollars en 2026 par les experts d'AlixPartners, le marché de la maintenance de moteur devrait atteindre 103 milliards en 2035.

Vinci Airports : stabilité de façade, écarts records entre aéroports

Voyages d'Affaires – 27 juillet 2026

Vinco Airports a accueilli 159,25 millions de passagers au premier semestre 2026, un total stable sur un an qui recouvre des écarts allant de +23 % à Guanacaste (Costa Rica) à -20 % aux Etats-Unis.

Le bilan semestriel publié par le groupe Vinci Airports pour l'ensemble de son réseau tient en une ligne : 0,0 % de variation sur un an, à 159,25 millions de passagers entre janvier et juin. Mais cette moyenne agrège des trajectoires très éloignées les unes des autres selon les zones du réseau, qui compte plus de 70 aéroports dans 14 pays.

Sur le seul deuxième trimestre, le trafic recule de 1,3 % à 85,1 millions de passagers, et les mouvements commerciaux de 2,2 %, un repli plus marqué que celui des passagers qui suggère un remplissage moyen des avions en légère hausse. Vinci Airports attribue ce recul trimestriel aux tensions au Moyen-Orient et entre la Chine et le Japon, ainsi qu'à la hausse du carburant qui a pesé sur le Chili et le Mexique.

D'autres replis nettement plus marqués sont à noter : aux Etats-Unis, les aéroports gérés en contrat de management (Hollywood Burbank, Atlantic City) affichent un trafic passagers en baisse de 9,2 % sur le semestre, et de 20 % en mouvements commerciaux. Au Cambodge, la baisse atteint 7,7 % en passagers sur le semestre, avec un repli de 15 % au seul deuxième trimestre et de 8,8 % en mouvements commerciaux sur la même période. Le Japon recule pour sa part de 5,6 % sur le semestre via le hub de Kansai, notamment en raison des tensions sino-japonaises.

À l'autre extrémité du classement, le Costa Rica (Guanacaste, +11 % de passagers, +23 % de mouvements), la République dominicaine (+10 % de passagers) et le Cap-Vert (+11 % de passagers, +13 % de mouvements) affichent les plus fortes progressions du réseau, devant la

Serbie (+7,2 %) et la Hongrie (+5,4 %). En France, le réseau recule de 2,3 % sur le semestre, mais la moyenne masque là aussi des trajectoires opposées : l'aéroport d'Annecy, doté d'un nouveau terminal depuis mai, voit son trafic plus que doubler au deuxième trimestre, quand Clermont-Ferrand chute de 41 % sur la même période. Un contraste qui confirme la tendance déjà observée fin 2025 sur le seul réseau français de VINCI Airports, alors en perte de vitesse.

Boeing sous pression : la facture d'Air Force One alourdit une perte trimestrielle pourtant en amélioration

Air Journal - 28 juillet 2026

Boeing a publié au deuxième trimestre 2026 une perte plus lourde que prévu, plombée par une charge de 280 millions de dollars liée au programme du futur Air Force One, mais le groupe a aussi surpris positivement par son chiffre d'affaires, son flux de trésorerie disponible et un carnet de commandes record.

Le constructeur américain continue de progresser sur ses livraisons commerciales et sur la remise en ordre de ses opérations, même si les grands programmes de certification restent sous surveillance.

Air Force One, principal point noir

La charge de 280 millions de dollars enregistrée sur le programme VC-25B, destiné à remplacer les deux avions présidentiels américains, a pesé directement sur le résultat trimestriel. Boeing explique que cette provision reflète surtout la hausse des coûts d'ingénierie et des ressources de production nécessaires pour tenir l'objectif de livraison en 2028.

Ce dossier reste l'un des plus sensibles du portefeuille défense de Boeing. Le contrat initial, signé en 2018 sur une base à prix ferme de 3,9 milliards de dollars, a déjà dérivé de plusieurs milliards selon les estimations, et le programme accuse désormais plusieurs années de retard. Reuters rappelle que Boeing continue toutefois d'annoncer une première livraison en 2028.

Des revenus au-dessus du consensus, trésorerie et carnet de commandes

Sur le plan commercial, Boeing a publié un chiffre d'affaires de 24,56 milliards de dollars, en hausse de 8% sur un an, au-dessus du consensus de marché cité par les médias financiers. Le groupe a également livré 171 avions commerciaux sur le trimestre, contre 150 un an plus tôt, ce qui traduit la montée en cadence progressive du 737 MAX et la reprise de l'activité industrielle. Le résultat opérationnel ressort à 156 millions de dollars, contre une perte opérationnelle un an plus tôt, tandis que la marge opérationnelle atteint 0,6%.

Le point le plus encourageant du trimestre reste le flux de trésorerie disponible, positif à 631 millions de dollars, alors qu'il était négatif un an plus tôt. Boeing insiste aussi sur un carnet de commandes record de 715,3 milliards de dollars, dont plus de 6 200 avions commerciaux, un niveau qui confirme la profondeur de la demande mondiale malgré les tensions industrielles.

Dans son communiqué, Kelly Ortberg a salué les progrès opérationnels du groupe : « Je suis très satisfait des progrès réalisés par nos équipes dans l'exécution de notre plan. Nos opérations sont plus stables et les principaux programmes de certification restent dans les temps ». Le dirigeant ajoute que la priorité demeure « la sécurité, la qualité et la ponctualité ».

Programmes de certification sous surveillance

Au-delà d'Air Force One, le marché scrutera surtout les avancées du 737 MAX 7, du MAX 10 et du 777X. Boeing indique que les essais de certification des 737 MAX 7 et MAX 10 sont achevés et que l'avionneur continue de viser une certification en 2026 et une première livraison en 2027 pour ces deux variantes.

Pour le 777X, Boeing précise avoir obtenu l'aval de la FAA pour lancer une nouvelle phase d'essais de certification, tout en visant toujours une première livraison en 2027. De son côté, la FAA a récemment indiqué s'attendre à certifier « bientôt » les 737 MAX 7 et 10, et considère le MAX 7 « littéralement au coin de la rue ».

Lecture du trimestre

Ce trimestre illustre bien le double visage de Boeing en 2026. D'un côté, le groupe continue d'absorber les coûts de ses programmes les plus complexes, en particulier le futur avion présidentiel américain. De l'autre, la production commerciale remonte, les livraisons progressent et la génération de trésorerie redevient positive, ce qui nourrit l'idée d'un redressement encore fragile mais tangible.