

Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, S. Aziri, C. De Nale, L. DERNONCOURT, Y. MEJRI, O. JACQUOT,
V. PÂTÉ



**La revue de presse Aérien & Tourisme marque une pause estivale et reviendra fin août.
Merci pour votre lecture fidèle et bel été à toutes et tous.**

Sommaire du 31 juillet 2026 :

- **Investissements records, zéro projet pharaonique, hausse des redevances... Le futur plan de développement des Aéroports de Paris obtient l'aval de l'Etat**
- **Groupe ADP : accord décisif avec l'État pour moderniser Roissy et Orly, un projet à 8,2 milliards d'euros**
- **Grève en vue chez la canadienne Westjet : le conflit sur les heures non payées s'invite dans la haute saison**
- **Air France-KLM encaisse mieux que prévu le choc de la crise du kérosène**
- **Airbus survole le deuxième trimestre grâce à ses livraisons record**

- **"C'est considéré comme l'un des pires au monde": Donald Trump annonce un vaste projet de rénovation de l'aéroport de Washington pour plus de 22 milliards de dollars**
- **Été 2026 : près de 4 vols sur 10 retardés au départ de la France, Air France en léger mieux**
- **Latécoère s'associe à Hynaero pour développer un avion bombardier d'eau français**

Investissements records, zéro projet pharaonique, hausse des redevances... Le futur plan de développement des Aéroports de Paris obtient l'aval de l'Etat

Les Echos - 30 juillet 2026

En plus de signer un second trimestre encourageant, le groupe ADP vient de dévoiler la nouvelle version du Contrat de régulation économique (CRE) qui cadrera ses activités pour les huit prochaines années. Dotée de 8,2 milliards d'euros, cette feuille de route vise à soutenir le hub parisien face à la concurrence internationale.

ADP prépare l'avenir. Mercredi, le groupe Aéroports de Paris (ADP) a conjointement présenté des résultats semestriels encourageants et dévoilé s'être entendu avec l'Etat concernant son futur contrat de régulation économique (CRE). Deux annonces applaudies par la Bourse. A la mi-journée, le titre gagnait ainsi près de 11 %, pour atterrir autour de 10 % à la clôture jeudi soir. Mais plus que les performances financières, c'est surtout le feu vert des pouvoirs publics qui a rassuré les investisseurs.

Malgré un trafic passager quasi stable - à 51,6 millions à Paris (+0,5 %) et à 179,2 millions dans le monde (+0,2 %) - et un chiffre d'affaires en croissance de 1,6 %, à 3,1 milliards d'euros, l'Ebitda d'ADP a cédé 1 %, à 1,02 milliard. Le bénéfice net a quant à lui triplé pour s'établir à 312 millions d'euros. Une envolée portée en grande partie par la cession, le 23 avril, de 3,4 % de sa participation dans l'indien GMR Airports, une opération qui a généré 256 millions d'euros.

Sans tambour ni trompette, Philippe Pascal se contente, dans le communiqué accompagnant les résultats, de souligner la « résilience » du groupe « malgré un environnement géopolitique difficile ». En revanche, le PDG du groupe se montre plus disert à l'égard du projet de CRE. L'accord trouvé avec l'Etat pour la période 2027-2034 est « une étape majeure » pour « engager le programme d'investissements le plus ambitieux jamais réalisé à Paris, au service de la compétitivité des aéroports parisiens ».

Un projet « sans gigantisme »

Si la messe n'est pas encore dite, l'Autorité de régulation des transports devant également y apposer son sceau avant la fin de l'année, la copie présentée devrait être très proche de la version finale, veut croire Philippe Pascal. « On ne s'attend pas à ce qu'il y ait d'éléments

majeurs soulevés par le régulateur dès lors qu'on a énormément travaillé avec toutes les parties prenantes en amont », a-t-il pointé devant la presse.

Derrière l'investissement record de 8,2 milliards étalé - pour la première fois - sur huit ans, le projet industriel est ambitieux, sans être disproportionné. En clair, permettre une croissance du trafic de 1,9 % par an en moyenne sans engager de chantiers pharaoniques. Le tout « sans construire de nouvelles grandes cathédrales, sans gigantisme, sans nouveau grand terminal, mais plutôt par une amélioration et une extension des infrastructures existantes », détaille Philippe Pascal.

Sont notamment prévus la mise en service d'un nouveau train de correspondance pour mieux connecter le hub de Charles-de-Gaulle à son territoire, la construction de nouvelles salles d'embarquement via la mise en service d'une extension (satellite) à l'est de CDG, et la création de nouvelles places pour les avions afin de limiter les embarquements « au large », c'est-à-dire les trajets en bus sur le tarmac, nombreux à Orly.

Augmentation des redevances

L'objectif affiché ? Renforcer « la compétitivité » des aéroports parisiens de Roissy, Orly et Le Bourget, face à la « concurrence accrue entre grands hubs internationaux tels que ceux de Londres, d'Istanbul et du Moyen-Orient », souligne le ministère des Transports.

Mais pas question de mettre en péril le modèle économique d'ADP. Le groupe, qui a pour ligne rouge « la juste rémunération des capitaux investis », compte bien préserver sa capacité à investir dans les relais de croissance non régulés et à verser 60 % de son résultat net aux actionnaires. Notamment via une maîtrise des charges permettant de générer 140 millions d'euros d'économies annuelles à horizon 2034, soit près de 650 millions d'euros au total.

Le principal levier de financement est donc l'augmentation des redevances aéroportuaires. Plafonnée sur la période à +2,1 points au-dessus de l'inflation, la hausse des tarifs payés par les compagnies - et donc par les passagers - sera réalisée en deux parties : +4 points en 2027-2028, puis +1,5 point de 2029 à 2034. Si le détail, redevance par redevance, n'est pas encore dévoilé, une chose est sûre : celle applicable aux passagers en correspondance diminuera, elle, fortement puis que l'abattement par voyageur passera de 40 à 60 %.

Stimuler le trafic de correspondance

De quoi stimuler le trafic de correspondance et faire de Paris un hub compétitif face à la concurrence d'Amsterdam, de Francfort et surtout d'Istanbul où l'abattement de transit est de 100 %. Malgré les augmentations « modérées » des tarifs et une facture alourdie pour les compagnies faisant du point à point, « nos aéroports vont rester les moins chers d'Europe, à l'exception de Madrid, alors que nous investissons massivement », soutient Philippe Pascal.

Pour surfer sur l'augmentation escomptée du trafic de correspondance, fin juillet, ADP a lancé, à travers sa filiale Extime Travel, son programme « Paris Stopover » en collaboration avec Air France.

L'idée ? Transformer une escale aéroportuaire en une véritable expérience touristique en proposant aux voyageurs en transit, qui représentent 50 % des passagers d'Air France arrivant à Roissy, un luxueux séjour parisien clé en main d'une à quatre nuits. Et permettre

ainsi à Paris de capter une partie des retombées économiques de la hausse du trafic de correspondance.

Groupe ADP : accord décisif avec l'État pour moderniser Roissy et Orly, un projet à 8,2 milliards d'euros

La Tribune – 30 juillet 2026

Le groupe ADP et l'État ont trouvé un accord concernant l'ambitieux plan d'investissements qui doit redynamiser les aéroports parisiens. De bon augure pour la conclusion de ce contrat, attendue d'ici à la fin de l'année. Le gestionnaire a légèrement revu à la baisse les redevances demandées aux compagnies aériennes pour le financer.

Malgré les turbulences que connaît le transport aérien, le groupe ADP ne se trouve pas dans le CRE de la vague. Bien au contraire. Le gestionnaire d'aéroports et l'État ont révélé, mercredi 29 juillet, avoir trouvé un accord concernant le contrat de régulation économique (CRE) qui doit permettre à Roissy et Orly de mieux affronter la concurrence internationale. Une annonce qui intervenait la veille de la présentation des résultats semestriels de l'entreprise.

Pour le groupe ADP, cet accord constitue sans aucun doute un tournant décisif pour ce programme d'investissements – présenté en décembre 2025 – d'un montant inédit de 8,2 milliards d'euros, courant sur la période 2027-2034.

Avec cette enveloppe conséquente, le groupe ADP prévoit une série d'aménagements pour accueillir jusqu'à 18 millions de passagers supplémentaires dans les deux grands aéroports parisiens, en prenant soin de ne pas se lancer dans la construction d'un nouveau terminal. Le CRE concerne la partie dite régulée des activités du groupe, autrement dit les services publics aéroportuaires, mais pas les activités commerciales.

Une mise en œuvre du plan de modernisation attendue début 2027

« Le contrat n'est pas pour autant finalisé parce qu'il y a encore une consultation des compagnies aériennes en septembre et ensuite, le régulateur [l'autorité de régulation des transports, ndlr] disposera de deux mois pour donner un avis conforme, nécessaire pour l'aval de l'État, a précisé Philippe Pascal, le PDG du groupe ADP. L'étape franchie aujourd'hui est majeure pour ce projet qui s'intègre dans une politique publique de la compétitivité du transport aérien en France. Nous avons un niveau de confiance qui nous conduit à penser que ce contrat sera signé à la fin de l'année pour une mise en application en 2027. »

Tout l'enjeu pour le groupe ADP est de tomber d'accord avec les compagnies aériennes sur les modalités de financement de ce CRE, reposant à 100 % sur des investissements privés. Un comité consultatif de 18 compagnies aériennes a été mis sur pied, chacune comptant pour une voix, quel que soit son poids au sein de ces deux aéroports. Des discussions qui s'effectuent sous la supervision de l'ART qui veille à ce qu'un subtil équilibre soit trouvé entre les parties prenantes et à ce que le groupe ADP perçoive une « juste rémunération », c'est-à-dire qu'il n'essuie pas de pertes, mais qu'il n'enrange pas non plus de trop généreux profits.

Pour faire accepter son CRE après des mois de concertations, le groupe ADP a dû procéder à quelques ajustements. En clair, à réduire la facture pour les compagnies aériennes. L'enveloppe globale des investissements a ainsi été revue à la baisse de 200 millions d'euros, via une réévaluation du chiffrage initial et une adaptation du séquençage de certains projets. Le coût moyen pondéré du capital (CMPC), ce que coûte le financement des investissements (par les actionnaires et les investisseurs), a pour sa part été légèrement revu à la baisse, passant de 5,9 à 5,8 %.

Une pression tarifaire revue à la baisse pour les compagnies aériennes

Surtout, la hausse tarifaire des redevances aéroportuaires est désormais plafonnée à 2,1 points au-dessus de l'indice des prix à la consommation (IPC), contre 2,6 points auparavant. En outre, le groupe ADP a revu à la hausse ses prévisions de croissance annuelle du trafic aérien, de 1,6 % à 1,9 %, en dépit des tensions au Moyen-Orient qui perturbent l'aviation. « Tous ces éléments ont contribué à baisser un peu la pression tarifaire auprès des compagnies aériennes », a résumé Christelle de Robillard, directrice générale adjointe en charge des finances, de la stratégie et du développement au sein du gestionnaire d'aéroports.

Une bonne nouvelle ne venant jamais seule, le groupe ADP a affiché au premier semestre un résultat net de 312 millions d'euros, multiplié par trois par rapport à l'année dernière. Une performance qui s'explique en grande partie par la plus-value de cession sur l'opération de vente de 3,4 % du capital du groupe aéroportuaire indien GMR Airports, pour 257 millions d'euros. Car le gestionnaire d'aéroports n'a pas été porté sur les six premiers mois de l'année par un contexte des plus porteurs.

Un résultat net multiplié par trois

Au sein de ses différents aéroports, près d'une trentaine en France et dans le monde, le groupe ADP a accueilli durant le premier semestre un total de 179,2 millions de passagers, en hausse de seulement 0,2 %. Il faut dire que nombre de compagnies aériennes ont revu à la baisse leurs programmes de vols pour faire face à la flambée du prix du kérosène provoquée par le conflit en Iran, entamé fin février. Les plateformes parisiennes ont profité d'une croissance du trafic légèrement supérieure de 0,5 %, avec 51,6 millions de passagers : l'impact initial du conflit est en effet resté largement circonscrit aux routes avec le Moyen-Orient.

In fine, le groupe ADP affiche un chiffre d'affaires de 3,2 milliards d'euros au premier semestre, en hausse de 1,6 %, et un résultat opérationnel courant de 743 millions d'euros, contre 441 millions d'euros l'an dernier. Des mesures d'économies ciblées ont été mises en œuvre, conduisant notamment au report de certaines dépenses non critiques. Le contexte géopolitique contraint le gestionnaire aéroportuaire à revoir légèrement à la baisse ses prévisions. À savoir : une croissance annuelle du trafic à Paris Aéroport sur l'année 2026 d'environ 0,5 %, contre une prévision initiale située entre +1,5 % et +2,5 %.

Grève en vue chez la canadienne Westjet : le conflit sur les heures non payées s'invite dans la haute saison

Les agents de bord de WestJet ont déposé un préavis de grève de 72 heures, faisant planer la menace d'un arrêt de travail dès le 2 août à 00 h 01, en pleine haute saison touristique au Canada.

Au cœur du conflit : la rémunération des heures travaillées au sol, que le syndicat veut voir enfin compensées du point d'enregistrement jusqu'au pointage de fin de service.

WestJet menacée d'un arrêt de travail

La tension monte chez WestJet, deuxième transporteur aérien du Canada par l'offre domestique, avec environ 30% de parts de marché intérieur. Le syndicat CUPE, qui représente quelque 4 400 agents de bord de la compagnie basée à Calgary, a confirmé avoir signifié un préavis de grève, tandis que la compagnie a riposté par un préavis de lock-out (une fermeture temporaire des opérations décidée par la direction dans le cadre du conflit) et prévenu qu'elle prendrait « les mesures nécessaires » pour limiter l'impact sur ses opérations.

Selon les informations communiquées par WestJet aux passagers, les réservations effectuées entre le 30 juillet et le 4 août peuvent faire l'objet d'un changement unique sans frais, signe que le transporteur se prépare à d'éventuelles perturbations. La compagnie a toutefois insisté sur la poursuite active des négociations, laissant entendre qu'un accord de dernière minute restait possible.

Le cœur du conflit : le travail non payé

Le dossier porte sur un point devenu central dans l'industrie nord-américaine : la rémunération du temps de travail au sol. Le syndicat réclame que les agents de bord soient payés « du moment où ils enregistrent leur présence jusqu'à celui où ils terminent leur service », alors qu'actuellement la rémunération repose largement sur un système de crédit horaire lié au temps de vol et non à l'ensemble de la journée de travail.

CUPE soutient que cette architecture de rémunération laisse subsister jusqu'à 35 heures de travail non payé par mois pour certains membres, une situation que le syndicat juge d'autant plus difficile à accepter dans les grandes métropoles canadiennes où le coût de la vie pèse lourdement sur les jeunes salariés. Le transporteur, de son côté, défend un modèle présenté comme courant en Amérique du Nord et assure qu'il intègre déjà les tâches au sol, les retards et les obligations opérationnelles dans la structure de rémunération. « Nous avons été clairs dès le début : nous voulons parvenir à une entente équitable sans grève », a déclaré Alia Hussain, présidente de la section locale de CUPE représentant les agents de bord de WestJet.

Un précédent avec Air Canada

Ce bras de fer rappelle fortement le conflit ayant opposé Air Canada à son propre personnel navigant l'été dernier. Une grève de quatre jours avait alors paralysé le plus grand transporteur du pays et perturbé le voyage de quelque 500 000 passagers, montrant l'ampleur potentielle d'un tel mouvement en pleine période estivale.

Au-delà de WestJet, l'enjeu dépasse donc le seul cas d'un employeur : il traduit une contestation plus large de la manière dont les compagnies aériennes rémunèrent le

personnel de cabine en Amérique du Nord, alors que le travail de sécurité, d'assistance aux passagers et de préparation opérationnelle ne se limite pas au temps de roulage ou de vol.

Le gouvernement fédéral canadien a déjà nommé un médiateur spécial pour faciliter les discussions, tout en rappelant que les deux parties « peuvent et doivent parvenir à une entente à la table des négociations ».

Air France-KLM encaisse mieux que prévu le choc de la crise du kérosène

Les Echos – 30 juillet 2026

Au deuxième trimestre, le groupe franco-néerlandais réussit à absorber 85 % des surcoûts carburant, contre 60 % initialement prévus. Une résilience permise par sa flexibilité opérationnelle et sa clientèle haut de gamme.

Face à la crise du kérosène, Air France-KLM tient bon. Dévoilés ce jeudi, les résultats du deuxième trimestre témoignent de la bonne résilience du groupe franco-néerlandais. Alors que sa facture carburant s'est alourdie de 804 millions d'euros par rapport à l'année précédente, Air France-KLM est parvenu à absorber 85 % de ce surcoût grâce à l'augmentation de 8,7 % de ses recettes unitaires, portées par les ajustements tarifaires, le long-courrier, la clientèle premium et les activités cargo.

De quoi lui permettre de réaliser un chiffre d'affaires de 9,3 milliards d'euros (+9,9 %) et de dégager un résultat opérationnel ajusté de 484 millions d'euros, en forte baisse par rapport aux 736 millions un an auparavant, mais supérieur au consensus des analystes financiers, qui tablaient sur 327 millions d'euros. La marge opérationnelle s'est établie, elle, à 5,2 % et recule de 3 points par rapport à l'an passé à taux de change constant.

Baisse des perspectives de croissance

« Grâce à notre agilité sur le plan tarifaire et à notre discipline en matière de coûts, nous avons pu compenser une grande partie de cet impact, démontrant une nouvelle fois la résilience de notre modèle économique », applaudit Ben Smith, le PDG d'Air France-KLM, cité dans le communiqué. Et de souligner la « solide performance commerciale, portée par une demande toujours soutenue pour les voyages dans les classes premium, notamment depuis et vers l'Asie et l'Amérique du Nord ».

Sur ces destinations, sur lesquelles le groupe a concentré ses vols en raison de la baisse de 80 % de la capacité vers le Moyen-Orient, les recettes des billets ont augmenté respectivement de 20 % et 5,5 %. Mais le vent commence à tourner, prévient Air France-KLM, « les compagnies du Golfe étant revenues à un niveau d'activité se rapprochant de ceux d'avant-guerre ».

Préférant les recettes au volume, le groupe a revu à la baisse ses perspectives de capacité pour l'année, estimées à +2 à +3 % contre +2 % à 4 % précédemment, en raison d'une demande modérée. Sur le court et moyen-courrier, le nombre de sièges devrait baisser de 1 %, contre +2 % sur le long-courrier.

Côté Transavia, la capacité devrait croître de 8 %, contre +8 % à 10 % initialement prévus. Comme ses consœurs EasyJet et Ryanair, la filiale low cost du groupe a été plus durement

frappée par la crise du kérosène et affiche un résultat et une marge opérationnels négatifs (-35 millions et -3,3 %).

La surtaxe carburant reste

Point positif : sur 2026, la facture carburant attendue devrait atteindre 8,9 milliards de dollars, une estimation inférieure aux 9,3 milliards de dollars prévus au premier trimestre. Mais pas question, pour le moment, de revoir les surtaxes kérosène appliquées sur les billets d'avion, précise aux « Echos » Steven Zaat, le directeur financier du groupe.

Pour rappel, au printemps, Air France et KLM ont augmenté de 10 euros les tarifs des allers-retours en classe économie sur les vols moyen-courriers, et de 100 euros ceux des long-courriers (sauf vers l'Amérique du Nord où la hausse n'est que de 70 euros). Transavia a de son côté augmenté d'une dizaine d'euros le prix de ses billets aller-retour.

Pour contrebalancer les 15 % de la facture carburant non compensés par la stratégie de couverture carburant (avec 67 % de la consommation de kérosène effectivement couverte) et les augmentations tarifaires, le groupe peut aussi compter sur son programme de fidélité Flying Blue. Cette machine à cash a généré ce trimestre quelque 91 millions d'euros. Avec une marge opérationnelle de 28 %, cette entité « entièrement dédiée à la génération de revenus externes », comme la qualifie Steven Zaat, contribue aux efforts d'optimisation de la politique tarifaire du groupe.

Avec 10,3 milliards d'euros de liquidités disponibles à la fin juin, Air France-KLM témoigne d'une certaine solidité. Un avantage certain dans sa quête de consolidation. Tout comme Lufthansa, le groupe franco-néerlandais a annoncé, mercredi soir, avoir déposé une offre ferme pour monter au capital de la compagnie nationale portugaise TAP.

Airbus survole le deuxième trimestre grâce à ses livraisons record

Air Journal - 30 juillet 2026

Airbus a signé un deuxième trimestre 2026 nettement meilleur qu'attendu, porté par l'accélération des livraisons d'avions commerciaux et par une amélioration de la performance opérationnelle.

Le constructeur européen, qui a livré 237 appareils entre avril et fin juin, a vu son résultat opérationnel ajusté progresser de 54% et confirme ses objectifs annuels, malgré un environnement industriel encore tendu.

Airbus accélère au deuxième trimestre

Au lendemain de la publication de Boeing, Airbus a présenté mercredi 29 juillet des résultats trimestriels solides, supérieurs aux attentes du marché. Le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 20,52 milliards d'euros, en hausse de 28% sur un an, tandis que le résultat opérationnel ajusté a bondi à 2,43 milliards d'euros, contre 1,58 milliard un an plus tôt. Le bénéfice net a atteint 1,66 milliard d'euros, après 732 millions d'euros au deuxième trimestre 2025.

La surprise positive tient d'abord à la montée en cadence des livraisons. Airbus a remis 237 avions à ses clients sur le trimestre, contre 170 un an plus tôt, un niveau présenté comme le

meilleur deuxième trimestre de son histoire. Cette progression traduit notamment un meilleur rythme industriel sur la famille A320, colonne vertébrale des livraisons du constructeur.

La division commerciale en première ligne

La division d'aéronautique civile reste le principal moteur des comptes. Son chiffre d'affaires a progressé de 37% à 15,44 milliards d'euros, porté par le volume des livraisons et par un mix plus favorable que sur les trimestres précédents. Sur l'ensemble du premier semestre, Airbus avait déjà livré 351 avions, soit 15% de plus qu'un an plus tôt, un point de départ qui laissait présager une amélioration au deuxième trimestre.

Cette dynamique est d'autant plus importante que le secteur reste marqué par des tensions persistantes sur la chaîne d'approvisionnement, en particulier autour des moteurs et de certains composants. Airbus maintient son objectif d'environ 870 livraisons d'avions commerciaux en 2026, tout en poursuivant sa montée en cadence industrielle, un résultat opérationnel ajusté d'environ 7,5 milliards d'euros et un flux de trésorerie avant financement client d'environ 4,5 milliards d'euros.

Rentabilité au-dessus du consensus

Le groupe a également dépassé les attentes des analystes. Selon le consensus publié par Airbus, le marché attendait en moyenne 20,25 milliards d'euros de revenus, 2,19 milliards d'euros de résultat opérationnel ajusté, 1,59 milliard d'euros de bénéfice net et 985 millions d'euros de flux de trésorerie disponible avant financement client. Airbus a fait mieux sur l'ensemble de ces indicateurs, en particulier sur le cash-flow, ressorti à 1,32 milliard d'euros.

Un marché de l'aéronautique toujours contrasté

La comparaison avec Boeing donne la mesure du moment. Là où le groupe américain reste englué dans les conséquences de ses difficultés industrielles et de charges exceptionnelles, notamment les deux Air Force One en préparation, Airbus apparaît en position plus robuste, avec une rentabilité en nette amélioration et des objectifs annuels confirmés. Sur le deuxième trimestre 2026, Boeing a certes vu son chiffre d'affaires progresser de 8% à 24,6 milliards de dollars, mais l'avionneur de Seattle affiche encore une perte nette de 428 millions de dollars, quand Airbus dégage un bénéfice net de 1,66 milliard d'euros sur la même période.

"C'est considéré comme l'un des pires au monde": Donald Trump annonce un vaste projet de rénovation de l'aéroport de Washington pour plus de 22 milliards de dollars

BFM Business - 30 juillet 2026

Donald Trump a partagé sa volonté de "rendre Washington à nouveau belle et sûre" à travers une série de projets, comme la rénovation de l'aéroport de la capitale américaine qu'il veut "embellir".

Donald Trump a dévoilé mercredi un plan onéreux de rénovation de l'aéroport international Dulles près de Washington, dernier projet en date du président américain qui souhaite imposer sa patte sur le paysage de la capitale des Etats-Unis.

"C'est considéré comme l'un des pires aéroports au monde", a assuré Donald Trump devant la presse à la Maison Blanche, affirmant que le projet représentait "une nouvelle étape dans nos efforts continus pour rendre Washington à nouveau belle et sûre".

Son ministre des Transports, Sean Duffy, a déclaré à ses côtés que le projet coûterait quelque 22,5 milliards de dollars et qu'il serait financé en partie par la compagnie United Airlines, pour qui Dulles est un hub important.

29 millions de passagers en 2025

L'aéroport, situé à environ 40 km de Washington, est le principal de la région avec plus de 29 millions de passagers en 2025.

Donald Trump a entamé une série de projets ayant pour but affiché l'"embellissement" de la capitale américaine. Le milliardaire octogénaire, magnat de l'immobilier, a notamment prévu une rénovation du Kennedy Center, la principale salle de concerts de Washington qu'il a rebaptisée à son nom avant qu'une décision de justice ne l'en ait finalement empêché.

Il a également ordonné la démolition de l'aile est de la Maison Blanche afin d'y construire une salle de bal pharaonique et pousse pour construire un gigantesque arc de triomphe près du cimetière national d'Arlington, où plus de 400.000 soldats américains sont enterrés. Le président américain souhaite aussi rénover un golf de la capitale, qu'il a qualifié de "décrépit", affirmant qu'à terme il pourrait accueillir des tournois majeurs de son sport préféré.

Été 2026 : près de 4 vols sur 10 retardés au départ de la France, Air France en léger mieux

Air Journal - 31 juillet 2026

Les grandes vacances s'ouvrent sous le signe des retards dans les aéroports français. Selon le baromètre publié par Flightright, 38% des vols opérés par les principales compagnies européennes au départ de la France ont accusé un retard d'au moins 15 minutes entre le 1er juin et le 20 juillet 2026.

Un niveau en hausse sur un an, sur fond de tensions persistantes dans le contrôle aérien français et d'un trafic estival toujours très dense.

Un été encore sous tension dans les aéroports français

Avec 107 970 liaisons observées et 41 033 vols retardés, Flightright dresse un constat sévère de la ponctualité estivale au départ de France : près de quatre vols sur dix ont été affectés par un retard à l'arrivée, contre 35% sur la même période en 2025. L'écart reste significatif, alors que le pic de trafic d'été concentre traditionnellement les fragilités du système de transport aérien.

Cette photographie intervient dans un contexte déjà tendu pour le ciel français. Le rapport de la commission des finances du Sénat publié en juin a décrit, sans détour, un contrôle aérien français « douloureux mais incontestable » dans ses performances, avec 6,6 millions de minutes de retard attribuées à la DSNA en 2025, tandis que d'autres analyses évoquent un coût de plusieurs centaines de millions d'euros pour les compagnies.

Air France progresse, mais reste exposée

Dans le classement Flightright, Air France (10ème) affiche un taux de 38,31% de vols retardés, en légère amélioration par rapport aux 40,76% relevés sur la même période en 2025. La progression est réelle, mais elle ne suffit pas à faire disparaître l'impact d'un environnement opérationnel dégradé, entre congestion estivale, aléas météo et effets en cascade des retards de contrôle aérien.

Au sommet du classement des compagnies les moins ponctuelles figurent Tunisair, Nouvelair et Aer Lingus, avec respectivement 55,45%, 52,69% et 47,38% de vols retardés. À l'autre extrémité, Turkish Airlines se distingue comme la plus ponctuelle du panel, avec 15,61% de vols retardés seulement.

Le contrôle aérien français, facteur aggravant

Les chiffres de Flightright doivent être lus à la lumière des perturbations qui affectent structurellement le réseau français. Eurocontrol indiquait encore fin juillet que l'espace aérien européen subissait de fortes contraintes, avec la météo comme principal facteur de retard, notamment en France, en Allemagne et en Autriche. Dans son aperçu hebdomadaire, l'organisation relevait aussi que les centres de contrôle de Reims, Marseille et Brest figuraient parmi les plus contributeurs aux retards en route.

Quels droits pour les passagers ?

Le communiqué de Flightright rappelle utilement le cadre du règlement européen CE 261/2004, qui protège les passagers en cas de retard, d'annulation ou de refus d'embarquement. En cas de retard important, une indemnisation de 250 à 600 euros peut être due selon la distance et les circonstances, tandis qu'une assistance doit être fournie par la compagnie : rafraîchissements, repas, moyens de communication, et, si nécessaire, hébergement et transport.

Point important : le droit à indemnisation ne s'applique pas automatiquement à tous les retards. Les compagnies peuvent invoquer des circonstances extraordinaires, mais elles restent tenues à l'assistance. C'est précisément ce décalage entre le droit théorique et la réalité du voyage que Flightright met en avant, en indiquant que 59% des passagers interrogés disent n'avoir reçu aucun soutien lors d'un retard ou d'une annulation.

EES, contrôles frontaliers et carte d'identité numérique

L'autre sujet de l'été 2026 concerne les contrôles aux frontières. Le nouveau système européen d'entrée-sortie, l'EES, est pleinement opérationnel depuis le 10 avril 2026 après un déploiement progressif entamé à l'automne 2025. Il s'applique aux ressortissants de pays tiers pour les courts séjours dans l'espace Schengen et remplace progressivement l'apposition manuelle des tampons par un enregistrement numérique. Flightright souligne que cette évolution pourrait allonger certains passages aux frontières, en particulier pour les voyageurs non européens.

Conseils pratiques pour les voyageurs

Le baromètre rappelle enfin quelques réflexes utiles en cas de perturbation : vérifier l'état du vol avant de se rendre à l'aéroport, conserver carte d'embarquement et confirmation de réservation, demander un motif écrit du retard ou de l'annulation, photographier les écrans

d'information et garder tous les justificatifs de frais engagés. Ces précautions facilitent ensuite une demande d'indemnisation ou de remboursement.

Latécoère s'associe à Hynaero pour développer un avion bombardier d'eau français

Les Echos - 30 juillet 2026

Un partenariat stratégique entre Latécoère et Hynaero promet une percée dans la lutte contre les incendies avec le développement d'un nouvel avion, Fregate-F100, dont l'entrée en service est prévue pour 2031.

Sous-traitant des géants de l'aéronautique Airbus et Boeing, la société Latécoère s'est associée à Hynaero pour le développement de son programme Fregate-F100, un avion bombardier d'eau amphibie pour lutter contre les feux de forêt, ont annoncé jeudi les deux entreprises.

« Dans le cadre de ce partenariat, Latécoère apportera son expertise à travers des échanges techniques et des prestations de conseil afin de soutenir la conception de l'appareil, sa certification, sa maintenabilité ainsi que sa promotion auprès de clients potentiels à travers le monde », selon un communiqué commun.

Entrée en service en 2031

Alors que le sud-ouest de la France est en proie aux incendies depuis une semaine, les projets se multiplient en France pour doter le pays d'appareils français et ainsi concurrencer le monopole des engins canadiens. La France dispose de deux modèles d'avions bombardiers d'eau pour combattre les incendies : les Canadair, qui la prélèvent sur un plan d'eau, et les Dash 8, à charger au sol.

Hynaero, dont le siège est à Istres près de Marseille, est en train d'achever la conception du Fregate-F100, avec pour objectif une entrée en service en 2031. Il aura la plus grosse capacité du marché, pouvant prélever 10.000 litres d'eau. « Le Fregate-F100 contribuera à réduire l'impact des incendies sur les écosystèmes, participant ainsi à la lutte contre les effets du changement climatique », assurent les entreprises.

Plus de 2.500 emplois à la clé

Selon les chiffres rapportés par l'AFP, ce projet pourrait permettre de créer plus de 2.500 emplois. L'alliance avec Latécoère « nous permettra d'accélérer son développement, de proposer une alternative moderne et performante aux flottes vieillissantes actuellement en service et d'ouvrir la voie à de nouveaux partenariats, en particulier à l'échelle européenne », s'est réjoui le président de Hynaero, David Pincet, cité dans le communiqué.

« Nous entendons contribuer à l'émergence d'une nouvelle capacité aéronautique européenne, alliant innovation technologique, excellence industrielle et souveraineté stratégique, au bénéfice des opérateurs de sécurité civile et des populations qu'ils protègent », a de son côté affirmé André-Hubert Roussel, directeur général de Latécoère.

D'autres entreprises françaises conçoivent des appareils pour lutter contre les incendies. Kepplair Evolution espère livrer, au second semestre 2027, ses deux premiers modèles du

Kepplair 72 tandis que Positive Aviation, implanté à Blagnac, à côté de Toulouse, vise l'année 2028 pour ses premières livraisons du futur FF72.