

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 3 septembre 2026 :

- **New York-Ibiza ou Washington-Toulouse : l'arrivée de l'A321 XLR d'Airbus va-t-elle généraliser les liaisons aériennes entre hubs internationaux et métropoles régionales ?**
- **Tourisme d'affaires : Paris Île-de-France confirme son leadership mondial**
- **Paris Île-de-France : l'été 2026 confirme la dynamique touristique**
- **American Airlines renforce sa présence en France avec une nouvelle liaison New York-Nice**

- **Les résultats des 3 principales compagnies chinoises minés par le coût du kérosène**
 - **Géopolitique, climat : les voyageurs de 2026 sous haute vigilance**
 - **Vers un renouveau de IATA**
 - **Volotea : une grève pourrait perturber les opérations françaises du 4 au 6 novembre**
 - **Le Boeing 737 MAX de Vueling retardé jusqu'en 2027 par un problème de certification des sièges**
 - **Aux États-Unis, les syndicats de PNC s'inquiètent de l'intensification des contrôles migratoires ICE dans les aéroports**
 - **Carburant : Ryanair coupe deux millions de passagers de ses prévisions 2027**
-

New York-Ibiza ou Washington-Toulouse : l'arrivée de l'A321 XLR d'Airbus va-t-elle généraliser les liaisons aériennes entre hubs internationaux et métropoles régionales ?

Les Echos - 2 septembre 2026

L'A321 XLR, nouveau pari d'Airbus, séduit les compagnies aériennes. Plus économique et écologique, il permet de relier des métropoles régionales à des hubs internationaux. United Airlines prévoit déjà des liaisons directes vers Toulouse et Marseille, marquant une étape clé pour le transport aérien.

« Nous sommes au début de la vague pour l'A321 XLR », la version long-courrier du monocouloir vedette d'Airbus, affirme Christian Kley, responsable du développement du marché des monocouloirs chez l'avionneur européen. La compagnie américaine United Airlines vient d'annoncer l'ouverture de dix lignes internationales secondaires au printemps 2027 dont cinq en A321 XLR : une liaison quotidienne Washington Dulles - Toulouse et quatre lignes régulières entre New York (Newark) et Marseille, Valence, Ibiza et Luxembourg.

Avec son coût d'exploitation réduit, ce monocouloir long-courrier permet aux compagnies de créer des lignes transcontinentales secondaires depuis sa mise en service fin 2024. Equipé d'un réservoir supplémentaire sous le fuselage et de nouvelles ailes, le plus grand modèle de la gamme A320 emporte de 150 à 200 passagers sur des distances allant jusqu'à 8.700 kilomètres (au lieu de 244 sièges en classe économique pour la version moyen-courrier de l'A321). Le tout en consommant 30 % de carburant de moins que les avions concurrents de la génération précédente.

« Economies énormes »

« L'A321 XLR révolutionne le marché des long-courriers car il apporte des économies énormes par rapport à un avion à fuselage large dont le coût d'exploitation est 70 % plus élevé, ajoute Christian Kley. Il permet aux compagnies aériennes d'ouvrir des lignes secondaires qui seraient trop risquées à exploiter autrement. » Et selon Airbus, il apporte le même standard de confort qu'un long-courrier à gros fuselage grâce à des sièges plus larges et entièrement inclinables en classe affaires. United propose une version en quatre classes limitée à 150 passagers.

Cet appareil économique permet de développer de nouvelles liaisons directes pour les affaires et le tourisme dans des métropoles régionales comme Toulouse, Marseille, Nantes et Valence en Espagne. « L'arrivée de United Airlines et l'ouverture d'une liaison directe avec les Etats-Unis sont une première dans l'histoire de l'aéroport », se félicite Philippe Crébassa, président du directoire de

l'aéroport Toulouse-Blagnac. « Ce vol quotidien à l'année vers Washington est un atout maître pour la connectivité intercontinentale du territoire. » En avril prochain, la métropole aéronautique toulousaine aura un lien direct avec le hub de United Airlines dans la capitale américaine et ses 130 destinations en Amérique du Nord et du Sud.

United Airlines a commandé 50 A321XLR en 2019, une commande à près de 6,5 milliards de dollars au prix catalogue, pour remplacer ses monocouloirs Boeing 757-200 vieillissants et ouvrir de nouvelles routes transatlantiques au départ des aéroports de Newark près de New York et de Washington-Dulles. Malgré des retards de livraison, Patrick Quayle, vice-président senior de United chargé de la planification du réseau, s'est dit « confiant dans le fait que nous aurons le nombre d'avions nécessaire pour assurer le programme ».

Plus de 500 avions commandés

De son côté, Air Canada a reçu en avril le premier des 30 A321 XLR commandés et l'a lancé en juin sur la ligne Montréal-Toulouse, ouverte en 2023 et prisée des voyageurs d'affaires. La compagnie canadienne a aussi lancé en juin une ligne Montréal-Nantes avec ce même appareil.

Depuis son lancement commercial en 2019, plus de 500 A321 XLR ont été commandés par une vingtaine d'opérateurs mais seulement 45 ont été livrés, en date de juin 2026, à dix compagnies dont American Airlines, United, Air Canada, Iberia, Aer Lingus, Qantas, IndiGo et Saudia.

« United, qui fait partie des compagnies phares de l'A321 XLR, a annoncé la plus grande expansion de ses lignes la semaine dernière et nous sommes au début de la révolution apportée par cet appareil, affirme Christian Kley. La moitié des A321 XLR en service est utilisée pour ouvrir de nouvelles routes et l'autre moitié est mise en parallèle à la flotte de long-courriers à fuselage large pour compléter les réseaux existants. » Iberia s'en sert dans les périodes où il y a moins de touristes sur la ligne Madrid - Saint-Domingue, la plus longue ligne en A321 XLR avec 8 à 9 heures de vol.

IndiGo ira encore plus loin : après la résiliation de son contrat de location avec Norse Atlantic Airways, la compagnie indienne remplacera les B787-9 loués par des A321 XLR de 195 sièges en octobre 2026 - en attendant la livraison d'A350 en 2028 - sur la ligne Mumbai-Amsterdam qui compte 9 h 40 à 11 heures de vol selon le sens en évitant les zones de guerre. Ce sera le vol sans escale le plus long jamais effectué par le monocouloir.

Laurent Marcaillou

Tourisme d'affaires : Paris Île-de-France confirme son leadership mondial

Tourmag – 3 septembre 2026

1 200 congrès et 362 salons accueillis en 2025

Paris Île-de-France conserve une position de premier plan sur le marché du tourisme d'affaires. Selon le bilan 2026 de la CCI Paris Île-de-France, les salons, congrès et autres événements professionnels ont généré plusieurs milliards d'euros de retombées économiques en 2025.

Malgré les incertitudes économiques et géopolitiques, le tourisme d'affaires francilien affiche des indicateurs solides.

La CCI Paris Île-de-France vient de publier son bilan 2026 consacré à l'activité des principaux parcs d'exposition et centres de congrès de la région.

Avec 24 sites majeurs représentant près de 700 000 m² de surfaces d'exposition couvertes, Paris Île-de-France dispose de la première offre européenne d'infrastructures dédiées aux rencontres professionnelles.

362 salons et 7 millions de visiteurs en 2025

En 2025, les 24 principaux sites franciliens ont accueilli 362 salons, réunissant 100 487 entreprises exposantes et 7 millions de visiteurs.

Selon la CCI, ces manifestations ont généré 4,1 milliards d'euros de retombées économiques pour le territoire francilien. Les échanges entre exposants et visiteurs ont, de leur côté, représenté 18,2 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

Au-delà des salons, l'activité congressiste contribue également au poids économique du tourisme d'affaires dans la région. Paris est ainsi remontée en deuxième position du classement ICCA des villes accueillant le plus de congrès internationaux en 2025.

Sur l'année, la capitale et sa région ont accueilli 1 200 congrès, pour un total de 716 195 congressistes. Les visiteurs internationaux ont représenté 18,6% des participants. Cette activité a généré 942 millions d'euros de retombées économiques, selon les données communiquées par la CCI Paris Île-de-France.

Les infrastructures franciliennes ne se limitent pas aux salons et congrès. En 2025, elles ont également accueilli 1 204 autres manifestations, parmi lesquelles des événements d'entreprises, spectacles, rassemblements culturels et sportifs, examens, formations et autres rendez-vous.

Ces événements ont rassemblé 2,5 millions de participants. L'ensemble confirme le poids du secteur dans l'économie touristique francilienne, notamment pour l'hôtellerie, la restauration, les commerces et les transports.

Les grands rendez-vous professionnels soutiennent l'activité en 2026
Les premiers indicateurs disponibles pour 2026 restent favorables, notamment sur le segment des congrès internationaux.

Plus de 10 grands congrès internationaux réunissant chacun plus de 5 000 participants sont programmés ou se sont tenus cette année. Parmi eux figurent notamment JFHOD, EuroPCR, ISTH, SFO, IPEM et le congrès de l'ADF, ainsi que le congrès de la Société Française de Rhumatologie.

Le secteur des salons a également poursuivi sa progression au premier semestre 2026. Plusieurs manifestations de grande ampleur ont contribué à soutenir cette dynamique, parmi lesquelles Wine Paris, VivaTech, Eurosatory, JEC World, Global Industrie, Who's Next et Paris Packaging Week.

La tendance est toutefois moins homogène du côté des manifestations grand public. La CCI fait état de résultats plus nuancés concernant la fréquentation, malgré une progression du nombre d'exposants et des surfaces nettes occupées par rapport à l'année précédente.

Un calendrier déjà favorable pour 2027

Les perspectives restent également positives pour 2027, avec plusieurs rendez-vous internationaux majeurs déjà programmés, dont l'IMCAS, les JEPU et le COGI.

Pour Dominique Restino, président de la CCI Paris Île-de-France, les résultats du secteur témoignent de son poids économique pour la région.

"Salons, congrès et événements professionnels génèrent des milliards d'euros de retombées économiques", souligne-t-il, mettant également en avant leur contribution à l'emploi et au rayonnement international de l'Île-de-France.

Amelia Brille

Paris Île-de-France : l'été 2026 confirme la dynamique touristique

Tourmag – 2 septembre 2026

13,3 millions de touristes et 7 milliards d'euros de dépenses

Paris Île-de-France confirme sa dynamique touristique à l'été 2026. Entre juin et août, la destination a accueilli 13,3 millions de visiteurs, soit 3% de plus qu'en 2025. Une progression qui se traduit surtout dans les retombées économiques, avec 7 milliards d'euros de dépenses touristiques, en hausse de 6%.

Paris Île-de-France confirme son attractivité touristique à l'été 2026.

Entre juin et août, la destination a accueilli 13,3 millions de touristes, soit une hausse de 3% par rapport à l'été 2025. Plus dynamique encore, la consommation touristique atteint 7 milliards d'euros, en progression de 6%.

Les visiteurs internationaux représentent 7 millions de touristes, contre 6,3 millions pour les clientèles françaises. Côté dépenses, les premiers ont généré 4,8 milliards d'euros (+5%), tandis que les Français ont dépensé 2,2 milliards d'euros (+9%).

La dépense touristique progresse ainsi deux fois plus vite que la fréquentation, renforçant les retombées pour les secteurs de l'hébergement, de la restauration et du commerce.

Les États-Unis restent le premier marché étranger

Avec environ 1 million de visiteurs sur l'été, les États-Unis restent le premier marché international de la destination. Le Royaume-Uni et l'Espagne suivent, avec près de 500 000 visiteurs chacun, devant l'Allemagne et la Belgique.

La fréquentation progresse notamment en provenance d'Espagne, des Pays-Bas et du Canada, tandis que le marché britannique recule. Cette diversification des clientèles contribue à renforcer la résilience de la destination.

La progression de l'activité touristique concerne l'ensemble du territoire francilien. Les nuitées augmentent de 6% sur la région, avec une hausse enregistrée dans chacun des huit départements.

Le Val-d'Oise (+12%) et le Val-de-Marne (+11%) affichent les plus fortes progressions, devant la Seine-Saint-Denis (+8%). À Paris, les nuitées progressent également de 5%.

La capitale demeure le principal pôle d'attraction, mais ces résultats témoignent d'une diffusion progressive des flux et des retombées touristiques au-delà de Paris.

Une saison portée par les grands événements

Le calendrier événementiel a contribué à soutenir la fréquentation estivale. La finale du Top 14 au Stade de France, l'arrivée du Tour de France sur les Champs-Élysées et les Championnats d'Europe de natation ont notamment participé à l'attractivité de la destination.

L'Esports World Cup s'est également distinguée avec 175 000 billets vendus, soit près du double de l'édition précédente, et plus de 2 millions de visites sur les sites de compétition.

Pendant sept semaines, l'événement a réuni 2 000 joueurs, 200 clubs et plus de 100 pays, renforçant la visibilité de Paris auprès d'une nouvelle génération de visiteurs.

Un premier semestre déjà au-dessus de 2019

La performance estivale prolonge une dynamique engagée depuis le début de l'année. De janvier à juin, Paris Île-de-France a accueilli 24,7 millions de touristes, soit +1% sur un an et +4% par rapport à 2019.

Les dépenses touristiques atteignent 11,8 milliards d'euros, en hausse de 4% sur un an et de 17% par rapport à 2019. L'hôtellerie confirme également cette orientation avec 34,1 millions de nuitées au premier semestre, soit +2% sur un an et +6% par rapport à 2019.

Plusieurs rendez-vous ont contribué à soutenir les flux depuis janvier, parmi lesquels l'ouverture de Disney Adventure World, le Marathon de Paris, Roland-Garros, qui a enregistré un record avec 727 000 spectateurs, ainsi que les événements professionnels VivaTech, Choose France et Eurosatory.

Des perspectives favorables pour la fin de l'année

La dynamique devrait se poursuivre au second semestre. Les réservations aériennes pour septembre à décembre progressent de 4% sur un an, avec une demande particulièrement soutenue depuis l'Asie (+12%), le Moyen-Orient (+11%) et l'Asie du Sud-Est (+19%).

L'Inde, les États-Unis, le Japon et la Chine figurent parmi les marchés porteurs. Le calendrier des prochains mois, avec notamment la Fashion Week, le Mondial

de l'Auto, SIAL Paris, Art Basel Paris et plusieurs rendez-vous sportifs et culturels, devrait continuer à soutenir l'activité.

Pour Valérie Péresse, présidente de la Région Île-de-France, ces résultats confirment "la force d'attractivité" de la région et son ambition de faire bénéficier l'ensemble des territoires des retombées du tourisme.

Alexandra Dublanche, présidente de Choose Paris Region, souligne pour sa part la nécessité de poursuivre la montée en gamme de l'offre et d'encourager les visiteurs à découvrir "toute la richesse et la diversité" de la destination au-delà de la capitale.

Amelia Brille

American Airlines renforce sa présence en France avec une nouvelle liaison New York-Nice

Airmag – 3 septembre 2026

Saison prolongée pour les vols entre Charlotte et Paris

American Airlines étoffe son réseau européen pour l'été 2027. La compagnie américaine lancera notamment une nouvelle liaison entre New York-JFK et Nice, tout en prolongeant la saison de ses vols entre Charlotte et Paris. Au total, sept nouvelles liaisons internationales et trois nouvelles destinations intégreront son programme 2027.

American Airlines prépare déjà l'été 2027. La compagnie aérienne américaine annonce le lancement de sept nouvelles liaisons internationales, dont une nouvelle desserte de la France avec une liaison directe entre New York-JFK et Nice-Côte d'Azur (NCE).

À partir du 6 mai 2027, American Airlines reliera ainsi quotidiennement New York à Nice à bord d'un Airbus A321XLR.

La France bénéficiera également d'un renforcement de l'offre existante. American Airlines prolongera sa saison sur la liaison Charlotte (CLT)-Paris-CDG, avec des vols qui débuteront dès le 4 mars 2027.

Trois nouvelles destinations internationales au départ de Philadelphie
Au-delà de la France, American Airlines ajoutera trois nouvelles destinations internationales à son réseau au départ de Philadelphie : Porto, Reykjavik et Vienne.

La liaison Philadelphie-Porto débutera le 28 mars 2027, tandis que Philadelphie-Reykjavik et Philadelphie-Vienne seront lancées le 6 mai et le 27 mai respectivement.

Vienne constitue l'une des nouveautés les plus importantes du programme. American Airlines indique qu'elle sera la seule compagnie aérienne américaine à desservir la capitale autrichienne, avec des vols quotidiens opérés en Airbus A321XLR. La desserte sera par ailleurs prolongée jusqu'au début du mois de janvier 2028.

Reykjavik fera son retour dans le réseau de la compagnie pour la première fois depuis 2019.

Les résultats des 3 principales compagnies chinoises minés par le coût du kérosène

Déplacements Pros - 2 septembre 2026

Air China, China Eastern Airlines et China Southern Airlines ont cumulé environ 8,2 milliards de yuans de pertes au premier semestre 2026. Malgré une progression de leur chiffre d'affaires et du trafic international, les trois transporteurs chinois subissent de plein fouet la hausse du kérosène, les tensions géopolitiques et, depuis cet été, une saison des typhons particulièrement active.

Le redressement des grandes compagnies aériennes chinoises marque le pas. Au premier semestre 2026, Air China, China Eastern Airlines et China Southern Airlines ont enregistré une perte nette cumulée d'environ 8,2 milliards de yuans, soit 1,22 milliard de dollars, comme le révèle la publication de leurs résultats financiers intermédiaires de 2026. Il s'agit de leur septième premier semestre consécutif dans le rouge.

Dans le détail, China Southern affiche la perte la plus importante, à 3,7 milliards de yuans, contre 1,53 milliard un an auparavant. Air China enregistre pour sa part une perte nette attribuable aux actionnaires de 2,29 milliards de yuans,

contre 1,80 milliard au premier semestre 2025, tandis que China Eastern fait état d'une perte de 2,18 milliards, contre 1,43 milliard un an plus tôt.

Le principal facteur de dégradation se trouve du côté du carburant. Chez Air China, les dépenses de kérosène ont bondi de 34,7 %, à 32,8 milliards de yuans. China Eastern constate une hausse de 36,2 %, à 29,2 milliards de yuans, tandis que China Southern indique que ses dépenses opérationnelles ont été fortement affectées par des prix pétroliers « élevés et volatils ». Le transporteur souligne par ailleurs qu'il ne dispose actuellement d'« aucun moyen efficace » pour gérer son exposition aux fluctuations des prix du kérosène acheté sur le marché domestique chinois.

L'international progresse malgré les perturbations

Cette hausse des coûts intervient alors que l'activité commerciale continue pourtant de progresser. Le chiffre d'affaires augmente de 10,5 % chez Air China, de 11,1 % chez China Eastern et de 9,7 % chez China Southern. L'international joue un rôle moteur : les revenus internationaux d'Air China progressent de 18,9 %, tandis que China Eastern voit ses revenus passagers internationaux bondir de 21,8 %. Chez China Southern, les revenus passagers internationaux augmentent de 27,5 %.

La situation géopolitique reste néanmoins à double tranchant. Les perturbations de certaines routes internationales et la hausse des cours de l'énergie liée aux conflits au Moyen-Orient pèsent directement sur les comptes. China Eastern estime ainsi que ces deux facteurs ont « sévèrement affecté » la rentabilité du secteur aérien.

À ces difficultés s'ajoute désormais la météo qui mine les performances des transporteurs sur le marché APAC. Selon Reuters, 21 typhons s'étaient déjà formés cette année dans le nord-ouest du Pacifique et en mer de Chine méridionale, soit neuf de plus que la moyenne historique à cette période. Ces perturbations touchent le troisième trimestre, traditionnellement le plus rentable pour les transporteurs chinois, et pourraient donc retarder encore leur retour durable à la rentabilité.

Hugo Pellerin

Géopolitique, climat : les voyageurs de 2026 sous haute vigilance

Instabilité mondiale, aléas climatiques, perturbations aériennes : les voyageurs recalibrent leurs choix face à un monde perçu moins sûr.

Selon une étude de Global Rescue, entreprise américaine spécialisée dans les services d'évacuation médicale et de sécurité, fondée sur une enquête conduite auprès de voyageurs américains et internationaux, la sensibilité au risque s'est nettement accentuée chez les voyageurs en 2026. Instabilité géopolitique, dérèglements climatiques, congestion touristique : les variables qui conditionnent le choix d'une destination se sont à la fois multipliées et complexifiées.

Si 67% des voyageurs américains sondés par Global Rescue maintiennent leurs projets de déplacement international, un tiers d'entre eux y apportent des modifications substantielles : changement de destination, report, voire annulation. Le chiffre le plus saillant : 85% font état de préoccupations liées aux perturbations engendrées par les conflits et l'instabilité mondiale. "Les voyageurs ne perçoivent aucune amélioration de l'environnement de risque mondial", observe Dan Richards, directeur général de The Global Rescue Companies. "Ce que nous constatons, c'est une division entre ceux qui pensent que la situation se détériore et ceux qui estiment que les risques restent durablement élevés; mais presque personne ne voit le monde devenir plus sûr." Le constat, livré sans nuance, traduit une bascule durable dans la psychologie du voyageur contemporain.

Géopolitique, premier facteur d'inquiétude

Plus d'un voyageur américain sur deux (53%) déclare craindre d'être ciblé à l'étranger en raison d'un sentiment anti-américain. L'instabilité géopolitique s'est imposée comme l'un des principaux déterminants psychologiques du comportement des voyageurs. Manifestations, conflits régionaux, tensions diplomatiques : les perturbations peuvent surgir rapidement et affecter autant les systèmes de transport que les flux touristiques.

En réponse à cette exposition croissante, les services d'extraction de sécurité et de veille en temps réel sont désormais perçus comme des attentes fondamentales par une majorité de voyageurs internationaux. L'enquête de Global Rescue le confirme : 77% des répondants jugent ces services très importants (44%) ou importants (33%). L'écart entre les genres est notable : 53%

des femmes les estiment très importants, contre seulement 38% des hommes, soit un écart de près de 15 points. Face à ces préoccupations, les voyageurs privilégient des destinations jugées politiquement stables et opérationnellement fiables, délaissant parfois des lieux historiquement populaires devenus synonymes d'incertitude ou de surcharge.

Météo et vols perturbés

Le dérèglement climatique s'impose comme un paramètre de choix à part entière. Canicules, inondations, incendies de forêt, ouragans : ces phénomènes influencent désormais non seulement la sélection des destinations, mais aussi le calendrier de voyage. De nombreux voyageurs évitent délibérément les périodes exposées à des risques climatiques sévères ou à des chaleurs excessives, ce qui profite aux destinations plus clémentes, aux voyages en basse saison et aux régions moins fréquentées.

La fiabilité des transports constitue un autre facteur d'arbitrage croissant. Les perturbations aériennes, grèves et congestion des aéroports poussent à simplifier les itinéraires et à éviter les correspondances serrées. Beaucoup se tournent vers des destinations dotées de réseaux ferroviaires solides, d'aéroports efficaces et de transports locaux robustes. Le surtourisme reste, enfin, un puissant repoussoir : les destinations jugées trop encombrées génèrent frustration, sentiment de perte d'authenticité et préoccupations sécuritaires. Côté hébergement, les villas privées, hôtels boutique et appartements gagnent en popularité, car ils permettent aux voyageurs de mieux maîtriser alimentation, hygiène et exposition sociale.

Santé et résilience, nouvelles priorités

La qualité des infrastructures médicales est devenue un critère de sélection à part entière. Avant de partir, les voyageurs s'informent de plus en plus sur les capacités hospitalières, les délais d'intervention d'urgence et l'accessibilité aux soins — un comportement particulièrement répandu chez les familles, les personnes souffrant de pathologies préexistantes et ceux qui envisagent des destinations isolées. La technologie accompagne cette vigilance : alertes en temps réel, avis consulaires, suivi météorologique et réseaux sociaux permettent une surveillance continue des situations.

Mais cette hyperconnexion a ses revers. La visibilité immédiate de toute perturbation, aussi localisée soit-elle, peut amplifier l'anxiété et conduire à une surestimation des risques réels. Conséquence directe : la préparation et la

flexibilité s'imposent comme réflexes incontournables. Les voyageurs intègrent des plans de contingence à leurs itinéraires, privilégient les réservations remboursables et ciblent des destinations dotées d'une forte résilience opérationnelle. Pour l'industrie du voyage dans son ensemble, sécurité, fiabilité et transparence opérationnelle sont en passe de devenir des arguments concurrentiels à part entière, au même titre que l'attrait culturel ou le confort.

David Keller-Posalski

Vers un renouveau de IATA

Tour Hebdo - 2 septembre 2026

Il s'est passé une très importante nouvelle lors de la dernière assemblée générale de IATA à Rio en juin dernier : la nomination au poste envié de Directeur Général de Mme Saadia Zahidi

Il remplace Willie Walsh qui a quitté ses fonctions le 31 juillet dernier pour prendre la présidence d'Indigo où il remplace Pieter Elbers lui-même ancien CEO de KLM. Bref voilà un jeu de chaises musicales intéressant à examiner.

IATA, ce n'est pas rien ! Fondée à La Havane en 1945, cette organisation se veut l'association mondiale des compagnies aériennes. En fait sur les quelque 1200 transporteurs aériens, seuls 370 en sont membres mais ils représentent 85% du transport aérien mondial.

Les chiffres sont impressionnants : le trillion de dollars va être franchi cette année pour ce qui concerne le chiffre d'affaires des compagnies aériennes régulières. Pour faire fonctionner cet ensemble et surtout faire en sorte que les opérateurs coopèrent entre eux alors qu'ils ont vocation à être concurrents, il faut des outils globaux performants et acceptés par tous. En ce n'est pas le moindre mérite de IATA que de les avoir créés et d'en assurer la gestion.

Parmi les services indispensables au transport aérien je citerais le BSP (Billing & Settlement Plan) fondé dans la douleur au début des années 1970 et qui est devenu la référence pour les émissions de billets et le règlement des sommes encaissées par les agences de voyages auprès des transporteurs.

Actuellement le BSP est utilisé par plus de 400 compagnies et 59.000 agents de voyages avec un volume de ventes de 242 milliards de dollars et un taux de recouvrement de 99,99%. L'équivalent du BSP pour le cargo appelé CASS (Cargo Accounts Settlement Systems) a échangé pour 47,5 milliards de dollars. D'autres services financiers ont prouvé leur efficacité : l'ICCS (IATA Currency Clearance Service) qui permet de rapatrier et de convertir les différentes monnaies dans lesquelles les billets sont achetés aux meilleurs taux de change. Il a traité 43 milliards de dollars lors du dernier exercice. L'Interline Clearing House (ICH) a réalisé 66 milliards de dollars de transaction entre les compagnies aériennes.

En plus des services financiers indispensables à la fluidité du transport des passagers et des marchandises, IATA s'est lancée dans la sécurité des vols avec le programme IOSA (IATA Operational Safety Audit) qui oblige les transporteurs à maintenir l'excellence quant à la sécurité de leurs opérations, faute de quoi ils seront exclus de IATA.

Toute cette énumération pour dire à quel point IATA est et reste incontournable dans l'activité la plus porteuse au monde de prospérité et d'échanges entre les peuples. Or depuis son origine cette association de compagnies aériennes, gouvernée par un conseil de 30 membres dont moins de 10 sont quasi permanents : le Groupe IAG British Airways/ Iberia, Air-France/KLM, Lufthansa Group, American Airlines et United Airlines était presque exclusivement dirigée par des hommes. L'arrivée d'une femme à sa tête risque bien de changer les pratiques.

Il faut dire que Saadia Zahidi a, tout au moins sur le papier, toutes les qualités pour diriger le transport aérien bien qu'elle n'ait exercé aucune activité dans ce secteur. Son passé récent de hautes responsabilités au World Economic Forum de Davos, son parcours universitaire en Suisse et à Harvard et sa binationalité pakistanaise et Suisse lui confèrent une grande crédibilité pour sa nouvelle responsabilité.

On attend beaucoup de sa venue pour secouer un peu cette vénérable institution qui semble un peu dormir sur sa position dominante.

Le programme NDC (New Distribution Capability) a de la peine à s'imposer, l'Intelligence Artificielle peut concurrencer les formations qui doivent représenter une bonne partie de son résultat financier lequel, par parenthèses, est très difficile à connaître...

Mais, par-dessus tout il faudra bien arriver à nouer des relations amicales avec le réseau des agences de voyages. Il n'est pas normal qu'un tel secteur d'activité entretienne des rapports conflictuels avec ses distributeurs, à tel point que leur rémunération a été simplement annulée par les compagnies aériennes. Je note d'ailleurs que les agents de voyages ne sont pas représentés à la PAC (Passenger Agency Conference), entièrement gérée par les transporteurs alors qu'il s'agit de la distribution de leurs titres de transports.

Saadia Zahidi est porteuse de grands espoirs, souhaitons lui bonne chance et pleine réussite dans ses nouvelles fonctions.

Jean-Louis Baroux

Volotea : une grève pourrait perturber les opérations françaises du 4 au 6 novembre

L'Echo Touristique - 2 septembre 2026

Le syndicat majoritaire des pilotes basés en France a déposé un préavis de grève. Il dénonce les conditions de travail et les rémunérations.

Les liaisons de Volotea au départ et à l'arrivée de l'Hexagone pourraient connaître des perturbations cette fin de semaine. Trois organisations syndicales représentatives, le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), l'Union des navigants de l'aviation civile (Unac) et le Syndicat des pilotes de ligne (SPL), appellent l'ensemble des pilotes de la compagnie espagnole basés en France à cesser le travail du 4 au 6 septembre.

Conditions de travail et rémunération

Au cœur du conflit figurent les négociations annuelles obligatoires, dans l'impasse depuis plusieurs mois. Selon l'intersyndicale, les pourparlers n'auraient débouché sur aucun progrès tangible. Les représentants des

navigants techniques dénoncent des « conditions de travail difficiles » et un « niveau de rémunération parmi les plus bas du marché », évoquant une stagnation des grilles salariales depuis 2012.

Dans leur communiqué, les organisations syndicales fustigent l'attitude de l'employeur face à leurs revendications, affirmant que « l'échec de ces négociations incombe exclusivement à la direction de l'entreprise ». Les syndicats soulignent également un décalage de traitement, et reprochent à l'équipe dirigeante de s'être octroyé « des augmentations de 23% en moyenne ». Ils réclament une revalorisation globale et des conditions d'exercice strictement conformes au cadre réglementaire et aux exigences de sécurité.

Pas encore d'estimations

Spécialisée dans la desserte des villes de taille moyenne en Europe, Volotea relie 110 destinations à travers 17 pays. La France représente le plus grand marché de la compagnie à bas coûts avec une trentaine de destinations, dont Bordeaux, Nantes, Marseille, Toulouse ou Lille.

La direction de Volotea n'avait pas encore publié d'estimations chiffrées sur le suivi du mouvement ni de plan de vol réajusté. L'ampleur réelle des retards et des annulations dépendra du taux de mobilisation des pilotes et des réorganisations opérationnelles mises en place par le transporteur.

Eglantine L'Haridon

PROGESA
PROGESA

Le Boeing 737 MAX de Vueling retardé jusqu'en 2027 par un problème de certification des sièges

Air Journal - 3 septembre 2026

Vueling ne devrait finalement pas mettre en ligne ses premiers Boeing 737 MAX avant le premier semestre 2027. La compagnie low cost basée à Barcelone, qui préparait ses débuts sur ce type dès décembre 2026, est confrontée à un retard dans les essais et la certification de ses nouveaux sièges Recaro. Un contretemps industriel qui décale un virage stratégique majeur : l'abandon progressif de sa flotte exclusivement Airbus au profit de Boeing.

Vueling reporte l'entrée en service du 737 MAX

Le calendrier s'allonge pour Vueling. La filiale d'International Airlines Group (IAG) avait prévu de recevoir ses premiers Boeing 737 MAX avant la fin de 2026 et d'effectuer un premier vol commercial, selon la programmation alors envisagée, entre Barcelone-El Prat et Alicante à la mi-décembre. Des liaisons vers Séville, Palma de Majorque et Rome-Fiumicino devaient suivre.

Ce scénario est désormais remis en cause. Selon le média espagnol Preferente, Recaro a informé Vueling que les procédures d'essais et de certification de ses sièges « nécessitent plus de temps que prévu initialement ». La compagnie travaille avec l'équipementier allemand afin de limiter l'impact opérationnel et d'arrêter un nouveau planning. Mais le report devrait se chiffrer en mois : l'entrée en service est désormais attendue au cours du premier semestre 2027.

Des MAX 8-200 à 197 sièges

Les premiers avions attendus sont des Boeing 737-8-200, version à haute densité du 737 MAX 8, dotée d'une issue de secours supplémentaire. Vueling prévoit une cabine unique de 197 sièges, soit huit de plus que les 189 places offertes par ses Airbus A320 les plus capacitaires aujourd'hui. Le gain unitaire est crucial pour une compagnie à bas coûts, dont l'équilibre économique repose largement sur la densité cabine, la productivité et le coût par siège.

Ce retard de sièges ne remet pas en cause le programme aéronautique du MAX lui-même : il souligne plutôt l'importance des processus de conformité applicables à chaque élément de cabine avant livraison et exploitation commerciale. Ces derniers mois, les retards de certification d'équipements intérieurs ont aussi perturbé d'autres compagnies européennes, notamment Lufthansa avec certains aménagements Allegris.

Une rupture historique avec Airbus

Pour Vueling, l'enjeu dépasse largement quelques mois de décalage. Depuis sa création, la compagnie a exclusivement exploité des monocouloirs de la famille Airbus A320. Son basculement vers Boeing constitue donc une rupture industrielle, opérationnelle et commerciale : qualification des équipages, adaptation de la maintenance, outillage, stocks de pièces et organisation d'une flotte mixte pendant la transition.

IAG a d'abord attribué à Vueling 50 Boeing 737 MAX, répartis entre 25 737-8-200 et 25 737-10. Dix options supplémentaires ont ensuite été exercées en 2026, portant le total destiné à la compagnie à 60 exemplaires. Le groupe conserve par ailleurs des droits d'achat sur 90 autres 737.

Le remplacement des Airbus ne sera pas immédiat : Vueling envisage une cohabitation entre les deux familles pendant sept à huit ans. Dans sa feuille de route « Rumbo 2035 », la compagnie estime qu'une flotte modernisée pourrait réduire sa consommation de carburant d'environ 20%, tout en accompagnant son objectif de croissance de 40 à 60 millions de passagers annuels d'ici à 2035.

Le MAX 10 reste sous surveillance

Après les 737-8-200, Vueling doit aussi accueillir des 737 MAX 10, version la plus longue de la famille Boeing. Leur arrivée dépend toutefois de leur certification de type, attendue désormais en cette fin 2026, avec des premières livraisons clients en 2027. Boeing a achevé les essais en vol de certification prévus fin juillet ; le dossier reste désormais soumis aux dernières revues techniques et réglementaires de la Federal Aviation Administration (FAA).

Pour Vueling, le problème immédiat ne vient donc ni de Boeing ni de la certification du MAX 10, mais de la cabine de ses futurs MAX 8-200. Il n'en reste pas moins symbolique : avant même son premier vol commercial, la future flotte Boeing de la compagnie catalane doit déjà composer avec les contraintes très concrètes de la chaîne industrielle aéronautique.

Joël Ricci

Aux États-Unis, les syndicats de PNC s'inquiètent de l'intensification des contrôles migratoires ICE dans les aéroports

Air Journal - 3 septembre 2026

Aux États-Unis, la montée des opérations de l'Immigration and Customs Enforcement (ICE) dans les aéroports inquiète les syndicats de personnels navigants commerciaux (PNC). Chez American Airlines, l'Association of Professional Flight Attendants (APFA) estime que ces interpellations peuvent perturber l'exploitation, placer passagers et équipages dans des situations délicates et soulever des questions de sûreté dans les zones à accès contrôlé.

American Airlines : l'APFA alerte sur les opérations d'ICE

Le syndicat des hôtesses et stewards d'American Airlines, l'APFA, a dénoncé le 31 août une intensification des actions de l'ICE dans plusieurs aéroports

américains. L'organisation, qui représente plus de 26 000 PNC de la compagnie, évoque des incidents signalés notamment à Denver, Las Vegas, Phoenix et Nashville. « Les équipages et le public voyageur sont placés dans des situations difficiles, parfois dangereuses, par cette activité accrue », affirme l'APFA. Le syndicat juge que « le niveau sans précédent des arrestations par l'ICE et le chaos qu'elles créent dans les aéroports constituent une menace sérieuse pour nos membres, nos passagers et notre activité ».

Au-delà du débat politique et migratoire, l'enjeu est directement opérationnel pour le transport aérien : identification des agents, accès aux salles d'embarquement, passerelles télescopiques et avions, coordination avec les équipes au sol, mais aussi gestion d'éventuelles tensions au moment de l'embarquement. Ces espaces sont soumis à des procédures strictes de sûreté, tandis que le commandant de bord demeure responsable de la sécurité de l'avion.

Une affaire impliquant United Airlines à Phoenix

L'un des dossiers les plus commentés concerne Patience Gore, une ressortissante zimbabwéenne de 44 ans. Dans une plainte déposée devant un tribunal fédéral d'Arizona, elle accuse United Airlines d'avoir facilité son interpellation par des agents de l'ICE à l'aéroport Phoenix Sky Harbor, le 15 mars 2026. Selon la plainte, la passagère, qui devait embarquer sur le vol United 483 vers Washington-Dulles, aurait été appelée à plusieurs reprises par haut-parleur au comptoir d'embarquement, alors qu'aucune difficulté n'aurait affecté sa carte d'embarquement. Elle soutient que cette annonce l'aurait conduite vers des agents en civil qui l'ont ensuite arrêtée. Les plaignants poursuivent notamment la compagnie pour négligence et séquestration illégale présumée.

Un PNC de Southwest détenu à Nashville

Le 14 juillet, Lorenzo « Enzo » Thompson, PNC de Southwest Airlines basé à Dallas, a été interpellé par l'ICE à l'aéroport de Nashville, alors qu'il revenait d'une rotation professionnelle. L'agence fédérale affirme qu'il était entré légalement aux États-Unis depuis la Jamaïque en avril 2021 avec une autorisation de séjour de six mois, puis qu'il était demeuré dans le pays après son expiration. Elle précise qu'il reste détenu dans l'attente de la procédure d'immigration.

Ses soutiens contestent cette présentation et font valoir, de leur côté, un permis de travail valide ainsi qu'une demande d'asile en cours. Le syndicat TWU Local

556, qui représente les PNC de Southwest, a confirmé la détention de l'un de ses adhérents sur son lieu de travail et indiqué lui apporter son soutien.

Les syndicats réclament des consignes précises

L'Association of Flight Attendants-CWA (AFA-CWA), présente notamment chez United Airlines, Alaska Airlines et Frontier, a publié le 24 août un guide à destination de ses membres. Le texte rappelle qu'aux États-Unis, les agents fédéraux doivent généralement disposer d'un mandat ou du consentement requis pour entrer ou effectuer une fouille dans une zone non publique telle qu'une passerelle ou un avion.

« Un agent des forces de l'ordre doit présenter un mandat pour entrer dans la passerelle ou l'avion lors de correspondances domestiques », indique l'AFA-CWA, tout en soulignant que le cadre juridique évolue rapidement et que ces recommandations ne remplacent pas un avis juridique individualisé. Le syndicat rappelle également que les PNC ne sont pas tenus de fournir des informations sur les passagers ou leurs collègues, ni de participer à une interpellation.

Joël Ricci

Carburant : Ryanair coupe deux millions de passagers de ses prévisions 2027

Air Journal - 3 septembre 2026

Ryanair a transporté 22,2 millions de passagers en août, soit 6% de plus qu'un an auparavant, avec un coefficient de remplissage inchangé à 96%. Mais cette solide performance estivale s'accompagne d'un coup de frein sur l'hiver : le groupe réduit de deux millions sa prévision annuelle, à 214 millions de voyageurs, afin de limiter son exposition au carburant non couvert.

Ryanair : +6% de trafic en août

Ryanair a poursuivi sa progression au cœur de l'été. La compagnie irlandaise à bas coûts a accueilli 22,2 millions de passagers en août 2026, contre 21 millions un an plus tôt, soit une hausse de 6%. Son coefficient de remplissage est resté très élevé, à 96%, illustrant une demande estivale toujours soutenue sur le réseau européen.

Le groupe a assuré plus de 120 500 vols durant le mois. Ce bilan aurait pu être encore supérieur sans les perturbations en Sicile : plus de 400 vols ont été annulés en raison des éruptions de l'Etna, qui ont affecté les opérations aériennes dans la région de Catane. Sur douze mois glissants à fin août, Ryanair totalise 214,4 millions de passagers, en croissance de 5%, avec un remplissage stable à 94%.

Programme hiver : Ryanair réduit la voilure

La dynamique de l'été ne suffit toutefois pas à effacer les inquiétudes liées à l'hiver, traditionnellement moins rentable dans le court-courrier européen. Ryanair a donc abaissé son objectif de trafic pour son exercice 2027, clos le 31 mars prochain : il passe de 216 à 214 millions de passagers. Le transporteur entend surtout réduire son exposition à la part de ses achats de kérosène qui demeure non couverte par des contrats de couverture. « Compte tenu des prix élevés du pétrole non couvert, il est judicieux de réduire stratégiquement l'exposition du groupe au carburant non couvert durant le programme hivernal déficitaire », de novembre à mars, a indiqué Ryanair dans son communiqué.

La compagnie prévoit ainsi un trafic hivernal globalement stable d'une année sur l'autre. Selon les éléments rapportés par la presse britannique spécialisée, cet ajustement de capacité ponctuel pourrait réduire les pertes de la saison hiver de 70 à 100 millions d'euros.

Kérosène : un risque pour les tarifs

Ryanair affirme avoir couvert environ 80% de ses besoins de carburant de l'exercice à près de 67 dollars le baril. Les 20% restants sont en revanche achetés aux conditions du marché, alors que le kérosène est donné autour de 140 dollars le baril. Cet écart explique la prudence du groupe, pourtant réputé parmi les compagnies aériennes les plus actives dans la couverture de ses achats énergétiques.

Le signal dépasse Ryanair. Si les prix du carburant restaient durablement élevés, la pression devrait se diffuser aux tarifs du court-courrier, particulièrement chez les transporteurs les moins protégés contre la hausse de l'énergie. Après un mois d'août très dense et presque intégralement rempli, la compagnie préfère donc sacrifier une part marginale de croissance hivernale plutôt que de laisser le carburant dégrader davantage l'économie de ses vols.

Joël Ricci

