

Revue de presse Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 8 septembre 2026 :

- **French bee : ouverture des négociations et fin de la grève**
- **Faut-il arrêter de promouvoir la France sur les marchés lointains ?**
- **Washington élargit sa pression sur l'Iran : les compagnies aériennes, les loueurs... dans le viseur**
- **Eruption volcanique en Indonésie : réouverture de plusieurs aéroports**
- **Privatisation de TAP Air Portugal : le gouvernement portugais décide de négocier avec Air France-KLM et Lufthansa**
- **Airbus ralentit en août mais garde le cap des 870 livraisons en 2026**

- **American Airlines joue la carte premium pour reconquérir le corporate**
 - **Maintenance, cabine, soute : ce que les contrôles inopinés de l'EASA ont décelé en 2025**
 - **Taxi électrique aérien, avion à hydrogène : comment Aéroports de la Côte d'Azur se mue en « centre d'essais »**
-

French bee : ouverture des négociations et fin de la grève

Tour Hebdo - 7 septembre 2026

French bee confirme que le mouvement social impliquant une partie de son personnel navigant commercial (PNC) a pris fin le 6 septembre à minuit, ouvrant une nouvelle phase de dialogue avec les organisations syndicales.

Dans ce cadre, la Direction de French bee a proposé la mise en place d'un cycle de travail structuré sur une période de quatre semaines. Ce cycle a pour objectif d'examiner l'ensemble des sujets soulevés par les représentants du personnel, d'étudier les propositions formulées par chacune des parties et d'identifier des mesures concrètes susceptibles d'améliorer durablement les conditions de travail des PNC.

French bee prend pleinement en considération les préoccupations exprimées par une partie de son personnel navigant commercial et souhaite que cette nouvelle phase de dialogue permette d'y apporter des réponses concrètes, dans un climat serein et constructif. La compagnie réaffirme sa volonté de poursuivre les échanges avec les organisations syndicales afin de construire des solutions durables, conciliant les attentes des salariés, la qualité de vie au travail et les exigences propres au transport aérien.

French bee remercie ses passagers pour leur compréhension au cours de cette période, ainsi que l'ensemble de ses équipes pour leur engagement et leur mobilisation au service des voyageurs.

Faut-il arrêter de promouvoir la France sur les marchés lointains ?

L'Echo Touristique - 8 septembre 2026

Dans un rapport, Réseau Action Climat France estime que la stratégie touristique française est dans l'impasse. Le réseau prône pour un changement de logiciel et une redirection des efforts vers les clientèles de proximité, qui sont les plus contributrices et, surtout, les moins polluantes.

Il y a-t-il trop de touristes en France ? C'est la question, volontairement provocatrice, que le Réseau Action Climat France (RAC) pose en intitulé de son nouveau rapport. L'Hexagone, qui a attiré 102 millions de visiteurs étrangers en 2025, demeure toujours la destination touristique la plus fréquentée du monde. Mais faut-il attirer toujours davantage de visiteurs, notamment depuis les marchés lointains ?

Selon l'enquête du RAC, la stratégie française d'attractivité touristique privilégie en effet une clientèle (celle du long courrier) qui ne constitue pas le moteur économique de l'industrie du tourisme en France. Selon l'INSEE, en 2023, les résidents français ont ainsi représenté les deux tiers de la consommation touristique hexagonale, soit 135 milliards d'euros sur un total de 211 milliards d'euros.

Une clientèle qui ruisselle peu, selon le RAC

Le reste des dépenses est principalement réalisé par les touristes européens, et notamment ceux des marchés voisins (Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suisse). Le tourisme extra-européen contribue aussi positivement, principalement grâce aux États-Unis. Mais son solde net, estimé à 1,9 milliard d'euros en 2025 par le rapport, reste très inférieur à celui de l'Europe.

Cette clientèle lointaine, particulièrement importante pour certains hôtels, restaurants et commerces haut de gamme, ruisselle finalement peu dans l'économie touristique française globale. C'est pourtant celle qui est la plus ciblée par les initiatives de promotion touristique, institutionnelles comme privées, constate le RAC. Le réseau, qui fédère une trentaine d'associations luttant contre le réchauffement climatique, étend le paradoxe au transport aérien.

Selon le rapport 2026 de Citepa, l'aérien est l'un des rares secteurs qui continue d'augmenter ses émissions de gaz à effet de serre en France. Et ce sont les vols internationaux qui portent la croissance du trafic. Entre 2019 et 2025, 11 millions de passagers supplémentaires ont ainsi été enregistré entre la France et l'étranger. Parallèlement, les vols intérieurs chutent dans l'Hexagone (-7 millions de passagers sur la même période).

« Le séjour d'un touriste lointain en France sera 10 fois plus émetteur que celui d'un résident français »

L'aérien produit bien sûr l'essentiel des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'un voyage en France. Selon les calculs du RAC, les extra-européens représentent finalement 3% des touristes en France, mais génèrent 20% des émissions de GES du secteur touristique hexagonal. « Le séjour d'un touriste lointain en France sera 10 fois plus émetteur que celui d'un résident français, et 5 fois plus qu'un européen, en raison du poids climatique des vols long-courriers », illustre le réseau.

Les clientèles lointaines, bien que peu nombreuses, deviennent de facto les plus polluantes. Leur profil « haut de gamme » conduit aussi à la montée en gamme de l'offre touristique française... et donc au renchérissement du prix des vacances pour les Français. Globalement, le prix des hébergements touristiques a augmenté près de deux fois plus vite que l'inflation depuis 20 ans. Et cette hausse des tarifs concerne tous les acteurs touristiques (restaurateurs, acteurs culturels, ...).

Florian De Paola

Washington élargit sa pression sur l'Iran : les compagnies aériennes, les loueurs... dans le viseur

Air Journal – 7septembre 2026

Les États-Unis préparent une nouvelle phase de leur campagne de pression économique contre l'Iran, qui pourrait désormais toucher directement le transport aérien. Le secrétaire au Trésor Scott Bessent a cité les compagnies aériennes et les sociétés de location d'avions parmi les secteurs susceptibles d'être visés, dans le cadre d'un dispositif qui expose également les courtiers, fournisseurs de pièces, assureurs et prestataires de maintenance étrangers travaillant avec l'aviation iranienne.

Les compagnies aériennes dans le viseur de Washington

Après les banques, le pétrole et le transport maritime, l'aviation pourrait devenir l'un des prochains champs d'application des sanctions américaines contre l'Iran. Le secrétaire au Trésor, Scott Bessent, a déclaré le 2 septembre que les compagnies aériennes, l'industrie maritime et les actifs numériques figuraient

parmi les cibles potentielles de la campagne américaine destinée à accentuer l'isolement économique de Téhéran.

Interrogé sur Fox News, après la réunion des ministres des Finances du G20 organisée à Asheville, en Caroline du Nord, le responsable américain a lancé un avertissement très large aux soutiens du régime iranien : « mon message à tous est : restez à l'écart ». Il a ajouté : « nous voulons tous que ce conflit s'arrête, et le moyen le plus rapide est que personne ne fournisse plus de soutien à ce régime ».

La veille, Scott Bessent avait déjà évoqué la possibilité de prendre des mesures contre les sociétés de leasing aéronautique, ainsi que contre toute entreprise faisant affaire avec les Gardiens de la révolution islamique (IRGC). À ce stade, Washington n'a toutefois identifié publiquement ni compagnie aérienne, ni loueur, ni fournisseur aéronautique appelé à être sanctionné.

Une base juridique élargie depuis le 24 août

La menace repose sur un changement réglementaire déjà entré en vigueur. Le 24 août 2026, l'Office of Foreign Assets Control (OFAC), bras du Trésor américain chargé des sanctions, a officiellement étendu le champ de l'Executive Order 13902 à cinq secteurs de l'économie iranienne : l'aviation, les actifs numériques, l'or, le transport maritime et les technologies.

Le document de l'OFAC est explicite : « toute personne dont il serait établi qu'elle opère dans ces secteurs peut être soumise à des sanctions ». Cette rédaction est particulièrement importante pour l'écosystème aéronautique international. Elle ne vise pas uniquement les transporteurs immatriculés en Iran : elle peut, en théorie, concerner une personne ou une entreprise située hors d'Iran dès lors que Washington considère qu'elle opère dans le secteur aérien iranien ou qu'elle fournit un soutien significatif à des acteurs visés.

Autrement dit, la question ne se limite plus à la vente directe d'un avion à une compagnie iranienne. Les montages de location, les transactions passant par des intermédiaires, l'assistance technique, la fourniture de composants, les services d'assurance, les réparations ou la gestion d'actifs peuvent tous devenir des sujets de conformité sensibles.

L'aviation au cœur de la pression américaine

Cette offensive s'inscrit dans l'« Operation Economic Outcast », lancée par le Trésor américain le 24 août et présentée par Washington comme une campagne gouvernementale coordonnée contre les sources de revenus et les réseaux financiers de l'État iranien et des Gardiens de la révolution. Dans son

communiqué, le Trésor américain affirme que l'Iran emploie ses compagnies aériennes « prétendument commerciales », dont « beaucoup » seraient contrôlées par le régime ou les Gardiens de la révolution, afin de transporter des combattants, des armes, des technologies sensibles, mais aussi de l'or et des liquidités à destination de ses alliés et groupes affiliés.

Pour les grands loueurs internationaux, les transactions directes avec l'Iran étaient déjà largement incompatibles avec le régime américain de sanctions et avec les contraintes liées aux technologies d'origine américaine. La nouveauté réside davantage dans l'élargissement du risque pour les activités indirectes ou périphériques : structures de financement, véhicules de leasing, intermédiaires commerciaux, sociétés de gestion d'actifs, négociants en pièces, ateliers de maintenance et assureurs.

Une aviation iranienne déjà sous fortes contraintes

L'aviation civile iranienne évolue depuis longtemps dans un environnement contraint par les sanctions américaines et internationales. L'accès aux avions occidentaux récents, aux pièces d'origine et aux services de maintenance agréés a été fortement limité, contribuant au vieillissement d'une partie de la flotte exploitée dans le pays. Les compagnies iraniennes se sont ainsi tournées, selon les périodes, vers des appareils plus anciens, des acquisitions via des intermédiaires ou des avions d'origine russe et chinoise.

Ricardo Moraes

Eruption volcanique en Indonésie : réouverture de plusieurs aéroports

TV5 Monde – 7 septembre 2026

Cinq aéroports dont celui de Jakarta, le principal d'Indonésie, ont rouvert mardi, après deux jours de fermeture en raison des retombées de cendres dégagées par une éruption volcanique, a annoncé le ministère des Transports.

Le ministère a déclaré sur Instagram que les quatre autres aéroports étaient situés à proximité de la capitale ou sur l'île de Java.

Au total, huit aéroports ont suspendu leurs activités ce week-end après la détection de cendres dans leur espace aérien,

L'un d'eux, de petite taille, situé dans le sud de Sumatra, est à nouveau opérationnel depuis lundi matin.

Ainsi, seuls deux des huit aéroports initialement concernés restent fermés.

Ces réouvertures ont pu avoir lieu car les effets de l'éruption de l'Anak Krakatau, qui signifie "enfant du Krakatau" (ou "du Krakatoa"), s'atténuent.

Ce volcan est entré en activité samedi, avec une coulée de lave et des détonations audibles à plusieurs centaines de kilomètres. De nouvelles éruptions ont été enregistrées dimanche et d'autres sont redoutées, selon l'agence de volcanologie.

Un gigantesque défi

Au total, près de 3.000 vols ont connu des perturbations et plus de 340.000 passagers ont été bloqués, a précisé le ministère des Transports.

La liaison internationale la plus touchée est celle reliant Jakarta à Singapour, a-t-il précisé.

Les compagnies aériennes sont désormais confrontées à la tâche gigantesque de les faire tous embarquer et de les acheminer vers leur destination prévue, après des jours de chaos dans les aéroports.

Le gouvernement indonésien avait assoupli les règles relatives aux permis de séjour pour les passagers étrangers dépassant la durée de séjour autorisée en raison d'annulations de vols.

A l'aéroport de Jakarta, Michel Miegge, un touriste italien qui a terminé ses vacances avec sa petite amie, cherchait lundi à rentrer en Europe pour reprendre le travail mardi.

"Je ne pense pas que ce soit possible pour l'instant. Nous avons trouvé un hôtel à proximité mais nous avons vu que beaucoup d'établissements affichaient complet", a témoigné auprès de l'AFP cet ingénieur informatique de 32 ans.

Danger pour les moteurs d'avion

Situé dans le détroit séparant les îles de Java et de Sumatra, à 150 km de Jakarta, l'Anak Krakatau connaît une activité sporadique depuis son émergence au début du siècle dernier, au sein de la caldeira formée à la suite l'éruption de 1883 du Krakatau (alors nommé Krakatoa).

Cette catastrophe a été l'une des plus meurtrières et des plus destructrices de l'histoire, avec un bilan évalué à 35.000 morts.

"La menace liée à une éruption provient de l'éjection de roches incandescentes accompagnée d'importantes retombées de cendres. Un autre risque potentiel découle des coulées de lave si l'éruption reprend et se poursuit", a expliqué l'agence de volcanologie indonésienne.

Les cendres sont dangereuses pour les moteurs des avions.

L'Indonésie, un vaste archipel, est située sur la ceinture de feu du Pacifique où la rencontre de plaques continentales engendre une intense activité volcanique et sismique.

Privatisation de TAP Air Portugal : le gouvernement portugais décide de négocier avec Air France-KLM et Lufthansa

L'Echo Touristique - 7 septembre 2026

Le gouvernement portugais estime que les offres d'Air France-KLM et de Lufthansa méritent « un effort de négociation » en vue d'obtenir des « propositions améliorées ».

Le gouvernement portugais a annoncé vendredi avoir décidé d'ouvrir des négociations en vue de la privatisation d'une partie du capital de la compagnie aérienne TAP Air Portugal à la fois avec le groupe Air France-KLM et avec l'Allemand Lufthansa.

« Effort de négociation »

Les offres déposées fin juillet par les deux concurrents on fait l'objet d'une « évaluation globale très proche » qui mérite un « effort de négociation » en vue d'obtenir des « propositions améliorées », a expliqué le ministre porte-parole de l'exécutif, Antonio Leitaó Amaro, à l'issue d'un conseil des ministres.

Après ces discussions, qui pourraient durer « quelques semaines », le gouvernement choisira un des deux prétendants pour mener une « ultime négociation », a-t-il précisé devant la presse.

Air France-KLM réaffirme son « intérêt constant et résolu »

Air France-KLM a aussitôt réagi en affirmant que sa participation à cette nouvelle phase reflétait son « intérêt constant et résolu » pour cette opération, qui prévoit la vente de jusqu'à 49,9% du capital de TAP, dont 5% réservés aux salariés. « L'offre d'Air France-KLM soumise le 29 juillet dernier prend la forme d'un plan stratégique couvrant l'ensemble des activités de TAP, transport de passagers, fret, programme de fidélité et maintenance aéronautique », a précisé le groupe dans un communiqué.

La privatisation de la compagnie portugaise intervient à la suite de sa nationalisation en urgence, en 2020, pour faire face aux conséquences de la pandémie de Covid-19. En contrepartie d'une aide publique de 3,2 milliards d'euros, la compagnie a dû mettre en œuvre un plan de restructuration lancé en 2021 sous l'égide de la Commission européenne. Premier transporteur européen pour les liaisons vers le Brésil, TAP compte quelque 7 700 salariés et une centaine d'avions Airbus.

Airbus ralentit en août mais garde le cap des 870 livraisons en 2026

Air Journal - 8 septembre 2026

Airbus a livré 57 avions commerciaux à 31 clients en août, portant son total annuel à 475 appareils. Le mois d'août a donc marqué un tassement pour l'avionneur européen, avec dix livraisons de moins qu'en juillet. Si le groupe conserve son objectif annuel et bénéficie toujours d'un carnet de commandes exceptionnellement fourni, il lui reste 395 avions à remettre aux compagnies aériennes en quatre mois : un effort qui suppose une cadence moyenne proche de 99 appareils mensuels d'ici à la fin décembre.

Airbus à 475 livraisons après huit mois

Airbus a annoncé lundi avoir livré 57 avions commerciaux en août à 31 clients, tout en enregistrant 67 commandes brutes sur le mois. Depuis le début de

l'année, le constructeur totalise ainsi 475 appareils remis à 83 clients. Le résultat d'août est inférieur aux 67 appareils livrés en juillet et aux 61 unités enregistrées en août 2025. Il ne remet pas en cause l'avance accumulée depuis janvier : à la fin août 2025, Airbus affichait 434 livraisons, contre 475 désormais, soit 41 appareils supplémentaires et une progression d'environ 9%.

La comparaison annuelle demeure néanmoins exigeante. Airbus a livré 793 avions commerciaux en 2025 ; son objectif pour 2026 est fixé à « environ 870 », soit une hausse attendue de près de 10% en un an. Le groupe avait confirmé cette prévision lors de la présentation de ses résultats semestriels, en précisant qu'elle restait soumise à l'absence de nouvelles perturbations dans la chaîne d'approvisionnement, l'économie mondiale, le trafic aérien ou ses propres opérations industrielles.

Un rythme de 99 avions par mois requis

Avec 475 appareils déjà livrés, Airbus doit encore en remettre 395 sur les quatre derniers mois de l'année pour atteindre 870 unités. Cela correspond à une moyenne d'environ 99 avions par mois, contre 59,4 appareils par mois entre janvier et août.

Cette forte concentration des livraisons en fin d'exercice n'est pas inhabituelle dans l'industrie aéronautique : les avionneurs cherchent à finaliser les réceptions clients, les aménagements cabine, les essais et les formalités administratives avant la clôture annuelle. Mais l'ampleur de l'accélération attendue souligne l'importance de la montée en cadence des chaînes d'assemblage, en particulier sur la famille A320neo.

Lors de ses résultats du premier semestre, Airbus avait déjà livré 351 avions, dont 271 appareils de la famille A320, 44 A220, dix A330 et 26 A350. Le second semestre devait donc, dès l'origine, représenter la part prépondérante de l'effort de production et de livraisons.

L'A321neo, cœur du volume d'août

Les monocouloirs ont représenté 53 des 57 livraisons d'août. Dans le détail, Airbus a remis dix A220-300, un A319neo, 16 A320neo et 26 A321neo. La part

prépondérante de l'A321neo confirme le rôle central pris par la version allongée de la famille A320neo dans les plans de production du constructeur.

Les quatre gros-porteurs livrés se répartissent entre un A330-900 et trois A350-1000. L'unique A330neo du mois a été remis à la compagnie taïwanaise Starlux Airlines. Cette livraison revêt une importance particulière : Airbus n'avait livré aucun A330 en juin ni en juillet, après la découverte, selon une source proche du dossier restée anonyme, d'un outil à l'intérieur du plan horizontal réglable d'un appareil lors d'une inspection préalable à livraison. Airbus confirme officiellement un « problème de qualité isolé » au niveau du plan horizontal de l'A330. Le constructeur a inspecté les avions concernés en production avant de reprendre les remises d'A330neo en août.

Les trois A350-1000 ont été réceptionnés par Qatar Airways, Starlux Airlines et Philippine Airlines. Côté monocouloirs, IndiGo a reçu cinq appareils, tandis que Delta Air Lines et Wizz Air en ont réceptionné quatre chacune.

Des commandes tirées par la Chine

Le bilan commercial du mois s'établit à 67 commandes brutes, très en retrait par rapport aux 204 enregistrées en juillet, mais il reste significatif par sa composition. Shenzhen Airlines a commandé 40 A321neo, tandis qu'Air China a confirmé l'acquisition de 15 A350-900. Ces deux contrats chinois totalisent donc 55 appareils.

Les commandes restantes comprennent quatre A220-100 pour un client non identifié et huit A350F cargo pour un autre client non divulgué. Airbus a ainsi franchi le seuil de 1 157 commandes brutes depuis le début de l'année ; après 66 annulations, le solde net ressort à 1 091 avions.

Le contrat A350F porte à 115 le nombre de commandes fermes annoncées pour la version cargo du biréacteur long-courrier, un programme stratégique pour Airbus sur le marché du fret aérien. À fin 2025, l'avionneur disposait déjà d'un carnet de commandes de 8 754 avions commerciaux.

Joël Ricci

American Airlines joue la carte premium pour reconquérir le corporate

Données de marché et nouveaux appareils : American Airlines multiplie les signaux à destination de la clientèle corporate pour la rentrée 2026.

Comme chaque automne, les cols blancs reprennent les airs. Mais cette rentrée, American Airlines entend capitaliser sur la dynamique saisonnière pour affirmer son positionnement sur le voyage d'affaires premium, un segment où la compagnie affiche un retard structurel face à ses rivales Delta et United. Pour appuyer son offensive, elle actionne deux leviers simultanément : un ensemble de données chiffrées destinées à démontrer l'attractivité du marché corporate en cette période, et le lancement de son Boeing 777-300ER rénové, entièrement repensé autour du haut de gamme.

La rentrée, pic du corporate

Les statistiques internes de la compagnie mettent en relief l'enjeu de la période. Selon American Airlines, les réservations corporate bondissent de 35% entre août et septembre, avec un pic lors de la dernière semaine de septembre, au moment où les entreprises repassent en mode opérationnel après l'été. Si la durée moyenne d'un voyage d'affaires avoisine les cinq jours, plus d'un déplacement sur cinq est achevé en une seule journée, ce qui illustre l'hétérogénéité des besoins, des missions éclair aux circuits longue durée à l'international.

La compagnie indique par ailleurs que ses réservations corporate premium ont progressé de près de 15% en glissement annuel sur les douze mois clos en mai 2026. Elle invoque également des enquêtes de satisfaction menées auprès de ses plus grands clients, faisant état d'une amélioration de leur propension à recommander la compagnie, ce qu'elle attribue à ses investissements dans l'expérience client, le produit premium et l'accompagnement commercial.

Un 777-300ER remodelé

Le deuxième volet de l'offensive repose sur un avion. American Airlines a effectué, le 2 septembre, le premier vol commercial de son Boeing 777-300ER

renové, sur la liaison New York JFK – Buenos Aires. La compagnie exploite une flotte de 20 appareils de ce type, déployés sur ses liaisons longue distance les plus fréquentées : Londres, Tokyo, São Paulo, Buenos Aires et Sydney.

La refonte intérieure s'organise autour de 144 sièges premium, un total que la compagnie présente comme le plus élevé proposé par un transporteur américain sur ce type d'appareil. La configuration comprend 70 sièges Flagship Suite dotés de portes de confidentialité, d'un espace de rangement personnel élargi et d'une position en chaise longue. S'y ajoutent 44 sièges de Premium Economy redessinés avec repose-tête sculptés, repose-pieds et repose-mollets réglables, ainsi que 30 places Main Cabin Extra bénéficiant d'un legroom supplémentaire.

L'ensemble de la flotte sera équipé du Wi-Fi haut débit gratuit. Pour Nat Pieper, Chief Commercial Officer d'American Airlines, "le 777-300ER reflète notre engagement à créer une expérience de voyage centrée sur ce que les clients valorisent le plus." La compagnie annonce par ailleurs la suppression progressive de sa classe Flagship First sur ces appareils à compter du 19 novembre, au profit des nouvelles Flagship Suites.

Des offres pour chaque profil

Sur le plan commercial, American Airlines structure son discours autour de trois segments de clientèle distincts. Pour les petites et moyennes entreprises, le programme AAdvantage Business permet aux structures de cumuler un mile par dollar éligible dépensé, tout en aidant les voyageurs à atteindre leur statut de fidélité plus rapidement. Les entreprises sous contrat bénéficient d'avantages opérationnels concrets : embarquement prioritaire en groupe 4, accès préférentiel aux sièges sélectionnés et priorité de traitement en cas de perturbations.

Les agences de voyages d'affaires, quant à elles, se voient proposer des fonds flexibles (Flex Funds) et de nouveaux allègements tarifaires sur certains marchés. La compagnie met en avant la densité de son réseau pour étayer ce positionnement : jusqu'à cinq vols quotidiens entre New York JFK et Londres Heathrow, plus de dix entre JFK et Los Angeles, et jusqu'à deux entre Los Angeles et Londres, un maillage présenté comme un argument de poids pour une clientèle d'affaires exigeante en matière de flexibilité horaire.

En parallèle, la Flagship First sera définitivement retirée de la vente sur les routes transcontinentales à compter du 28 mars 2027, cédant la place aux nouvelles Flagship Suites. Un repositionnement tarifaire qui traduit la volonté de la compagnie de consolider son offre premium en un produit unique et cohérent, plus lisible pour les acheteurs corporate.

David Keller-Posalski

Maintenance, cabine, soute : ce que les contrôles inopinés de l'EASA ont décelé en 2025

Air Journal - 7 septembre 2026

Les contrôles inopinés par l'EASA (l'Union européenne pour la sécurité aérienne) effectués sur les parkings des aéroports européens ont fait ressortir 9 844 anomalies en 2025, pour 10 683 inspections. Si ce bilan ne remet pas en cause le haut niveau de sécurité du transport aérien en Europe, il souligne la persistance de failles très concrètes : suivi de pannes techniques, état de la cabine, portes et soutes.

Près d'une anomalie par inspection

Un avion entre deux rotations, des inspecteurs sur le tarmac et une liste de vérifications ciblées : c'est le principe du programme européen d'inspections en escale, coordonné par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA). En 2025, 10 683 contrôles ont été réalisés, détaille l'EASA, dans 346 aéroports de 48 États, sur 6 804 appareils exploités par 1 229 opérateurs issus de 143 pays.

Au total, 474 209 points ont été examinés — documents de bord, état extérieur, équipements de sécurité, cabine, portes, soute et éléments de maintenance. Le bilan atteint 9 844 constats, soit 0,92 anomalie par inspection. L'EASA recense 4 754 constats mineurs de catégorie 1, 3 048 de catégorie 2, jugés significatifs, et 2 042 de catégorie 3, susceptibles d'avoir un effet majeur sur la sécurité.

Ce dernier total représente en moyenne plus de cinq constats de catégorie 3 par jour sur l'année. Il ne signifie pas que cinq avions dangereux ont été laissés en

service quotidiennement : la catégorisation porte sur l'incidence potentielle d'un écart aux exigences, et elle déclenche des mesures correctives adaptées.

Défauts techniques : le sujet le plus sensible

Hors état général extérieur de l'appareil, première rubrique en volume avec 1 649 constats souvent mineurs, la principale alerte concerne la notification et la correction des défauts techniques dans le carnet technique de bord — le technical log. Cette rubrique A23 concentre 1 218 anomalies, dont 990 de catégorie 2 et 187 de catégorie 3.

Le motif le plus fréquent est particulièrement parlant : dans 604 cas de catégorie 2, les inspecteurs n'ont trouvé « aucune preuve d'identification ou de suivi d'un défaut significatif ». S'y ajoutent 221 défauts connus qui n'avaient pas été signalés ou évalués, ainsi que 120 opérations de maintenance insuffisamment enregistrées. Parmi les constats de catégorie 3, 146 concernent une action de maintenance requise non réalisée, ou exécutée sans respecter les procédures applicables — notamment celles de la MEL, la liste minimale d'équipements.

Il ne s'agit donc pas nécessairement d'une panne ignorée au sens strict, mais d'un écart dans la chaîne essentielle qui relie équipage, maintenance et contrôle de navigabilité : identifier le défaut, l'inscrire, appliquer les restrictions éventuelles, le surveiller et le corriger dans les délais.

Cabine, portes et fret sous surveillance

La cabine constitue l'autre grand point de vigilance. Les inspecteurs ont signalé 970 anomalies d'état intérieur, dont 459 de catégorie 3. Les équipements de cabine insuffisamment arrimés arrivent en tête de ces constats majeurs, devant les freins de chariots de service hors d'usage, les objets lourds ou non fixés en galley, ou encore des caches laissant apparaître arêtes, câbles ou fils.

Les portes et trappes ont généré 706 constats. Parmi les problèmes significatifs, l'EASA relève notamment 112 cas d'instructions d'utilisation absentes ou illisibles, et 96 cas de poignées, leviers ou panneaux d'accès ne reposant pas correctement à fleur de structure. La soute n'est pas en reste : 532 constats portent sur son état général. Plus préoccupant encore, 201 constats majeurs

ont concerné l'arrimage du fret, souvent lié à des filets, sangles, verrous ou dispositifs de retenue manquants, détériorés ou mal installés.

Un filet de sécurité, pas un diagnostic global

Les inspections SAFA concernent les opérateurs de pays tiers ; les inspections SACA visent les transporteurs relevant d'un autre État européen. Elles sont menées selon une procédure harmonisée, parfois de manière aléatoire, parfois en ciblant un appareil ou un opérateur à partir d'informations de sécurité. Elles ne remplacent pas la surveillance continue de la navigabilité et des compagnies par les autorités nationales.

L'EASA souligne d'ailleurs qu'une inspection en escale est une photographie ponctuelle, centrée sur jusqu'à 53 items et contrainte par le temps de rotation. En cas d'irrégularité grave, l'autorité peut toutefois exiger une correction avant le départ, imposer des limitations opérationnelles ou, dans les rares cas nécessaires, immobiliser l'avion.

Le constat est néanmoins utile : les mêmes cinq rubriques — état extérieur, gestion des défauts, état de la cabine, portes et soutes — dominent aussi bien les inspections de compagnies européennes que celles des transporteurs étrangers. Pour les voyageurs, le message n'est pas que l'avion est devenu moins sûr, mais que la sécurité reste le produit d'une discipline quotidienne, parfois mise à mal par des écarts administratifs, techniques ou opérationnels que les contrôles inopinés continuent de détecter.

Joël Ricci

Taxi électrique aérien, avion à hydrogène : comment Aéroports de la Côte d'Azur se mue en « centre d'essais »

La Tribune - 7 septembre 2026

Deuxième plateforme européenne pour l'aviation d'affaires, le groupe aéroportuaire, propriété de l'italien Mundy's, travaille sur ses infrastructures afin d'anticiper les besoins des nouvelles solutions de mobilité

décarbonées. Une réflexion menée notamment avec l'américain Joby Aviation et le français Beyond Aero.

L'aviation civile n'a jamais autant prouvé qu'elle se portait bien. Avec 9,8 milliards de passagers recensés en 2025 par Airports Council International, soit une progression de 6,9% par rapport à 2019 – année pré-crise sanitaire – le secteur montre bien que le monde d'après n'a rien perdu de sa volonté de voyager, quelles qu'en soient les raisons. Côté aviation d'affaires, même comportement. En 2025 pas moins de 3,2 milliards de départs de jets ont été effectués soit une progression de 6,2% en une année. Et dans ce marché mondial, la France apparaît comme le premier marché européen. Avec comme principaux hubs, Genève, Paris-Le Bourget, Londres et Nice. Cependant, la question de l'empreinte environnementale est depuis longtemps une préoccupation de ce même secteur qui a comme perspective zéro émission nette de carbone à horizon 2050. Ce qui – outre l'usage de carburant de synthèse (e-SAF) – fait émerger de nouvelles façons de se déplacer.

Si l'industrie aéronautique travaille à l'amélioration des appareils, si le e-SAF entre progressivement dans les usages, poussé par la réglementation, la R&D fait émerger des solutions toutes autres. Afin de les rendre véritablement opérationnelles, les infrastructures doivent suivre. Et s'adapter. C'est ce travail que mène Aéroports de la Côte d'Azur. Le groupe, propriété de l'italien Mundys, œuvre depuis trois ans pour définir les besoins et les adaptations nécessaires.

Tester les infrastructures... et le modèle économique

Ainsi, en juillet dernier, l'américain Joby Aviation a posé à l'Aéroport de Nice la maquette grandeur nature du taxi aérien électrique qu'il développe. Une façon de poser les jalons car derrière ce qui peut ressembler à une opération de communication, c'est tout un écosystème qui se constitue. Outre la plateforme aéroportuaire, les opérateurs actuels de transport par hélicoptère, Heli Sécurité et Monacair, sont eux aussi associés. Le premier gère les relations commerciales françaises, principalement entre Nice et Monaco et met dans la corbeille de la mariée son expertise d'exploitation de vols réguliers. Le second, opérateur historique en Principauté, apporte son savoir-faire sur le transport aérien premium. Engagée aussi, Blade, marque appartenant à Joby, ajoute sa

connaissance de la mobilité aérienne à la demande. C'est elle aussi qui se charge du développement commercial et opérationnel.

Cette initiative ouvre la voie au eVTOL (Electric Vertical Take-off and Landing), ces engins volants décollant à la verticale. L'objectif est donc de définir les infrastructures nécessaires, les opérations, le parcours passager, le modèle commercial... Tout ce qui doit permettre au taxi volant électrique de s'intégrer dans l'offre de mobilité dès qu'il sera technologiquement opérationnel.

L'avion à hydrogène, le pari de Beyond Aero

Il y a quelques jours, c'est un autre partenariat qui a été officialisé, avec Beyond Aero, la jeune pousse française qui développe un avion à hydrogène. Les deux interlocuteurs se connaissent bien pour avoir engagé un dialogue, il y a déjà trois ans. A l'époque Eloa Guillotin, la co-fondatrice et CEO de l'entreprise basée à Toulouse recherchait une collaboration étroite avec un gestionnaire d'aéroport afin de développer au mieux One, un avion d'affaires de six à huit places, conçu à partir de propulsion électrique alimentée par des piles à combustible hydrogène. Un hydrogène sous forme gazeuse ce qui implique inévitablement des ajustements. Sur l'architecture même de l'appareil certes, mais aussi sur l'aménagement des infrastructures de l'aéroport. Plusieurs pistes concernant l'approvisionnement, le stockage, le ravitaillement sont envisagées. Un premier scénario laisse entre-percevoir une production qui se ferait hors du périmètre de la plateforme et qui serait acheminé par remorques porte-tubes jusqu'à une station de distribution installée sur la plateforme. Par ailleurs, le ravitaillement pourrait se faire par borne fixe déportée ou par un véhicule mobile assurant la liaison entre la station de distribution et l'avion. Deux solutions qui ne mobiliseraient pas d'importants investissements initiaux et qui pourraient s'adapter en fonction du trafic futur.

eVolt et vertiports

Si l'ensemble du groupe Aéroports de la Côte d'Azur est concerné, c'est cependant Cannes-Mandelieu, aéroport d'affaires qui concentre les activités surtout en période de grands événements culturels et sportifs, qui accueille l'expérimentation One, notamment l'intégration d'une station hydrogène.

« Nous travaillons sur plusieurs sujets, de l'adaptation des pistes, de celle des postes, du stockage hydrogène et comment aller de l'alimentation à l'avion »,

explique Franck Goldnadel. Le président du directoire dit le groupe très curieux des nouvelles technologies qui apparaissent. « Cela nous permet de voir quelles solutions sont matures. Nous accompagnerons les projets également dans leur certification ». Franck Goldnadel de souligner combien l'aérien est un vecteur très fort d'innovation et que si le secteur n'a pas toujours su anticiper les évolutions, la R&D s'est accélérée ses dernières années.

Pour rappel, Aéroports de la Côte d'Azur est déjà engagé, depuis 2021 dans une initiative conjointe avec les aéroports de Rome, Bologne ainsi que celui de Venise, appelée Urban Blue et qui déjà travaillait à l'émergence des eVOLT. Entre-temps, Aeroporti di Roma – qui exploite Rome-Fumicino et Rome-Ciampino – également dans le giron de Mundys, a créé, avec des partenaires, UrbanV, afin de déployer des vertiports.

Laurence Bottero