PROGEXA
Groupe ACS SIGMA

Des experts au service exclusif des élus du personnel

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 2 novembre 2026

- **Trafic de passagers : la demande mondiale poursuit son recul, pénalisée par le Moyen-Orient**
- **Hermétique à la flambée du kérosène, le transport aérien de marchandises continue de battre des records et dope la production d'avions cargo**
- **Airbus : un bénéfice net en hausse sur neuf mois et des objectifs maintenus pour 2026**
- **Rolls-Royce : le gouvernement britannique investit 3 milliards d'euros dans la nouvelle génération de moteurs**
- **Avis Google : seuls deux aéroports français dans le top 100 européen d'AirHelp**
- **Programme Hiver 2026-2027, Air France augmente ses capacités**
- **Passagers refoulés, facture salée : l'IATA réclame un partage plus équitable des coûts**
- **Grève à Air Tahiti : suite aux vols retardés, les passagers prennent leur mal en patience**
- **Maroc : Ryanair lance un programme hivernal record, avec 5,3 millions de sièges et 17 nouvelles lignes.**

Trafic de passagers : la demande mondiale poursuit son recul, pénalisée par le Moyen-Orient

Air Journal – 31 octobre 2026

La demande mondiale de transport aérien de passagers a diminué de 0,5% en septembre 2026

par rapport au même mois de 2025, selon les données mensuelles de l'Association du transport aérien international (IATA). Le repli est moins marqué qu'en août, mais les difficultés du Moyen-Orient et de l'Amérique du Nord continuent de peser sur l'activité. Le trafic international retrouve une légère croissance, tandis que les marchés intérieurs restent en baisse.

Un recul moins prononcé qu'en août

L'indicateur de demande utilisé par l'IATA est le nombre de passagers-kilomètres payants, ou RPK. Il tient compte à la fois du nombre de voyageurs transportés et des distances parcourues. La baisse de 0,5% ne correspond donc pas nécessairement à une diminution équivalente du nombre de passagers. En parallèle, les capacités mondiales, mesurées en sièges-kilomètres offerts, reculent de 0,2%. La demande diminuant légèrement plus vite que l'offre, le coefficient d'occupation moyen perd 0,3 point sur un an, à 83,2%. Hors Moyen-Orient, la demande mondiale progresse toutefois de 0,3%.

« La demande de transport aérien a diminué de 0,5% en septembre, reflétant les faiblesses du Moyen-Orient et de l'Amérique du Nord. Il s'agit néanmoins d'une amélioration par rapport à août, avec un retour bienvenu à la croissance sur la plupart des marchés internationaux », souligne Marie Owens Thomsen, vice-présidente principale chargée du développement durable et économiste en chef de l'IATA.

En août, la demande mondiale avait reculé de 0,8% sur un an. Les chiffres du trafic de passagers en septembre signalent donc une atténuation de la baisse, et non une reprise généralisée du trafic.

L'international retrouve une croissance limitée

Le trafic international augmente de 0,4% en septembre, pour des capacités en hausse de 0,5%. Le coefficient d'occupation s'établit à 83,6%, en retrait de 0,1 point. Sans les compagnies du Moyen-Orient, la progression de la demande internationale atteint 1,7%. L'IATA observe une amélioration sur la plupart des grands axes par rapport à août. Certaines liaisons retrouvent une croissance, tandis que d'autres enregistrent une baisse moins prononcée. La situation reste cependant très différente selon les régions d'origine des transporteurs.

Les compagnies européennes enregistrent une hausse de 1,8% de leur demande internationale. Leurs capacités augmentent moins rapidement, de 1,2%, ce qui permet au coefficient d'occupation de gagner 0,5 point, à 86,1%. Le corridor transatlantique reste toutefois en recul de 0,6%. Cette contraction est nettement moins forte que celle de 2,5% observée en août. Du côté des transporteurs nord-américains, la demande internationale est stable. Leur réduction des capacités de 1,9% fait remonter le remplissage de 1,6 point, à 84,9%.

En Asie-Pacifique, la demande internationale progresse de 0,7%. Le trafic augmente sur quatre des six principaux ensembles de liaisons internationales desservant la région : l'axe

Europe–Asie arrive en tête (+11,9%), suivi des axes Amérique du Nord–Asie (+5,8%), Pacifique Sud-Ouest–Asie(+3,8%) et Amérique du Nord et du Sud–Pacifique Sud-Ouest (+0,4%); en revanche, les liaisons internationales entre le Moyen-Orient et l'Asie de 8,8% et celles intra-Asie reculent de 0,9%, à un rythme toutefois moins prononcé qu'en août.

Le Moyen-Orient demeure sous pression

Les compagnies du Moyen-Orient subissent une baisse de 7,5% de leur demande internationale, alors que leurs capacités diminuent de 3,3%. Leur coefficient d'occupation perd ainsi 3,6 points, à 78,3%. Les liaisons entre le Moyen-Orient et l'Asie enregistrent un recul de 8,8%, après une baisse de 7,9% en août. À l'inverse, le corridor entre le Moyen-Orient et l'Amérique du Nord connaît une contraction légèrement moins forte, à −3%.

Les transporteurs latino-américains et africains affichent les progressions internationales les plus importantes, respectivement de 8,2% et de 8%. En Afrique, l'offre augmente toutefois plus vite que la demande : le coefficient d'occupation recule de 0,6 point, à 74,8%.

Les marchés intérieurs pénalisés par les États-Unis et l'Inde

La demande sur les vols intérieurs diminue de 2,2% en septembre, pour des capacités réduites de 1,3%. Le coefficient d'occupation moyen recule de 0,7 point, à 82,5%. Les progressions enregistrées en Australie, au Brésil et en Chine ne compensent pas les baisses observées sur d'autres grands marchés

.Aux États-Unis, le trafic intérieur recule de 2,7%. L'IATA évoque un possible effet de la faiblesse de la confiance des consommateurs, sans présenter cette explication comme une certitude. En Inde, la demande chute de 8,3%, sa plus forte baisse de l'année.

Le Japon enregistre un repli de 0,8%, en partie lié aux perturbations météorologiques ayant affecté une partie de la période de congés de la « Silver Week ». À l'inverse, les marchés intérieurs australien, chinois et brésilien progressent respectivement de 4,5%, 3,1% et 2%.

Des perspectives encore fragiles pour la fin d'année

Pour les mois suivants, l'IATA anticipe une offre mondiale de sièges supérieure à celle de 2025, mais sans accélération homogène entre les régions.

« Ces tendances se sont plus ou moins répétées pendant une grande partie de l'année, et nous pouvons nous attendre à ce qu'elles se poursuivent dans un contexte d'incertitude géopolitique et de volatilité des prix du carburant », estime Marie Owens Thomsen. « Les capacités mondiales de sièges programmées devraient rester supérieures aux niveaux de 2025 en octobre et novembre, mais les taux de croissance demeurent faibles et très déséquilibrés entre les régions. »

Thierry Blancmont

Hermétique à la flambée du kérosène, le transport aérien de marchandises continue de battre des records et dope la production d'avions cargo

BFM – 30 octobre 2026

Le fret aérien représente moins de 1% du tonnage du commerce international, mais environ un tiers de sa valeur en proposant des délais imbattables à des prix élevés, pour des biens à haute valeur ajoutée ou rapidement périssables.

Les prix élevés des carburants n'empêchent pas la croissance mondiale du transport de marchandises par avion, qui a battu de nouveaux records en septembre, selon des données publiées mercredi par l'organisation professionnelle de l'aérien (Iata).

Sur le seul mois de septembre, la hausse des volumes mondiaux de fret aérien a été de 7,7% sur un an. Et sur les neuf premiers mois de l'année, elle est de 5% par rapport à la même période de 2025 qui avait déjà connu un record. L'Association du transport aérien international a fait état de "progressions chez les transporteurs de toutes les régions" du monde.

La vigueur de la demande ne compense cependant pas la hausse des coûts, due à celle des cours du pétrole et donc des prix du kérosène, qui ont plus que doublé en un an. En septembre, "les carburants d'aviation ont augmenté de 103,4 % sur un an, contre une hausse de 25,9% pour les rendements" (les tarifs à la tonne), a souligné l'Association.

Celle-ci anticipe, à court terme, un maintien de ces prix élevés pour le kérosène, et craint même que l'instabilité géopolitique puisse encore aggraver la situation. "Avec des tensions à la fois sur l'approvisionnement en brut et sur les flux de produits raffinés, de nouvelles perturbations pourraient imposer des pressions concernant les coûts des compagnies aériennes", a estimé l'organisation.

Un marché évalué à 4,8 milliards de dollars

Le fret aérien représente moins de 1% du tonnage du commerce international, mais environ un tiers de sa valeur, en proposant des délais imbattables à des prix élevés, pour des biens à haute valeur ajoutée ou rapidement périssables. Il s'agit notamment de téléphones portables, de composants électroniques, de produits pharmaceutiques ou encore de marchandises à durée de fraîcheur limitée comme des fleurs. Le fret aérien profite également à plein de l'essor du commerce en ligne notamment en provenance de Chine avec le succès des plateformes comme Temu ou Shein.

"La capacité d’adaptation et la rapidité du fret aérien sont des avantages stratégiques qui permettent un transport fiable, une réorientation souple des flux et un soutien essentiel à l’évolution des chaînes d’approvisionnement", commente Darren Hulst, vice-président du marketing commercial de Boeing. Selon le géant américain, les liaisons desservant l’Asie devraient représenter environ 60% du marché mondial du fret aérien.

Les deux grands constructeurs d'avions cargo, Airbus et Boeing, prévoient une forte croissance de ce mode de transport. Boeing estime ainsi que le trafic mondial de fret aérien devrait doubler au cours des vingt prochaines années avec une croissance moyenne du trafic de 3,5% par an jusqu’en 2045. Alors que la flotte mondiale était de quelque 2.400 appareils en 2025, l'avionneur européen la voit en 2045 à près de 3.500, et l'américain à plus de 4.000, dont une grande partie pour renouveler une flotte vieillissante.

Avions cargo: Airbus en embuscade

Selon Fortune Business Insights, la taille du marché mondial des avions cargo était évaluée à 4,16 milliards de dollars en 2025, elle sera de 4,81 milliards cette année et atteindra 6,88 milliards d’ici 2034. Mais le marché s'appuie également sur la conversion d'appareils de

passagers (P2F pour Passenger-to-Freighter), domaine où Boeing domine les débats et où Airbus est présent avec ses A321 et 330 convertis pour du fret moyen-courrier.

Sur ce terrain industriel et commercial, c'est Boeing qui mène la danse avec environ 70% de parts de marché dans le fret longue distance. Mais Airbus est en embuscade avec son nouveau A350F qui a effectué son premier vol en septembre dernier. Il est capable de transporter jusqu'à 111 tonnes de fret sur 8.700 kilomètres et se distingue par sa colossale porte latérale de chargement d'environ 4,5 mètres de large, présentée comme la plus grande du marché, plus grande en tout cas que celle du Boeing 777F, l'appareil star du fret long-courrier. Il consomme 20% de kérosène en moins que la génération précédente. Il cumule déjà 115 commandes fermes auprès de 14 compagnies.

Olivier Chicheportiche avec AFP

Airbus : un bénéfice net en hausse sur neuf mois et des objectifs maintenus pour 2026

Air journal – 31 octobre 2026

Airbus a publié un bénéfice net de 3,59 milliards d'euros pour les neuf premiers mois de 2026, en progression de 36% sur un an. Le chiffre d'affaires augmente de 7%, à 50,6 milliards d'euros, porté notamment par la hausse des livraisons d'avions commerciaux. Malgré un troisième trimestre moins favorable et une consommation de trésorerie persistante, l'avionneur européen maintient ses objectifs annuels, dont environ 870 livraisons d'avions commerciaux cette année.

Des résultats soutenus par la hausse des livraisons

Airbus a livré 547 avions commerciaux entre janvier et septembre, contre 507 sur la même période de 2025. Ce total comprend 68 A220, 428 appareils de la famille A320, 13 A330 et 38 A350. Les revenus de cette activité progressent de 8%, à 36,7 milliards d'euros, grâce à l'augmentation des livraisons et des services. La faiblesse du dollar en atténue toutefois les effets. « Ces résultats sur neuf mois reflètent la montée en puissance de nos activités civiles et militaires, soutenue par une forte demande pour nos produits sur l'ensemble de notre portefeuille », déclare Guillaume Faury, directeur général d'Airbus.

À l'échelle du groupe, le résultat opérationnel ajusté, ou EBIT ajusté, atteint 4,50 milliards d'euros, en hausse de 8%. Cet indicateur vise à mesurer la performance sous-jacente en excluant certains éléments, notamment des effets de change, des charges de restructuration ou des opérations d'acquisition et de cession. Le résultat opérationnel publié progresse plus fortement, de 35%, à 4,55 milliards d'euros.

Plus de 1 100 commandes nettes d'avions commerciaux

La demande reste soutenue. Airbus a enregistré 1 174 commandes brutes d'avions commerciaux sur neuf mois, contre 610 un an auparavant. Après annulations, les commandes nettes atteignent 1 105 appareils, contre 514 en 2025. Le carnet s'établit à 9 310 avions à la fin septembre.

Le groupe conserve ses objectifs de montée en cadence. Pour la famille A320, il vise une production de 70 à 75 appareils par mois à la fin de 2027, avant une stabilisation à 75. L'objectif reste fixé à 13 A220 par mois en 2028. Sur les gros-porteurs, Airbus prévoit d'atteindre 12 A350 mensuels en 2028 et cinq A330 par mois en 2029.

La hausse de l'activité ne se traduit cependant pas intégralement dans les marges de l'aviation commerciale. Son EBIT ajusté progresse de 3%, à 3,36 milliards d'euros. L'effet positif des livraisons est partiellement absorbé par des dépenses de recherche et développement plus élevées et un taux de couverture de change moins favorable.

Un troisième trimestre en retrait sur le plan opérationnel

Les résultats cumulés des neuf premiers mois masquent un troisième trimestre plus contrasté. Entre juillet et septembre, le chiffre d'affaires du groupe recule de 2%, à 17,47 milliards d'euros, et l'EBIT ajusté diminue de 9%, à 1,77 milliard d'euros. Airbus invoque notamment un volume inférieur de livraisons d'avions commerciaux et une répartition des appareils livrés moins favorable à la rentabilité, également observée dans les hélicoptères.

L'intégration des activités industrielles reprises à Spirit AeroSystems pèse aussi sur les comptes. Sur neuf mois, Airbus comptabilise à ce titre un ajustement négatif de 235 millions d'euros, dont 112 millions au troisième trimestre. Le bénéfice net trimestriel augmente néanmoins de 20%, à 1,34 milliard d'euros. « Dans un environnement géopolitique et opérationnel complexe, nous nous concentrons sur les livraisons tout en maintenant une attention constante à la qualité », souligne Guillaume Faury.

La défense et le spatial améliorent leur rentabilité

Airbus Defence and Space affiche une progression de son activité et de ses résultats sur neuf mois. Son chiffre d'affaires augmente de 5%, à 9,34 milliards d'euros, tandis que son EBIT ajusté bondit de 60%, à 672 millions d'euros. Le groupe attribue cette amélioration à des volumes plus élevés et à une meilleure rentabilité dans l'ensemble des activités de la division. Les prises de commandes atteignent 11,5 milliards d'euros, contre 6,8 milliards un an auparavant.

La situation est moins favorable chez Airbus Helicopters. Malgré des livraisons en hausse, à 226 appareils contre 218, le chiffre d'affaires reste quasiment stable à 5,65 milliards d'euros. L'EBIT ajusté baisse de 10%, à 445 millions d'euros, en raison d'une répartition des livraisons moins favorable. Les commandes nettes atteignent 311 hélicoptères, contre 306 sur les neuf premiers mois de 2025.

La trésorerie dépendra fortement de la fin d'année

Le flux de trésorerie disponible avant financement des clients reste négatif, à −1,27 milliard d'euros, contre −914 millions un an auparavant. Airbus explique cette consommation principalement par l'évolution du besoin en fonds de roulement, notamment l'accumulation de stocks liée aux livraisons concentrées en fin d'année et à la montée en cadence des différentes activités. La trésorerie nette s'établit à 7,04 milliards d'euros au 30 septembre, contre 12,17 milliards à la fin de 2025. Dans le même temps, les dépenses de recherche et développement autofinancées augmentent de 8%, à 2,33 milliards d'euros.

Pour l'ensemble de 2026, Airbus confirme trois objectifs : environ 870 livraisons d'avions commerciaux ; un EBIT ajusté d'environ 7,5 milliards d'euros ; et un flux de trésorerie disponible avant financement des clients d'environ 4,5 milliards d'euros. Avec 547 appareils remis aux clients à la fin septembre, l'avionneur européen doit donc encore en livrer environ

323 au quatrième trimestre pour atteindre sa cible annuelle. Cette perspective souligne le poids des derniers mois de l'année dans l'exécution de son programme industriel.

« Notre feuille de route est claire et nos équipes sont mobilisées pour atteindre nos objectifs », affirme Guillaume Faury. Airbus précise néanmoins que ses prévisions supposent l'absence de perturbations supplémentaires du commerce mondial, de l'économie, du trafic aérien, de la chaîne d'approvisionnement ou de ses opérations internes. Ces objectifs intègrent les droits de douane actuellement applicables, mais sont établis hors opérations de fusion-acquisition.

Alain Hai

Rolls-Royce : le gouvernement britannique investit 3 milliards d'euros dans la nouvelle génération de moteurs

Air & Cosmos – 30 octobre 2026

Le gouvernement britannique a annoncé le financement d'un programme conjoint avec Rolls-Royce de moteur de nouvelle génération, en y investissant 3 milliards d'euros (2,5 Md $) sur dix ans. Le programme sera le point fort de la place future des Britanniques dans l'avion monocouloir de nouvelle génération

.2,5 milliards de livres sur la table (3 Md €), c'est ce que va mettre le Royaume-Uni dans le développement de moteurs de nouvelle génération avec Rolls-Royce. Cela a été annoncé le 28 octobre. L'investissement se fera sur 10 ans. Le programme prévoit notamment de soutenir les essais au sol d'un démonstrateur d'ici 2028.

Positionnement britannique sur le monocouloir

Rolls-Royce et le gouvernement britanniques visent à développer des technologies de pointe pour les turbines à gaz. La stratégie est double en visant à établir une propulsion de nouvelle génération à la fois pour l'aéronautique civile et militaire. Le principal but est d'être prêt à se lancer dans la compétition du monocouloir de nouvelle génération. Car l'avènement du moteur LEAP de CFM International, coentreprise entre Safran et GE Aerospace, n'a pas bénéficié à Rolls-Royce et sa famille Trent.

Ainsi, Rolls-Royce cherche à prendre le dessus avec la nouvelle génération de moteurs commerciaux en opposant son moteur UltraFan au programme RISE de CFM.

L'avion monocouloir de nouvelle génération doit voir le jour au cours de la prochaine décennie. Il rebattra les cartes sur le leadership des avionneurs, entre Airbus et Boeing, ainsi que sur celui des motoristes. Ainsi, Rolls-Royce voit une opportunité de prendre une place de choix dans un marché qui devrait connaître une croissance sur 50 ans.

Pour le gouvernement britannique, c'est un combat pour développer une puissance industrie de la propulsion aéronautique, qui pourrait soutenir et générer des milliers d'emplois. Rolls-Royce a précisé investir bien plus que 2,5 Md £ de son côté, espérant lancer une nouvelle chaîne industrielle avec de nouvelles usines.

Daniel CHRETIEN

Avis Google : seuls deux aéroports français dans le top 100 européen d'AirHelp
Air Journal –30 octobre 2026

Sur 328 aéroports européens étudiés par AirHelp à partir de leurs avis Google, Paris-Le Bourget et Montpellier sont les seuls représentants français parmi les cent premiers. Beauvais ferme le classement, tandis que Paris-Charles-de-Gaulle apparaît loin derrière plusieurs grands hubs européens. Une photographie de la réputation numérique des plateformes, à distinguer d'une évaluation de leurs performances opérationnelles.

Les aéroports français ont du mal à convaincre les internautes. Dans une étude publiée le 29 octobre 2026, AirHelp, entreprise spécialisée dans la défense des droits des passagers aériens, a comparé les évaluations Google de 328 aéroports européens, dont 36 français. Résultat : seuls Paris-Le Bourget, 83e, et Montpellier-Méditerranée, 90e, figurent dans le top 100. Selon le communiqué, 30 des 36 plateformes françaises analysées se trouvent dans la moitié inférieure du tableau.

Le contraste avec l'Espagne est marqué : 22 de ses 35 aéroports étudiés intègrent les cent premières places. Mais ce palmarès mesure avant tout une réputation : les notes viennent des utilisateurs de Google, et non d'inspections ou d'audits réalisés par AirHelp.

Tallinn, Istanbul et Porto dominent le classement européen

Tallinn décroche la première place avec un score pondéré de 4,42 points, devant Istanbul, à 4,39, et Porto, à 4,36. Alicante-Elche, quatrième avec 4,35 points, devance Helsinki-Vantaa. Le podium réunit ainsi des plateformes de dimensions très différentes : Tallinn compte 9 443 avis, contre 115 734 pour Istanbul et 36 906 pour Porto.

Cette différence de volume constitue précisément l'une des clés de lecture de l'étude. AirHelp ne reprend pas simplement les étoiles affichées sur Google : l'entreprise applique une pondération tenant compte du nombre d'évaluations. Les aéroports peu commentés voient leur note rapprochée de la moyenne générale, fixée à 3,9 étoiles.

Ainsi, Tallinn et Shannon affichent tous deux une moyenne de 4,6 étoiles, mais l'aéroport irlandais n'arrive que huitième, avec 3 965 avis. La méthode cherche à limiter l'influence d'une excellente — ou d'une très mauvaise — note reposant sur un échantillon réduit.

Montpellier, seul aéroport commercial français du top 100

Paris-Le Bourget prend la tête du contingent français avec une moyenne Google de 4,4 étoiles, issue de 912 avis, pour un score pondéré de 4,02 points. Sa présence appelle toutefois une réserve : cette plateforme spécialisée dans l'aviation d'affaires ne propose pas une expérience comparable à celle d'un grand aéroport de lignes régulières.

Montpellier-Méditerranée constitue donc le seul représentant français du transport commercial régulier parmi les cent premiers. Il obtient 4,1 étoiles sur la base de 3 145 avis, soit un score pondéré de 4,00 points, selon les données communiquées par AirHelp.

Plus loin figurent La Rochelle, 152e, Brest, 155e, Calvi, 156e, et Pau, 159e. Toulouse-Blagnac se classe 197e, juste devant l'EuroAirport Bâle-Mulhouse, 200e, et Nice-Côte d'Azur, 201e. Particularité du périmètre retenu : AirHelp rattache l'EuroAirport à la Suisse dans cette étude.

Roissy et Orly derrière plusieurs grands hubs européens

Les deux principales plateformes parisiennes restent loin du haut du tableau. Paris-Orly occupe le 258e rang, avec 3,8 étoiles et plus de 49 000 avis. Paris-Charles-de-Gaulle arrive 287e, avec 3,7 étoiles pour 94 658 évaluations, le troisième volume d'avis de l'échantillon européen.

Dans cette comparaison, Roissy est devancé par Rome-Fiumicino, 20e, Madrid-Barajas, 42e, et Londres-Heathrow, 95e. Amsterdam-Schiphol, 208e, et Francfort, 259e, apparaissent eux aussi dans la seconde moitié du classement.

Ces résultats ne constituent cependant pas un verdict partagé par tous les palmarès. Dans les World Airport Awards 2026 de Skytrax, Paris-CDG a été désigné meilleur aéroport d'Europe pour la cinquième année consécutive et sixième mondial, rappelle Groupe ADP. Cette enquête repose sur des évaluations de voyageurs recueillies selon un autre dispositif : les deux classements ne mesurent donc pas la satisfaction de la même manière.

Beauvais dernier, Bordeaux parmi les dix moins bien classés

Le bas du tableau concentre plusieurs grandes plateformes françaises : Lyon-Saint-Exupéry est 302e, Marseille-Provence 308e et Nantes-Atlantique 315e. Bordeaux-Mérignac, 320e avec 3,2 étoiles, figure parmi les dix derniers. Beauvais-Tillé ferme la marche, au 328e rang, avec 2,5 étoiles pour 23 736 avis et un score pondéré de 2,67 points. Il termine derrière Héraklion et Tivat.

« Les avis Google offrent un aperçu précieux du ressenti des voyageurs, qui y décrivent directement ce qu'ils apprécient et ce qu'ils aimeraient voir s'améliorer », souligne Margaux Doublet, porte-parole d'AirHelp, dans le communiqué. Elle cite notamment les retards, les grèves, les longs temps d'attente et les difficultés opérationnelles parmi les motifs possibles d'insatisfaction. L'étude ne permet toutefois pas d'attribuer à chacun de ces facteurs une part précise dans les notes.

Une photographie des avis, pas un audit des aéroports

Les données ont été collectées le 1er octobre 2026. Seules les plateformes comptant plus de 500 avis ont été retenues ; l'Ukraine, la Russie et le Bélarus sont exclus du périmètre. Le classement concerne donc les aéroports étudiés, et non l'intégralité des plateformes européennes.

Il faut enfin distinguer cette analyse de l'AirHelp Score mondial. L'édition 2026 de ce dernier porte sur 279 aéroports dans 76 pays et combine ponctualité, expérience des passagers, installations et confort. La ponctualité représente à elle seule 60% de son résultat, alors que l'étude Google s'appuie exclusivement sur les notes et leur volume. Deux outils différents, qui ne sauraient se substituer à une analyse de la qualité de service ou des performances opérationnelles d'un aéroport.

Ricardo Moraes

Programme Hiver 2026-2027, Air France augmente ses capacités

Aeroweb– 1er novembre 2026

Air France dévoile son programme Hiver 2026-2027 avec 725 vols par jour vers 170 destinations, le renforcement de l'Amérique du Nord, du Brésil et la nouvelle La Première.

Air France poursuit le développement de son offre sur les marchés les plus dynamiques. Au cours de la saison hiver 2026-2027 (novembre 2026 – avril 2027), la compagnie assurera jusqu'à 725 vols par jour vers près de 170 destinations.

Long-courrier : une offre en croissance vers les Amériques et l'Asie

Portée par la résilience de la demande de et vers l'Amérique du Nord, Air France poursuit l'augmentation de son offre, avec 6 % de sièges supplémentaires par rapport à la saison hiver 2025.

Lancée à l'été 2026, la liaison directe entre Paris-Charles de Gaulle et Las Vegas sera prolongée pendant la saison hivernale, à raison de trois vols par semaine assurés en Airbus A350-900. Pendant les périodes de pointe, Orlando sera desservie quotidiennement et Boston bénéficiera de jusqu'à 10 vols par semaine.

Cet hiver, Air France desservira 23 destinations en Amérique du Nord : Atlanta, Boston, Cancun, Chicago, Dallas, Détroit, Houston, Las Vegas, Los Angeles, Mexico, Miami, Montréal, New York-JFK, New York-Newark, Orlando, Ottawa, Phoenix, Raleigh-Durham, San Francisco, Seattle, Toronto, Vancouver et Washington D.C.

L'offre sera également en croissance de et vers l'Amérique du Sud, avec une capacité en hausse de 3 %, notamment vers le Brésil. Deux vols quotidiens seront proposés entre Paris-Charles de Gaulle et Rio de Janeiro à compter du 21 décembre et la desserte de Fortaleza sera assurée quotidiennement en période de pointe, contre 5 fois par semaine en 2025. La desserte de Salvador de Bahia sera renforcée, avec deux fréquences hebdomadaires supplémentaires à compter du 18 janvier 2027. Plus au Sud, Santiago du Chili sera reliée à Paris-Charles de Gaulle jusqu'à 10 fois par semaine.

Dans les Caraïbes, Air France proposera cet hiver plus de vols de et vers la République dominicaine. Punta Cana sera ainsi desservie 3 fois par semaine du 30 novembre 2026 au 1er mai 2027 en Boeing 777-200 et 777-300ER.

En Asie, la croissance sera portée par la Thaïlande, avec 5 vols par semaine entre Paris-Charles de Gaulle et Phuket au lieu de 3 l'hiver dernier. Cette liaison vient compléter les deux vols quotidiens proposés vers Bangkok. Air France étendra également la desserte des Maldives, avec 2 vols par semaine jusqu'à début mars.

En Afrique, la desserte de la Tanzanie sera renforcée, avec des vols quotidiens vers Kilimandjaro et Zanzibar, contre 5 vols par semaine l'hiver dernier. L'offre en sièges sera en hausse vers Conakry et Libreville, qui seront désormais desservies en Airbus A350-900. Conakry sera par ailleurs desservie quotidiennement.

La nouvelle cabine La Première s'envole vers Boston, Houston et New York-Newark

La nouvelle cabine La Première sera déployée sur plus d'avions et plus de destinations cet hiver, avec jusqu'à 25 Boeing 777-300ER équipés.

Au cours de la saison hiver, cette nouvelle cabine sera proposée sur les vols quotidiens entre Paris-Charles de Gaulle et Boston, sur les deux vols quotidiens vers Miami et sur le vol quotidien vers Houston.

A compter du 1er février 2027, le vol quotidien entre Paris-Charles de Gaulle et New York-Newark sera équipé de la cabine La Première. Ce produit d'exception sera ainsi proposé de et vers les deux aéroports new yorkais desservis par Air France.

Poursuite du déploiement du wifi très haut débit gratuit

Le déploiement du wifi très haut débit gratuit se poursuit sur l'ensemble de la flotte Air France – y compris sur les appareils régionaux.

A date, 70 % de la flotte Air France est équipée. Cette proportion atteindra 80 % d'ici à la fin de l'année, avec l'objectif d'une flotte 100% équipée courant 2027.

Court et moyen-courrier : plus de 80 destinations desservies

Cet hiver, Air France renforcera sa desserte de l'Espagne et du Portugal, avec deux vols quotidiens vers Porto et un vol hebdomadaire vers Tenerife Sud.

Lancée à l'été 2026, la liaison entre Paris-Charles de Gaulle et Londres-Gatwick sera prolongée pour la saison hiver à raison de deux vols quotidiens, qui viennent compléter les 6 vols quotidiens assurés vers Londres Heathrow.

Air France augmentera par ailleurs ses fréquences vers Zurich et Rabat, avec quatre vols quotidiens vers chaque destination, ainsi que vers Erevan, qui sera desservie 3 fois par semaine.

En France, la desserte de Toulouse, Nice et Marseille sera également renforcée, avec respectivement 11, 10 et 9 vols quotidiens. Ces liaisons au départ de Paris-Charles de Gaulle sont complétées par les vols assurés par Transavia au départ de Paris-Orly.

Transavia France, la filiale low-cost du Groupe Air France-KLM, proposera cet hiver 89 destinations dans 26 pays à travers 174 routes, consolidant sa position de première compagnie low-cost au départ des aéroports parisiens.

David Dagouret

Passagers refoulés, facture salée : l'IATA réclame un partage plus équitable des coûts

Air journal – 1er novembre 2026

L'Association du transport aérien international (IATA) demande aux gouvernements de mieux répartir les responsabilités lorsqu'un passager se voit refuser l'entrée dans son pays de destination. L'association dénonce un manque de transparence sur les motifs de refus et des frais parfois imposés aux compagnies aériennes pour des situations échappant à leur contrôle. Selon son enquête, le coût moyen par passager refoulé atteint environ 14 000 dollars en Europe.

Un refus d'entrée ne relève pas toujours du transporteur

Les compagnies aériennes doivent vérifier les documents de voyage de leurs passagers avant le départ. Ces contrôles ne permettent toutefois pas d'éviter tous les refus d'entrée à l'arrivée. Un voyageur peut être refoulé pour des raisons que le transporteur ne pouvait pas raisonnablement connaître : une décision des services d'immigration ou de sécurité, une fraude complexe ou des informations auxquelles il n'a pas accès.

Le terme « passager inadmissible » désigne ici une personne à laquelle les autorités refusent l'entrée sur leur territoire. Il ne s'agit donc pas nécessairement d'un voyageur dépourvu de passeport ou de visa valable. Certains passagers disposent de documents en règle, mais sont refoulés pour des motifs administratifs ou judiciaires inconnus de la compagnie aérienne.

« Malgré les contrôles documentaires effectués par les compagnies, certains voyageurs se voient refuser l'entrée à destination. Cela peut entraîner des coûts importants pour les transporteurs, y compris des amendes », explique Nick Careen, vice-président de l'IATA chargé des opérations, de la sécurité et de la sûreté, dans une traduction de ses propos.

Des responsabilités définies, mais une application contestée

Selon les règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les compagnies aériennes prennent en charge les frais de garde et d'assistance lorsque le refus d'entrée résulte de documents de voyage non conformes. Lorsque le refus intervient pour d'autres raisons, ces frais doivent être supportés par les gouvernements.

L'IATA estime toutefois que cette distinction n'est pas suffisamment respectée. Dans une enquête portant sur l'année 2024, les transporteurs interrogés déclarent avoir payé au moins une partie des frais qui auraient dû incomber aux États dans plus de 90% des cas concernés. Cette question se distingue de celle du vol de retour, dont le coût reste à la charge des compagnies aériennes. L'association ne demande donc pas aux transporteurs d'être exonérés de toute responsabilité. Elle souhaite distinguer les manquements dans les contrôles avant l'embarquement des situations qu'une compagnie ne pouvait pas prévenir.

Un manque d'information dénoncé par 40 compagnies sur 49

Le rapport repose sur les réponses de 49 compagnies aériennes et de 22 autorités chargées du contrôle aux frontières. Parmi les transporteurs interrogés, 40 déclarent avoir rencontré des cas dans lesquels les services d'immigration n'avaient pas communiqué le motif du refus d'entrée. Ils ont alors dû organiser le départ du passager sans connaître la raison de la décision.

La plupart des compagnies aériennes estiment par ailleurs que les erreurs de documents et de traitement représentent environ 20 à 30% des cas de passagers inadmissibles. Ces résultats décrivent les situations rapportées dans l'enquête, et non un recensement exhaustif de tous les refus d'entrée dans le monde.

« Les recherches montrent que les compagnies reçoivent souvent une facture ou une amende sans aucune précision sur le motif de l'inadmissibilité. Pour éviter que ces situations ne se reproduisent, davantage de transparence est indispensable », souligne Nick Careen. Aussi, l'IATA demande que les autorités expliquent leurs décisions aux transporteurs, dans les limites prévues par la loi. L'objectif est de permettre aux compagnies de comprendre l'origine du problème et, lorsque cela est possible, d'améliorer leurs contrôles.

Une facture pouvant atteindre plusieurs milliers de dollars

Les coûts moyens recensés par l'enquête vont d'environ 4 000 dollars par passager en Asie du Nord à 14 000 dollars en Europe. Il s'agit de moyennes régionales, et non de plafonds. Les montants et les responsabilités varient fortement selon les pays, et parfois entre les aéroports d'un même État.

L'IATA cite notamment le cas d'un transporteur facturé près de 60 000 euros pour la prise en charge d'un passager maintenu sous la garde des autorités. Le tarif atteignait 300 euros par jour pendant six mois, dans l'attente de la coopération de l'ambassade concernée. « Ce cas extrême illustre la nécessité d'une solution plus équitable. Nous assumerons nos responsabilités lorsque l'erreur nous incombe. Mais les compagnies ne devraient pas supporter des coûts aussi élevés et sans limite lorsqu'une situation échappe totalement à leur contrôle », affirme Nick Careen.

Les conséquences sont aussi opérationnelles. Toutes les compagnies aériennes interrogées disent avoir subi des retards liés à des passagers refoulés. Ces situations peuvent nécessiter de nouvelles réservations, une escorte ou une coordination prolongée avec les autorités. Elles peuvent également perturber le programme des avions et l'organisation des équipages.

Prévenir les difficultés avant l'embarquement

Pour limiter ces situations, l'IATA appelle les gouvernements à agir sur cinq points : clarifier les responsabilités, proportionner les sanctions et les frais, expliquer les refus d'entrée, renforcer les vérifications avant le départ et améliorer la coordination pour organiser le retour des passagers concernés.

L'association préconise notamment un recours accru aux systèmes interactifs de transmission anticipée des informations sur les passagers, désignés par le sigle iAPI. Elle recommande aussi la vérification numérique des documents, l'appui d'agents de liaison des services d'immigration et des échanges en temps réel pour résoudre les difficultés le plus tôt possible.

« Les gouvernements et les compagnies aériennes veulent le même résultat : des frontières sûres et des voyages fluides », conclut Nick Careen. Pour l'IATA, la priorité est de déterminer l'admissibilité d'un voyageur avant son départ, puis de répartir les responsabilités et les coûts en fonction de ce que chaque partie pouvait raisonnablement maîtriser.

Alain Hai

Grève à Air Tahiti : suite aux vols retardés, les passagers prennent leur mal en patience

France info – 31 octobre 2026

Huitième jour de grève chez Air Tahiti, les négociations d'hier n'ont pas abouti. Selon la compagnie, depuis le début du mouvement, 95 % des passagers ont pu être transportés et 70 % des vols assurés. Si tous les rameurs vont pouvoir rentrer de Bora, des participants à la Aere de demain ont vu leur vol retardé.

Patience est mère de toutes les vertus. Un adage qui pourrait s'appliquer aux passagers d'Air Tahiti, dont plusieurs vols ont été retardés ce matin en raison de la grève. Entre inquiétude et fatigue, les voyageurs doivent s'adapter aux changements de programme. "C'est la galère, je suis à Tahiti en Evasan", déclare Claudine Hauarii, patiente originaire de Maupiti. "Ils m'ont mis en liste d'attente, mais ils ont dit qu'ils vont faire leur possible pour que je prenne l'avion pour Bora, vu que je suis inscrite pour le bateau pour rentrer sur Maupiti", poursuit-elle.

Pour d'autres passagers, le retard perturbe également leur organisation. Plusieurs rameurs doivent rejoindre Bora pour participer à la Aere. "Notre vol c'était à 11 heures aujourd'hui mais du coup ça a été décalé à midi" indique Jean-Luc Tiihiva, rameur de Varua Tahi. Même

situation pour Hélène Taharagi, rameuse de Tahitian Paddle : "Normalement notre vol c'est vers 9h et puis maintenant on a décalé à 12h45. Pour nous c'est un peu stressant et fatigant comme on va ramer à Bora, et puis il y a nos pirogues, il y a toute une préparation…"

Vols maintenus pour le retour des rameurs de la Hawaiki Nui Va'a

Au total, 26 rotations sont assurées aujourd'hui. Le programme des vols au départ de Bora Bora est maintenu afin de permettre le retour des rameurs de la Hawaiki Nui Va'a. La dernière arrivée est prévue aux alentours de 21 heures.

"Là il y a une problématique d'hébergement sur Bora Bora, il faut que les gens reviennent autrement ils ne pourront pas se loger. C'est la raison pour laquelle on a privilégié et on a maintenu les vols qui étaient prévus sur Bora aujourd'hui", explique Vairani Tetaria, directrice marketing et commerciale chez Air Tahiti.

La grève impacte tous les archipels. Les Marquises n'ont qu'un vol par jour au lieu des deux habituels. Les îles qui n'ont pas pu être desservies ces derniers jours, comme Ahe et Manihi, le sont aujourd'hui et demain samedi. "Les personnes en Evasan, les personnes avec des connexions internationales etc, sont identifiées au niveau de notre comptoir d'enregistrement et après le comptoir d'enregistrement nous envoyons les informations pour vérifier qu'elles puissent être transportées dans les meilleurs délais", précise Vairani Tetaria.

Des négociations toujours en cours

Pour tout renseignement, Air Tahiti invite les passagers à contacter son centre d'appels au 40 86 42 42, exceptionnellement de nouveau opérationnel ce week-end, de 7 heures à 17 heures. La compagnie s'excuse par avance du temps d'attente au téléphone, en raison du nombre important d'appels reçus.

Les négociations d'hier après-midi n'ont toujours pas abouti à un accord. Une quatrième rencontre entre le syndicat CSIP et la direction d'Air Tahiti est prévue demain à 8 h.

Le Syndicat CSIP a assigné Air Tahiti devant la justice, l'accusant d'avoir fait appel à des pistards d'autres compagnies comme Air New Zealand et Air France pour remplacer le personnel gréviste. Référé au tribunal administratif prévu lundi.

Par Kaline Lienard, Rédaction Polynésie la 1ère

Royal Air Maroc : un réseau en expansion et 9,3 millions de passagers attendus en 2026

Air Journal – 1er novembre 2026

Royal Air Maroc (RAM) prévoit de clôturer l'année 2026 avec 9,3 millions de passagers transportés et un chiffre d'affaires supérieur à 25 milliards de dirhams (environ 2,27 milliards d'euros), selon les prévisions de clôture présentées dans le projet de loi de finances marocain pour 2027. Ces prévisions s'inscrivent dans un programme d'expansion qui doit porter sa flotte à 200 avions à l'horizon 2037.

Cette perspective de croissance intervient toutefois dans un environnement qui reste sensible aux tensions internationales. Selon le même document, le chiffre d'affaires de RAM a progressé de 17%, à plus de 11 milliards de dirhams, soit environ 1 milliard d'euros, au terme des quatre premiers mois de 2026. Sur cette période, la compagnie nationale marocaine a

néanmoins enregistré une perte nette de 71 millions de dirhams, soit environ 6,5 millions d'euros, attribuée notamment à l'impact des crises géopolitiques.

Une rentabilité déjà renforcée en 2025

Les prévisions pour 2026 font suite à une nette amélioration des résultats de la compagnie en 2025 : son chiffre d'affaires avait augmenté de 8%, à 21,53 milliards de dirhams (environ 1,96 milliard d'euros). Le résultat d'exploitation avait atteint 1,625 milliard de dirhams (environ 148 millions d'euros), en progression de 168%. Le bénéfice net s'était établi à 1,336 milliard de dirhams (environ 122 millions d'euros), en hausse de 182%.

Ces performances ont été réalisées malgré une concurrence accrue et la montée en puissance des low cost au Maroc (easyJet, Ryanair, Transavia, etc.), souligne le rapport du projet de loi de finances. À l'échelle du groupe RAM, le résultat net consolidé avait atteint environ 2,1 milliards de dirhams (191 millions d'euros) en 2025, en hausse de 154% par rapport à 2024. Ce dernier montant couvre un périmètre plus large que celui de la seule compagnie aérienne.

Une offre estivale portée à 8,2 millions de sièges

Le développement de l'activité s'est traduit par un renforcement du programme de vols en 2026. En juillet, Royal Air Maroc avait annoncé près de 8,2 millions de sièges pour la saison estivale, soit 23% de plus qu'à l'été 2025. Ce dispositif devait desservir 86 destinations internationales, avec une flotte annoncée de 67 appareils.

« Le dispositif exceptionnel que nous déployons pour la saison estivale 2026 marque une étape majeure dans la trajectoire de développement de Royal Air Maroc », déclarait alors Hamid Addou, président-directeur général de RAM. Il mettait notamment en avant « des appareils plus récents, des correspondances optimisées et une attention constante portée au confort de nos passagers ».

L'Europe occupait une place centrale dans ce programme, avec 44 destinations et plus de 3 millions de sièges, en hausse de 22%. Le réseau africain devait bénéficier de plus de 1,8 million de sièges, soit une augmentation de 36%. RAM avait aussi prévu près de 1,2 million de sièges sur ses lignes intérieures, en progression de 18%.

Royal Air Maroc cherchait ainsi à répondre à plusieurs marchés : les déplacements des Marocains résidant à l'étranger, les voyages touristiques et les correspondances internationales via Casablanca. Elle avait notamment maintenu l'organisation de ses vols européens de nuit et africains de jour, instaurée à l'été 2025, afin de faciliter les connexions sur sa plateforme marocaine.

Un objectif de 200 avions et de 31,6 millions de passagers en 2037

La trajectoire de RAM repose sur le contrat-programme signé avec l'État marocain en 2023. Cet accord, qui couvre la période 2023-2037, prévoit de faire passer la flotte de 50 appareils au lancement du plan à 200 avions à son terme. Il comprend également l'ouverture de plus de 100 nouvelles destinations internationales et de 46 lignes domestiques.

À l'horizon 2037, la compagnie nationale marocaine vise 31,6 millions de passagers annuels et un chiffre d'affaires de 94 milliards de dirhams, soit environ 8,55 milliards d'euros au taux de conversion actuel. Le taux de remplissage cible est fixé à 82%. Ces ambitions doivent renforcer sa position sur le marché africain et accompagner le développement touristique du Maroc ainsi que l'organisation de grands événements sportifs internationaux.

L’expansion de Royal Air Maroc doit aussi s’appuyer sur les infrastructures aéroportuaires. Le rapport accompagnant le projet de loi de finances prévoit à Casablanca une capacité additionnelle de 20 millions de passagers, pour un investissement estimé à 15 milliards de dirhams, soit environ 1,36 milliard d’euros. La mise en service est attendue en 2029. Ce projet doit soutenir le développement des correspondances et préparer les échéances de 2030, notamment la Coupe du monde de football.

Thierry Blancmont

PROGEXA
Des experts au service exclusif des représentants du personnel