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 3 novembre 2026

- **Aérien : le trafic mondial de passagers recule de 0,5% en septembre**
- **Ryanair : le kérosène plombe les bénéfices, les salaires dans le viseur**
- **Airbus : Washington menace la trêve commerciale pour un prêt européen de 3 milliards d'euros**
- **Volotea dans la tourmente : un casse-tête pour les agences de voyages et les passagers**
- **CJUE : du nouveau sur l'indemnisation des vols retardés par la gestion du trafic aérien**
- **La Libye lève les restrictions internationales sur son espace aérien après onze anss**
- **Rome, Bologne, Bagdad : Eurowings élargit ses horizons depuis Berlin**
- **Un mois complet de fermeture : que se passe-t-il à l'aéroport de Naples ?**

Aérien : le trafic mondial de passagers recule de 0,5% en septembre

L'Echo touristique – 2 novembre 2026

Selon l'Iata, la demande mondiale de transport aérien a fléchi de 0,5% en septembre 2026 sur un an, freinée par le Moyen-Orient et les États-Unis.

L'embellie reste timide dans le ciel mondial. En septembre 2026, la demande globale de transport aérien de passagers, mesurée en passagers-kilomètres payants (RPK), s'est contractée de 0,5% sur un an, selon le bilan mensuel de l'Association du transport aérien international (Iata) – un repli qui s'avère toutefois moins marqué qu'en août (-0,8%). En parallèle, l'offre mondiale de sièges a diminué de 0,2%, portant le coefficient d'occupation moyen à 83,2% (-0,3 point). Hors Moyen-Orient, le trafic mondial affiche néanmoins une légère hausse de 0,3%.

Rebond de l'international

Sur le réseau international, la demande renoue avec une légère croissance de 0,4% (+1,7% hors Moyen-Orient), pour un taux de remplissage de 83,6%. Si la contraction ralentit pour les compagnies du Moyen-Orient après des chutes de 46,6% en avril et de 14,2% en août, leur trafic international recule encore de 7,5% en septembre. Le corridor reliant le Golfe à l'Asie décroche notamment de 8,8%.

À l'inverse, le contournement des hubs du Golfe continue de profiter aux liaisons directes entre l'Europe et l'Asie (+11,9% en septembre), ainsi qu'aux compagnies africaines (+8% à l'international) et latino-américaines (+8,2%). Les transporteurs européens voient quant à eux leur demande internationale progresser de 1,8%, avec un remplissage en hausse de 0,5 point (à 86,1%), malgré un léger repli persistant sur l'axe transatlantique (-0,6%, contre -2,5% en août).

Les marchés intérieurs américain et indien en repli

La tendance globale demeure également alourdie par le recul de 2,2% des vols domestiques. Si la demande intérieure progresse en Australie (+4,5%), en Chine (+3,1%) et au Brésil (+2%), elle cède 2,7% aux États-Unis et décroche de 8,3% en Inde, sa plus forte baisse de l'année.

« 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 », analyse Marie Owens Thomsen, économiste en chef de l'Iata, qui anticipe une croissance faible et très contrastée selon les régions en octobre et novembre. En juin dernier, le renchérissement du kérosène et le conflit au Moyen-Orient avaient déjà conduit l'organisation à diviser par deux sa prévision de bénéfice net mondial pour 2026, ramenée de 45 à 23 milliards de dollars.

Ryanair : le kérosène plombe les bénéfices, les salaires dans le viseur

Air Journal – 2 novembre 2026

Ryanair transporte davantage de voyageurs, mais gagne moins. Le groupe irlandais a annoncé, lundi 2 novembre, un bénéfice net semestriel de 2,15 milliards d'euros, en recul de 15%, pénalisé par la baisse des tarifs et l'envolée du carburant non couvert. Face à une

facture de kérosène qui pourrait encore s'alourdir de 2 milliards d'euros l'an prochain, la low-cost examine toutes ses dépenses, jusqu'à envisager un gel temporaire des salaires.

Résultats Ryanair : davantage de passagers, des billets moins chers

Les avions restent bien remplis, mais la rentabilité s'effrite. Entre avril et septembre 2026, premier semestre de son exercice décalé 2026-2027, Ryanair a transporté 125,8 millions de passagers, soit 6% de plus qu'un an auparavant. Le coefficient de remplissage est resté stable à 95%. Le tarif moyen a toutefois reculé de 4%, à 55,70 euros, tandis que la recette totale par passager diminuait de 3%.

Le chiffre d'affaires a ainsi progressé de seulement 3%, à 10,08 milliards d'euros. Les recettes annexes — bagages, choix du siège et autres services payants — ont augmenté de 6%, à 3,08 milliards d'euros, suivant la hausse du trafic. Les dépenses d'exploitation ont, elles, bondi de 10%, à 7,69 milliards d'euros, avec des coûts unitaires en hausse de 5%. Outre le carburant, le groupe mentionne la fin des compensations versées par ses fournisseurs après la livraison de son dernier Boeing 737-8200 au printemps.

Sur le seul trimestre de juillet à septembre, qui concentre une part essentielle des bénéfices estivaux, le résultat net atteint 1,61 milliard d'euros, en baisse de 6%.

Carburant : une protection solide jusqu'en mars 2027

Le groupe bénéficie encore d'un important bouclier : 80% de ses besoins en kérosène sont couverts à environ 67 dollars le baril jusqu'à fin mars 2027. Ces contrats permettent de fixer à l'avance une grande partie du coût du carburant. En revanche, le prix des 20% non couverts a doublé, pour atteindre environ 130 dollars le baril, selon Ryanair.

Le risque se déplace désormais vers l'exercice suivant, d'avril 2027 à mars 2028. À ce stade, seulement 25% des besoins sont couverts, à un prix moyen de 95 dollars le baril. Sur la base des cours à terme actuels, Ryanair estime que sa facture annuelle pourrait augmenter d'environ 2 milliards d'euros. Cette estimation reste donc dépendante de l'évolution du marché.

« À moins d'une résolution rapide du conflit au Moyen-Orient, nous prévoyons que les prix du kérosène resteront élevés bien au-delà du début de 2027 », avertit Michael O'Leary dans le communiqué. Le dirigeant anticipe une hausse sensible des tarifs sur le court-courrier européen, mais juge qu'elle ne suffirait pas à absorber entièrement ce surcoût.

Salaires, équipages et aéroports : toutes les dépenses réexaminées

Pour amortir le choc, Ryanair ouvre une revue de ses coûts dans l'ensemble de ses compagnies. Le groupe cible les négociations avec les aéroports, les accords salariaux arrivant à échéance, les ratios d'effectifs navigants et un recours accru à l'intelligence artificielle dans les opérations et les fonctions support.

Les accords sociaux concernés « pourraient nécessiter des gels temporaires des salaires », indique Michael O'Leary dans le communiqué. Il s'agit à ce stade d'une possibilité, et non d'une mesure générale annoncée comme acquise. Le groupe ne détaille pas les modalités d'une éventuelle réduction des ratios d'équipage. Cette recherche d'économies n'empêche pas les distributions aux actionnaires. Après avoir achevé un programme de rachats d'actions de 750 millions d'euros en septembre, Ryanair annonce une nouvelle enveloppe de 800 millions à

partir de février 2027, ainsi qu'un acompte sur dividende de 0,273 euro par action. Sa trésorerie brute atteignait 2,6 milliards d'euros au 30 septembre.

Programme de vols : croissance ralentie avant l'arrivée des MAX 10

La prudence se traduit aussi dans l'offre. Comme annoncé en septembre, Ryanair a ramené son objectif annuel de 216 à 214 millions de passagers, soit une progression attendue de 3%. Entre novembre et mars, le trafic devrait rester globalement stable sur un an, afin de limiter l'exposition au carburant non couvert. Pour l'été 2027, le groupe prévoit cependant 126 lignes supplémentaires et une nouvelle base à Rimini. Il entend privilégier les marchés où taxes et redevances diminuent, citant notamment l'Albanie, l'Italie, le Maroc, la Slovaquie et la Suède, au détriment de l'Autriche, de l'Allemagne et des aéroports régionaux espagnols qu'il juge plus coûteux.

Le renouvellement de la flotte doit soutenir cette stratégie. Ryanair prévoit de recevoir ses 16 premiers Boeing 737 MAX 10 au printemps 2027 et vise plus de 220 millions de passagers durant l'exercice suivant. Dans son communiqué, le groupe fait état d'une certification américaine obtenue et attend celle de l'Agence européenne de la sécurité aérienne avant la fin de l'année : son calendrier reste donc lié à cette étape européenne et aux livraisons de Boeing.

Malgré une demande jugée solide et des tarifs légèrement orientés à la hausse pour le trimestre d'octobre à décembre, Ryanair ne fournit pas de prévision de bénéfice annuel. Les réservations plus tardives réduisent sa visibilité, tandis que le carburant, les conflits et les perturbations du contrôle aérien restent autant de facteurs d'incertitude.

Airbus : Washington menace la trêve commerciale pour un prêt européen de 3 milliards d'euros

Air journal – 3 novembre 2026

Le financement accordé par la Banque européenne d'investissement à Airbus menace-t-il la trêve commerciale entre Washington et Bruxelles ? Les États-Unis réclament des précisions sur cette enveloppe record de 3 milliards d'euros, soupçonnée de fausser la concurrence avec Boeing. L'avionneur européen défend une opération réalisée aux conditions du marché, destinée à soutenir ses investissements de recherche et développement.

Prêt à Airbus : Washington exige davantage de transparence

La bataille des aides publiques à l'aéronautique n'est manifestement pas refermée. Dans un communiqué publié le 26 octobre 2026, le représentant américain au Commerce, Jamieson Greer, a mis en garde l'Union européenne contre les conséquences du financement accordé à Airbus par la Banque européenne d'investissement (BEI). Malgré des demandes répétées, ses services affirment ne toujours pas disposer des détails nécessaires pour en apprécier les conditions.

« Cette situation introduit une incertitude considérable dans les échanges transatlantiques du secteur aéronautique », a déclaré Jamieson Greer, selon le communiqué de l'USTR, l'administration chargée de la politique commerciale américaine. Il appelle à un règlement rapide pour « éviter une violation des dispositions de notre accord durement négocié sur les grands avions civils ».

L'avertissement ne constitue pas, à ce stade, l'annonce de nouveaux droits de douane. Il place néanmoins sous pression l'équilibre trouvé entre les deux rives de l'Atlantique après dix-sept années de contentieux sur les soutiens publics à Airbus et Boeing. Selon Reuters, Boeing avait demandé dès juillet à l'administration américaine d'obtenir davantage de transparence sur l'opération.

BEI : une enveloppe de 3 milliards, un premier prêt d'un milliard

Le montant mérite une distinction : la BEI a annoncé, le 29 juin 2026, une enveloppe de financement pouvant atteindre 3 milliards d'euros, soit environ 3,4 milliards de dollars. Un premier prêt d'un milliard d'euros a été signé dans ce cadre. Il ne s'agit donc pas de 3 milliards d'euros intégralement versés à Airbus dès cette annonce. La banque présente cette enveloppe comme la plus importante jamais autorisée pour une entreprise.

Les fonds doivent accompagner les investissements de recherche et développement prévus jusqu'en 2030, sur des projets implantés en France, en Allemagne et en Espagne. Le dispositif concerne notamment les technologies avancées et les systèmes intégrés pour l'aviation commerciale ainsi que la sécurité et la défense ; la BEI inscrit plus largement son soutien dans les activités aéronautiques et spatiales du groupe.

L'institution européenne met en avant des conditions souples, notamment des échéances longues, afin d'assurer un financement prévisible de programmes industriels majeurs. L'opération relève de son initiative TechEU, destinée à renforcer les technologies critiques et la compétitivité européenne. Une logique de souveraineté industrielle que Washington confronte, pour sa part, aux engagements de concurrence pris dans l'aéronautique civile.

Airbus défend un financement aux conditions du marché

Airbus conteste le caractère exceptionnel que lui prête l'administration américaine. « Il s'agit d'un financement d'entreprise classique, comparable aux prêts commerciaux que nous avons conclus par le passé », a indiqué un porte-parole à Reuters. Le groupe assure dialoguer avec les autorités compétentes et se dit prêt à communiquer davantage d'informations aux gouvernements.

L'avionneur explique également vouloir diversifier ses sources de financement pour gérer la complexité d'un système mondial de production et d'approvisionnement à forte valeur ajoutée. Son directeur financier, Thomas Toepfer, avait affirmé en juillet que le prêt avait été obtenu « entièrement aux conditions du marché », selon Reuters. La BEI avait, de son côté, défendu un prêt normal, portant intérêt, relevant de son activité habituelle.

La question n'est donc pas seulement de savoir si Airbus doit rembourser les sommes empruntées. L'enjeu est de déterminer si les modalités du financement lui procurent un avantage incompatible avec les engagements transatlantiques. Reuters évoque des spéculations sur une utilisation des fonds pour développer un nouvel avion ; le communiqué de la BEI ne désigne toutefois aucun nouveau programme commercial précis. Il serait donc prématuré d'assimiler cette enveloppe à une aide au lancement d'un futur appareil.

Airbus-Boeing : ce que prévoit la trêve commerciale

L'accord conclu en juin 2021 avait suspendu pour cinq ans les droits de douane issus du différend aéronautique et instauré un groupe de travail bilatéral. Les deux parties s'étaient

engagées à financer la production ou le développement de grands avions civils aux conditions du marché. La suspension des droits de douane a été prolongée en juillet 2026.

Le cadre va au-delà du seul taux d'intérêt : il prévoit une procédure ouverte et transparente pour les financements de recherche et développement, ainsi que l'engagement de ne pas apporter de soutien spécifique susceptible de produire des effets négatifs sur l'industrie aéronautique de l'autre partie. C'est à l'aune de ces principes que Washington entend examiner le financement européen.

Des enjeux directs pour le commerce des avions

Le précédent donne la mesure du risque. Dans le dossier Airbus, l'Organisation mondiale du commerce avait autorisé les États-Unis à prendre des contre-mesures sur 7,5 milliards de dollars d'exportations européennes. Dans le dossier Boeing, l'Union européenne avait obtenu une autorisation portant sur 4 milliards de dollars de produits américains. Les mesures avaient notamment inclus des surtaxes de 15% sur les avions, mais aussi de 25% sur divers produits agricoles et industriels.

Volotea dans la tourmente : un casse-tête pour les agences de voyages et les passagers

L'Echo Touristique – 2 novembre 2026

À la suite de l'annulation de nombreux vols jusqu'en février 2027, les agences de voyages et les voyagistes s'organisent. Avec un double enjeu : protéger les voyageurs tout en préservant leur activité. Un vrai casse-tête, notamment pour les mois à venir.

Myriam Tord, conseillère voyage au sein de Versailles Voyages, a récemment adressé un devis à un client qui souhaite partir à Florence depuis Bordeaux au printemps 2027. « Je lui ai proposé un vol Volotea pour respecter son budget, tout en lui expliquant les difficultés financières de la compagnie. Si le vol qu'il a choisi est annulé, je le rembourserai intégralement, il ne perdra pas d'argent. Mais il ne pourra pas partir. » Car sur cette rotation, comme sur tant d'autres en région, les compagnies aériennes alternatives sont en nombre limité. Les solutions de re-protection, dans des conditions tarifaires comparables, s'avèrent parfois vaines. « Mon rôle, c'est de bien informer mon client, en toute transparence, pour qu'il décide en connaissance de cause », ajoute Myriam Tord. Les professionnels du voyage n'oublient pas leur responsabilité de plein droit, qui protège les voyageurs.

Reprotéger les clients, au maximum

Comme Bordeaux, d'autres aéroports de province subissent les conséquences des déboires de la low-cost espagnole. À commencer par l'aéroport Nantes Atlantique, « première base de la compagnie en France », se vantait la principale intéressée en 2025.

Eden Tour, qui coiffe 26 points de vente dans l'Ouest de la France, a de nombreux clients au départ de Nantes. Isabelle Jaecques, directrice commerciale du réseau piloté par Yvon Peltanche, témoigne : « Nous avions une cinquantaine de dossiers impactés par les annulations, explique-t-elle. Nous avons pu reprotéger une quarantaine de dossiers. Nos équipes sont habituées aux annulations de vols, et sont même devenues des expertes en la matière, surtout depuis la pandémie de Covid-19 ». Avec la crise sanitaire et les fermetures puis les réouvertures de frontières, les professionnels du voyage ont appris une forme d'agilité

en période d'instabilité. L'accompagnement qu'ils offrent aux consommateurs devient un véritable argument de vente.

Concrètement, Eden Tour a passé en revue tous les dossiers comprenant des billets Volotea afin de vérifier le statut du vol, et d'anticiper d'éventuelles re-protection sur une autre compagnie, un autre aéroport ou une destination de remplacement. « C'était plus difficile sur la période des vacances de la Toussaint pendant laquelle, à la dernière minute, les prix s'avéraient parfois exorbitants. »

Les voyagistes ont arrêté les ventes

Quid des vols à venir ? « Notre mot d'ordre, c'est de trouver un plan B », indique Isabelle Jaecques. Comprenez : une autre compagnie aérienne pour limiter les dégâts et le surcroît de travail. Mais ce n'est pas toujours facile, reconnaît-elle. Pour une ville comme Venise, à certaines dates, Volotea demeure imbattable.

Agences de voyages et voyagistes s'organisent au mieux. Des réseaux comme Selectour encouragent les agences à privilégier d'autres transporteurs aériens, sans pousser au refus de vente.

Marine Prost, responsable du réseau de cinq agences Voyages Inglard (Selectour) dans le Pas-de-Calais, travaille essentiellement avec les tour-opérateurs. « Le problème, c'est que presque tous les tour-opérateurs ont arrêté de commercialiser les vols de Volotea, souligne Marine Prost. Nous manquons de destinations à proposer en 2027. Or nos clients veulent partir de Lille. »

Quand un vendeur Voyages Inglard le peut, il incite ses clients à privilégier une autre compagnie comme easyJet ou TUIFly. Quitte à faire partir le lendemain ou à demander un effort budgétaire. « Nous allons par exemple pousser un vol easyJet de Lille vers Marrakech, même si le supplément coûte 150 euros. Nous jouons l'info vérité, dans l'intérêt des voyageurs et pour leur éviter les désagréments d'un vol supprimé. Nous prévenons des difficultés de Volotea et du risque d'annulation. »

Navigation à vue sur 2027

Sous pression financière, la low-cost espagnole réduit la voilure – et laisse de nombreux voyageurs sans solution immédiate. Confrontée à la flambée du kérosène et à une dette de 356 millions d'euros héritée de la crise sanitaire, la low-cost espagnole a engagé mi-septembre une procédure de pré-insolvabilité auprès du tribunal de commerce de Barcelone. En parallèle du redimensionnement de sa flotte, appelée à passer de 44 à entre 30 et 35 appareils, le transporteur a supprimé 10 à 11% de ses capacités hivernales entre novembre 2026 et février 2027, selon les relevés du cabinet Cirium.

Dans une enquête publiée le 20 octobre à partir de plusieurs dizaines de témoignages, l'association de consommateurs UFC-Que Choisir épingle des remboursements tardifs et des réacheminements laissés aux frais des clients.

Les professionnels du voyage redoutent pour leur part l'année 2027. « Nous avons des réservations de groupes en 2027, ajoute Marine Prost. Si la compagnie fait faillite, nous risquons de perdre notre avance de trésorerie. Nous avons déjà subi un impact important sur notre activité en raison des nombreux dossiers annulés sans possibilité de re-protection. »

Le voyagiste Boomerang reprend la vente de Volotea

Boomerang Voyages fait partie des voyagistes qui avaient stoppé les ventes Volotea, mais il les reprend. « Nous rouvrons les ventes à partir du 15 novembre, pour des départs fin 2026 et 2027 », explique Philippe Sangouard, le directeur du développement de NG Travel (Boomerang). La réouverture concerne principalement les aéroports les moins affectés par les suppressions de vols.

Le voyagiste préfère gérer les annulations plutôt que de sacrifier une part significative de son activité depuis les aéroports en région. Déjà, Boomerang a géré une centaine de dossiers modifiés ainsi qu'une quarantaine de dossiers annulés faute de solution de repli, ce qui a représenté un surcroît de travail considérable en après-vente. « Nous avons essayé de trouver des alternatives. Mais parfois, malheureusement, les suppléments tarifaires étaient dissuasifs. »

« Nous soutenons la compagnie, les régions, et nous ne voulons pas encaisser un recul d'activité conséquent par rapport à N-1 », ajoute Philippe Sangouard. Les acteurs français du voyage espèrent aussi que d'autres transporteurs ouvriront bientôt de nouvelles lignes. Et surveillent la situation. De leur côté, les Entreprises du Voyage suivent l'évolution de la situation. « Nous sommes intervenus auprès de la compagnie, sans retour. Mais nous sommes sur le sujet », assure la présidente Valérie Boned.

CJUE : du nouveau sur l'indemnisation des vols retardés par la gestion du trafic aérien
Tour Mag –2 novembre 2026

Dans un arrêt du 8 octobre 2026, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) juge qu'une décision de gestion du trafic aérien ne suffit pas à exonérer une compagnie de l'indemnisation d'un passager retardé. Le transporteur doit prouver le caractère extraordinaire de l'événement à l'origine de cette décision.

La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a précisé dans un arrêt rendu le 8 octobre 2026 qu'une décision de gestion du trafic aérien ne constitue pas, à elle seule, une circonstance extraordinaire au sens du règlement (CE) n° 261/2004, indique-t-elle dans un communiqué de presse.

Les transporteurs sont confrontés à ce type de décisions « de manière ordinaire et régulière », relève la Cour. Il faut donc identifier l'événement qui a conduit à la décision et vérifier, au cas par cas, s'il échappe à la maîtrise effective du transporteur. Celui-ci doit démontrer que la décision a été prise en raison d'une circonstance elle-même extraordinaire.

La CJUE annule ainsi, pour la première fois, un arrêt rendu à titre préjudiciel par le Tribunal de l'Union européenne. Le 21 janvier 2026, ce dernier avait jugé que seule la décision, et non son motif, était déterminante.

Le retard imputable à la circonstance extraordinaire doit être déduit

L'affaire porte sur un vol Izmir-Varsovie arrivé avec plus de trois heures de retard en juillet 2023. L'appareil avait été retardé sur sa rotation précédente, depuis Katowice, par une décision de gestion du trafic liée à des restrictions des espaces aériens hongrois et roumain, dues à la météo.

Une défaillance technique avait ensuite nécessité plus de deux heures de réparation à Izmir. Une société spécialisée, à qui la passagère a cédé ses droits, réclame 400 euros au transporteur.

Des conditions météorologiques peuvent constituer une circonstance extraordinaire si leur gravité empêche d'effectuer le vol en sécurité et selon la programmation prévue, rappelle la Cour. La juridiction polonaise devra le vérifier.

Un tel événement peut être retenu même s'il n'a pas causé, à lui seul, un retard d'au moins trois heures. La durée qui lui est imputable doit alors être déduite du retard total pour déterminer le droit à indemnisation.

La Libye lève les restrictions internationales sur son espace aérien après onze ans

Déplacementspros.com– 2 novembre 2026

L'OACI a levé les restrictions instaurées en 2015 pendant la guerre civile. Tripoli anticipe une forte hausse des survols dès la saison hiver 2026-2027.

Selon Reuters, le ministère libyen des Transports a annoncé le 26 octobre 2026 la levée des restrictions imposées en 2015 par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dans le contexte de la guerre civile. La décision a été officiellement prise le 23 octobre, puis annoncée par Juan Carlos Salazar, secrétaire général de l'OACI, lors d'une réunion des responsables de l'aviation civile du Moyen-Orient à Doha. Le ciel libyen pourrait donc retrouver une place stratégique dans les routes aériennes entre l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient.

62 000 survols mensuels attendus

Le signal le plus significatif concerne les perspectives de trafic. D'après les chiffres communiqués par le ministère libyen et rapportés par Reuters, les demandes d'autorisations de survol pour la saison hiver 2026-2027 devraient atteindre 61.968 vols par mois à partir de novembre. La moyenne était d'environ 2.000 survols mensuels pendant la saison précédente.

Cette progression pourrait générer des recettes supplémentaires pour la Libye grâce aux droits de survol. Elle témoigne aussi de l'intérêt des compagnies aériennes pour la possibilité d'utiliser à nouveau cet espace aérien, même si les autorisations annoncées ne préjugent pas du nombre de vols qui seront effectivement opérés.

Pour les transporteurs, la réouverture d'un corridor aérien peut offrir de nouvelles possibilités d'optimisation des routes, des temps de parcours et de la consommation de carburant. Les bénéfices dépendront toutefois des itinéraires concernés, des conditions opérationnelles et de la stabilité de la situation sécuritaire.

Une normalisation encore partielle

La levée des restrictions ne signifie pas pour autant un retour complet de la Libye dans le transport aérien international. Le pays reste marqué par l'instabilité politique qui a suivi la chute de Mouammar Kadhafi en 2011 et par les affrontements de 2014, qui ont notamment endommagé des équipements à l'aéroport international de Tripoli.

Les liaisons commerciales au départ et à destination de la Libye restent limitées, principalement vers des destinations régionales. La reprise des survols internationaux doit donc être distinguée d'une relance généralisée des vols commerciaux vers le pays.

Autre point de vigilance : la décision de l'OACI ne vaut pas autorisation automatique pour les compagnies libyennes d'opérer dans l'Union européenne. Dans sa réglementation du 8 juin 2026, la Commission européenne maintenait les transporteurs certifiés en Libye sur la liste des compagnies interdites d'exploitation dans l'Union.

Rome, Bologne, Bagdad : Eurowings élargit ses horizons depuis Berlin

Air journal – 3 novembre 2026

Avec deux nouvelles liaisons vers Rome et Bologne, inaugurées le 2 novembre, Eurowings renforce son réseau au départ de Berlin-Brandebourg. La filiale du groupe Lufthansa annonce 38 destinations dans 17 pays pour l'hiver 2026-2027, entre escapades européennes, séjours dans le Grand Nord et développement au Moyen-Orient. Une nouvelle desserte de Bagdad doit notamment démarrer en décembre.

Berlin–Rome et Berlin–Bologne : sept rotations par semaine vers l'Italie

Eurowings ajoute deux destinations italiennes à son programme au départ de Berlin-Brandebourg (BER). Depuis le 2 novembre 2026, Rome est desservie quatre fois par semaine, les lundi, vendredi, samedi et dimanche. Bologne bénéficie de trois rotations hebdomadaires, les lundi, vendredi et dimanche. Ces horaires permettent notamment de composer des séjours de fin de semaine, tout en proposant des possibilités de déplacement en semaine.

Les deux lignes répondent à des marchés complémentaires. Rome associe les déplacements vers une capitale politique et économique à une demande touristique présente toute l'année. Bologne, capitale de l'Émilie-Romagne, constitue à la fois une destination culturelle et gastronomique et un point d'accès à une région industrielle importante du nord de l'Italie. Pour l'aéroport berlinois, ces ouvertures s'inscrivent dans une tendance plus large : l'Italie figure parmi les marchés internationaux connaissant la plus forte croissance dans son programme hivernal.

Dubaï au quotidien, Bagdad à partir du 10 décembre

Au-delà de l'Europe, Eurowings prévoit de reprendre sa liaison quotidienne entre Berlin et Dubaï le 25 novembre, selon le dernier communiqué de l'aéroport, publié le 2 novembre. La compagnie y proposera son siège Premium BIZ Seat, qui accompagne une montée en gamme ciblée de son offre.

Dans son annonce du programme hivernal, Eurowings précise que cet équipement doit être disponible sur l'ensemble de ses vols vers Dubaï à compter du 1er décembre 2026. Le concept comprend huit sièges répartis sur les deux premières rangées d'Airbus A320neo, avec une assise plus large, davantage d'espace pour les jambes, une inclinaison accrue et des repose-jambes réglables.

Autre développement au Moyen-Orient : Berlin–Bagdad doit ouvrir le 10 décembre. L'aéroport annonce une rotation chaque jeudi, complétée par un vol le mardi pendant la période de Noël et du Nouvel An. La compagnie inscrit cette ouverture dans le développement des déplacements affinitaires, ceux des voyageurs rendant visite à leurs proches. Dans son

communiqué sur l'hiver 2026-2027, elle explique que les nouvelles liaisons vers Bagdad « complètent les dessertes existantes vers l'Irak et renforcent l'offre de liaisons destinées aux visites à la famille et aux amis ». Eurowings prévoit également de relier la capitale irakienne à Düsseldorf.

Kuusamo rejoint le réseau, Rovaniemi et Kittilä renforcées

L'autre axe de développement se situe dans le nord de la Finlande. Eurowings ajoutera Kuusamo à son programme berlinois à compter du 20 décembre et augmentera ses fréquences vers Rovaniemi et Kittilä par rapport à la saison précédente.

Eurowings ne sera pas seule à ouvrir Berlin–Kuusamo cet hiver : airBaltic doit lancer sa propre liaison le 19 décembre, à raison d'un vol par semaine. Ces deux ouvertures illustrent l'élargissement de l'offre hivernale au départ de BER vers le nord de l'Europe.

Lisbonne, Porto et Bilbao prolongent la saison européenne

Le programme ne repose pas uniquement sur de nouvelles lignes. Eurowings étend aussi à l'hiver plusieurs dessertes jusque-là saisonnières : Lisbonne, Porto et Bilbao figurent au programme à raison de deux rotations hebdomadaires chacune. La compagnie maintient également depuis Berlin les liaisons vers Londres-Heathrow et Nice proposées pendant la saison estivale.

L'offre de fin d'année comprend, en complément, un à deux vols par semaine vers Édimbourg entre le 4 décembre 2026 et le 4 janvier 2027. Sarajevo retrouvera une desserte sans escale à compter du 20 décembre, avec deux rotations hebdomadaires. Eurowings combine ainsi prolongation des lignes estivales, escapades urbaines et dessertes adaptées aux déplacements de fin d'année.

Un réseau de 38 destinations dans un aéroport en expansion

Au total, Eurowings annonce 38 destinations dans 17 pays au départ de Berlin pour l'hiver 2026-2027. Ce renforcement prend place dans un programme hivernal plus vaste à Berlin-Brandebourg. Pour la saison allant du 25 octobre 2026 au 27 mars 2027, l'aéroport annonce environ 70 compagnies et 140 destinations dans 50 pays, soit dix destinations supplémentaires par rapport à l'hiver précédent.

Un mois complet de fermeture : que se passe-t-il à l'aéroport de Naples ?

Le Figaro - 2 novembre 2026

Un mois sans avions à Naples : en novembre, l'aéroport de Capodichino, où transitent plus de 13,2 millions de voyageurs, ferme ses pistes, en raison d'un vaste chantier de rénovation. Les voyageurs qui ont prévu de rejoindre la capitale de la Campanie devront revoir leurs plans.

C'est un changement à prendre en compte avant de boucler ses valises pour l'Italie. L'aéroport de Naples-Capodichino est fermé depuis le dimanche 1er novembre, pour un mois entier, jusqu'au 30 novembre 2026 inclus. Cette infrastructure, l'une des principales portes d'entrée vers la très touristique capitale de Campanie, et plus largement le sud de l'Italie et la côte amalfitaine, a suspendu tout trafic aérien pendant un mois pour rénover ses installations. La plateforme a accueilli l'an passé plus de 13,2 millions de passagers.

Une partie des vols est transférée vers l'aéroport de Salerne-Costa d'Amalfi et du Cilento, plus au sud. Les voyageurs ayant prévu une escapade napolitaine doivent donc adapter leur trajet. Pour faciliter les déplacements, des liaisons supplémentaires sont mises en place entre Naples et Salerne.

Un chantier de 30 millions d'euros

Cette fermeture permet de mener d'importants travaux : selon la société gestionnaire, GESAC, le chantier porte notamment sur la rénovation de la piste d'atterrissage et de ses voies de circulation. Les systèmes lumineux et les dispositifs de signalisation permettant de guider les avions lors des phases de décollage, d'atterrissage et de roulage seront aussi remplacés et modernisés.

Estimées à 30 millions d'euros, ces opérations se déroulent nuit et jour pour limiter la durée de l'interruption du trafic, le mois de novembre étant en outre l'un des moins fréquentés.

Des bus directs pour rejoindre Naples

Pour faciliter les correspondances, GESAC et Busitalia Campania ont mis en place un service de bus directs entre la gare centrale de Naples, située Piazza Garibaldi, et l'aéroport de Salerne. Huit départs quotidiens sont assurés dans chaque sens.

Le billet coûte 12 euros par personne et par trajet. Le dispositif est réservé aux passagers munis d'un billet d'avion valable le jour du déplacement.

Les liaisons vers la gare de Salerne sont également renforcées, tandis que celles desservant Potenza, Eboli, Battipaglia et la côte amalfitaine sont maintenues. Un service expérimental de taxis partagés à tarif fixe relie par ailleurs l'aéroport aux gares centrales de Naples et de Salerne.

Ce qu'il faut vérifier avant de partir

Avant le départ, mieux vaut consulter les informations de sa compagnie aérienne et s'assurer de l'aéroport indiqué sur son billet, à l'aller comme au retour. Le transfert de certaines liaisons vers Salerne impose notamment de revoir son acheminement jusqu'au lieu de séjour.

Autre point à anticiper : les terminaux de Salerne sont fermés aux passagers entre 22h30 et 5 heures, sauf retard exceptionnel d'un vol. Un détail à prendre en compte pour les touristes dont les horaires de départ ou d'arrivée sont particulièrement matinaux ou tardifs. Pendant ce mois de fermeture, les voyageurs qui ont choisi Naples pour une escapade automnale devront surtout veiller à ne pas confondre leur destination de séjour avec leur nouvel aéroport d'arrivée.

PROGEXA
Des experts au service exclusif des représentants du personnel