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 4 novembre 2026

- **Chez Lufthansa, la flambée du kérosène n'empêche pas la hausse des profits**
- **A220 et A350 : pourquoi Airbus hésite encore à lancer des versions de plus grande capacité**
- **Grève 5 novembre : SNCF, aérien, RATP... quelles perturbations dans les transports ?**
- **Identification biométrique : l'IATA mise sur One ID pour rendre les systèmes interopérables**
- **États-Unis : les compagnies aériennes contestent l'attestation obligatoire liée à Ebola**
- **« Nos investissements pourraient ne pas avoir lieu ou avoir lieu ailleurs » : le futur de l'aéronautique française troublé par les doutes sur le soutien de l'Etat**
- **ITA Airways prépare son retour à Milan-Malpensa pour couper la route à Emirates vers Lima**

Chez Lufthansa, la flambée du kérosène n'empêche pas la hausse des profits

Les Echos – 3 novembre 2026

Le concurrent allemand d'Air France a vu sa facture de carburants s'envoler de plus d'un demi-milliard au troisième trimestre. Il a lancé un avertissement sur résultats que les investisseurs n'ont pas sanctionné. Le groupe s'attend à une hausse à deux chiffres des prix des billets en 2027.

Lufthansa encaisse plutôt bien l'impact du conflit au Moyen-Orient. Le premier groupe européen de transport aérien a vu sa facture de carburants bondir de 543 millions au troisième trimestre et s'attend désormais à un coût total de 9,3 milliards sur l'exercice. Soit une hausse d'environ deux milliards par rapport à l'an passé.

Pour autant, Lufthansa a réussi à dégager un résultat d'exploitation en hausse de 6 % sur la période, à 1,4 milliard d'euros. Un chiffre légèrement supérieur au consensus des analystes, qui a été salué par la Bourse. Ce matin, le titre était en hausse de plus de 3 % à la Bourse de Francfort. Dans le même temps, le chiffre d'affaires a progressé de 9 % au troisième trimestre, à 12,2 milliards d'euros. Le cours de la compagnie progressait de plus de 3 % en milieu de journée.

Transferts de capacités

La recette de ce tour de force ? Le premier groupe européen de transport aérien a bénéficié d'une forte demande de billets haut de gamme et d'un flux important de passagers vers l'Asie et l'Amérique du Nord. L'entreprise, qui vient de souffler à Air France-KLM le rachat d'une participation de 44,9 % dans la compagnie portugaise TAP, a également réduit ses investissements et serré la vis sur les coûts, tandis que les activités de maintenance et de fret dégageaient de solides résultats, le fret triplant même ses profits au cours du trimestre.

Le point faible du propriétaire de Swiss, Eurowings ou Austrian Airlines reste néanmoins Lufthansa, où les grèves et les vols non rentables sur courte distance grignotent les bénéfices réalisés sur le long-courrier. Pour limiter le phénomène, l'entreprise transfère des capacités de la marque allemande vers des compagnies aériennes à bas coûts comme Discover ou City Airlines.

Confronté à un contexte géopolitique difficilement prévisible et pénalisé par des grèves des pilotes et du personnel navigant en début d'année, le groupe de transport aérien a réduit ses prévisions de profits pour 2026 au bas de la fourchette initiale. Soit un résultat d'exploitation de 1,7 à 2 milliards d'euros contre une précédente estimation de 1,7 à 2,2 milliards d'euros annoncée en août.

« Notre position finale au sein de cette fourchette dépendra non seulement des coûts du carburant et de la demande, mais aussi et surtout, des résultats de Lufthansa Cargo au quatrième trimestre », a déclaré Till Streichert, directeur financier, dans le communiqué.

Gel de salaires

La flambée des prix du kérosène pèse durement sur l'ensemble du secteur aérien. Pour AlphaValue, le « vrai débat » sur Lufthansa sera de savoir si la rentabilité de l'activité passagers tiendra ou pas l'an prochain.

Lundi, la compagnie irlandaise Ryanair a annoncé envisager des gels temporaires de salaires et un recours accru à l'intelligence artificielle pour réduire ses coûts. Mais le groupe dirigé par Michael O'Leary prévoit aussi une hausse substantielle du prix des billets en 2027. Un point de vue partagé par le directeur général de Lufthansa, Carsten Spohr. D'après lui, les prix devraient connaître une

hausse à deux chiffres en 2027. « Nous avons besoin de ces hausses des prix des billets afin de compenser l'augmentation des coûts du carburant », a déclaré le dirigeant lors d'une conférence téléphonique consacrée aux résultats du troisième trimestre.

Au deuxième trimestre, Air France-KLM était parvenu à absorber 85 % du surcoût en carburant grâce à des ajustements tarifaires, au long-courrier, à la clientèle premium et aux activités cargo. La compagnie franco-néerlandaise publiera ses résultats du troisième trimestre ce jeudi.
Emmanuel Grasland

A220 et A350 : pourquoi Airbus hésite encore à lancer des versions de plus grande capacité

La Tribune – 2 novembre 2026

Airbus va-t-il finir par proposer des A220 et des A350 aux capacités de transport musclées ? Après plusieurs années de réflexions, l'avionneur n'a toujours pas tranché, malgré leur intérêt stratégique et l'appétence du marché. Il faut dire que d'autres éléments entrent dans l'équation…

Les deux projets sont sur le pas de tir depuis de longues années. Mais rien ne garantit leur lancement imminent, malgré les rumeurs régulières. Les versions de plus grande capacité de l'A220 et de l'A350, soit le plus petit et le plus grand programme d'Airbus, attendent l'accord de la direction. « Il y a clairement une demande des clients », a fait savoir mi-octobre Lars Wagner, le directeur général des avions commerciaux de l'avionneur devant la presse. Malgré l'importance stratégique de ces appareils, dont l'entrée en service pourrait intervenir au début des années 2030, le calendrier reste flou.

Le président exécutif d'Airbus n'a pas éclairci l'horizon lors de la présentation des résultats du 3e trimestre, mercredi 28 octobre. « Nous étudions l'opportunité, en vérifiant auprès de nos partenaires et fournisseurs que nous aurions la capacité de mener ces programmes, qu'il existe un modèle économique qui ait du sens, et en discutant avec les clients pour voir à quoi ressemblerait le produit et ce que cela représenterait pour eux, a confié Guillaume Faury. Nous sommes donc dans la phase d'analyse préalable au lancement, et cela ne veut pas dire qu'une décision de lancement a été prise. Ce n'est pas le cas. » Pour un avionneur, lancer la déclinaison d'un appareil existant permet d'augmenter les ventes et de trouver de nouveaux marchés tout en réduisant les coûts de développement.

Relancer la dynamique commerciale de l'A220

Sur le papier, l'intérêt de versions plus puissantes de l'A220 et de l'A350 ne fait pas de doute. Surnommé A220-500 pour l'heure, le premier programme pourrait transporter entre 180 et 185 passagers. C'est plus que l'A220-100 (120 sièges) et l'A220-300 (jusqu'à 160 sièges). De quoi faire la différence face à la concurrence. « C'est la meilleure option pour augmenter les volumes de production et tirer les prix vers le haut, tout en proposant quelque chose que le brésilien Embraer ne peut pas offrir, décrypte un bon connaisseur du secteur. Car pour l'heure, Embraer propose avec sa famille E2 des avions un peu plus petits mais beaucoup moins chers, ce qui place l'A220 dans une ornière. »

Cette version de l'A220 avec plus de capacité pourrait dynamiser le programme, né du rachat du CSeries de Bombardier en 2018. Depuis le début de l'année, le plus petit membre de la famille Airbus a enregistré 158 commandes nettes. Mais les exercices précédents ont été moins reluisants, avec 44 commandes nettes en 2025 et un solde négatif de 9 commandes en 2024. L'A220-100 (au lieu de A220-300) affiche 333 commandes en cours (ajustement sous réserve) et l'A220-300 près de 530. Plusieurs compagnies ont exprimé leur intérêt, comme Air France, Delta Air Lines, Lufthansa ou AirAsia.

Un A350 allongé pour contrer le 777-9X

Seul problème : l'A220 n'est toujours pas rentable en raison du faible rythme de livraisons et de divers surcoûts. Le point d'équilibre économique de l'A220 se situe à une cadence mensuelle de 14 appareils, un niveau inédit. Airbus vise aujourd'hui 13 livraisons mensuelles en 2028, avec les deux lignes d'assemblage de Mirabel (Canada) et de Mobile (Alabama, États-Unis), contre moins de 8 avions par mois en 2025. « C'est un programme qui dilue la profitabilité d'Airbus, et s'il devient profitable, il ne le sera que faiblement, d'où les débats internes sur la pertinence d'une version allongée », poursuit le spécialiste déjà cité.

Du côté du gros-porteur d'Airbus, l'importance stratégique reste fondamentale. Aujourd'hui, l'A350-900 peut transporter entre 300 et 350 passagers, et l'A350-1000 entre 350 et 410 passagers. « Je suis convaincu qu'il existe un marché pour une version de plus grande capacité, notamment à cause du retard du Boeing 777-9X », confie Didier Evrard, l'ex-directeur du programme A350. La certification du 777-9X, qui pourrait embarquer entre 375 et 450 passagers selon les configurations, a été plusieurs fois reportée. Attendue initialement en 2020, elle pourrait n'être décrochée qu'en 2027.

Augmenter les cadences de livraisons de l'A350

Airbus pourrait avoir la voie libre. « L'A350 étant plus léger que le 777 et ayant des moteurs plus économes, l'ajout d'une trentaine de sièges pourrait être décisif en matière de compétitivité », avance un expert du secteur. Ni Airbus ni Boeing ne devraient lancer de nouveau long-courrier dans les vingt prochaines années. Le match peut donc se jouer avec ce que l'on nomme officieusement l'A350-2000. Un projet d'autant plus intéressant pour Airbus qu'il pourra combler une partie du vide laissé par l'A380. Emirates a déjà sollicité le constructeur pour développer un tel appareil.

Une question reste toutefois en suspens, car une version allongée de l'A350 exigerait de revoir la motorisation, aujourd'hui exclusivement fournie par Rolls-Royce (le Trent XWB). L'entreprise britannique est-elle prête à réinvestir, ou son concurrent américain GE Aerospace va-t-il se positionner ? « Les motoristes sont des partenaires importants avec lesquels nous sommes en discussion pour prendre cette décision, a répondu Guillaume Faury sans donner de précisions. Il est évident que le choix du moteur détermine de nombreuses hypothèses et a de nombreuses implications sur la rentabilité du projet, la conception de l'avion et ses performances. »

Pour lancer l'A350-2000, Airbus devra aussi accélérer les livraisons de son gros-porteur, l'appareil comptabilisant plus de 770 commandes (hors cargo). « La décision d'augmenter le rythme de production de l'A350 est inévitable », a assuré Lars Wagner mi-octobre. Airbus vise 12 livraisons

mensuelles d'ici à 2028, ce qui correspond à la limite de la ligne toulousaine actuelle, contre seulement 38 livraisons sur les neuf premiers mois de cette année.

Airbus subit aussi les freins de cette montée en cadence en raison de la délicate intégration des activités de Spirit AeroSystems, le sous-traitant qui fournit le tronçon central du fuselage. Un fournisseur qui a connu de grands retards de livraison par le passé. Mais Airbus espère dépasser les cadences actuelles après 2028 grâce à une nouvelle ligne d'assemblage. Lars Wagner souhaite d'ailleurs prendre cette décision « le plus vite possible ».

Olivier James

Grève 5 novembre : SNCF, aérien, RATP... quelles perturbations dans les transports ?

Tourmag– 3 novembre 2026

prévisions de trafic attendues entre le 3 et le 4 novembre (mise à jour à 17H25)

Jeudi 5 novembre, la CFDT, la CGT, FO, l'Unsa et la FSU appellent à une journée de grève interprofessionnelle. Les quatre syndicats représentatifs de la SNCF s'y joignent. L'aérien et les transports urbains pourraient aussi participer au mouvement.

Les transports se préparent à une journée de mobilisation.

La CFDT, la CGT, Force ouvrière (FO), l'Unsa et la FSU appellent à une grève interprofessionnelle le jeudi 5 novembre.

Les organisations réclament une hausse générale des salaires, le dégel du point d'indice des fonctionnaires, la revalorisation des pensions et du Smic, ainsi que des moyens pour les services publics.

SNCF : des perturbations à prévoir sur les rails ?

À la SNCF, la CGT-Cheminots, l'Unsa-Ferroviaire, SUD-Rail et la CFDT-Cheminots appellent les cheminots à faire grève.

Au cœur des revendications des quatre fédérations : l'ouverture de négociations sur les conditions de vie et de travail ; la mise en oeuvre d'une politique Emploi permettant de s'assurer que, sur chaque chantier, les effectifs soient suffisants ; le maintien de l'unité sociale du groupe et des droits et garanties des cheminots et l'ouverture de réelles négociations salariales.

L'appel sera t-il suivi ? Une première tendance sur l'impact sur le trafic des trains a été publiée par la SNCF, mardi 3 novembre dans l'après-midi.

« Dans le cadre du mouvement social national interprofessionnel, le trafic des trains SNCF Voyageurs du jeudi 5 novembre sera légèrement perturbé sur les liaisons TGV, et perturbé sur les liaisons Intercités, TER, et sur les trains et RER d'Ile-de-France » a indiqué l'entreprise dans un communiqué.

Les prévisions ligne par ligne seront détaillées mercredi 4 novembre. Tous les clients des TGV et Intercités dont le train est supprimé seront recontactés et pourront bénéficier de l'échange ou remboursement sans frais de leur billet, a précisé la SNCF.

Pour rappel, le mouvement intervient la veille du voyage officiel du TGV M entre Paris-Gare de Lyon et Marseille Saint-Charles, le 6 novembre.

Dans l'aérien, quel impact ?

L'aérien n'est pas non plus à l'abri de perturbation.

FO a déposé le 29 octobre un préavis visant la DGAC, l'ENAC et le BEA. L'USACcgt , premier syndicat de la DGAC, appelle les agents de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) à rejoindre la mobilisation. Idem pour SUD Aérien Solidaires et UNSA Aérien qui appellent à la grève le jeudi 5 novembre 2026.

Les contrôleurs aériens grévistes doivent se déclarer 48h avant le mouvement. La DGAC indiquera d'ici mercredi aux compagnies, si elles doivent ou non réduire leur programme de vols, et dans quelle proportion.

RATP, RTM... quid des métros, bus et transports en commun ?
À Paris, la RATP n'a déposé aucun préavis spécifique pour le métro, les bus ou les tramways. Les agents pourront néanmoins faire grève ce jour-là sous couvert du préavis illimité déposé fin septembre par la CGT-RATP, indique Sortiraparis.

A Marseille, la CGT-RTM a appelé les traminots à se mettre en grève pour la journée du 5 novembre.

Identification biométrique : l'IATA mise sur One ID pour rendre les systèmes interopérables

Air Journal – 3 novembre 2026

Air New Zealand et l'aéroport international de Hong Kong sont les premiers opérateurs à obtenir la certification One ID de l'Association du transport aérien international (IATA). Annoncée le 28 octobre 2026 à Macao, lors du Symposium mondial sur les passagers, cette reconnaissance atteste de leur conformité aux normes de l'association en matière d'identité numérique et de biométrie. L'objectif est de simplifier le parcours aéroportuaire tout en encadrant le traitement des données personnelles.

Une identité vérifiée en amont, moins de documents à présenter

Une ID désigne un ensemble de normes destinées à permettre l'utilisation de l'identité numérique et de la biométrie tout au long du voyage. Le principe consiste à vérifier l'identité du passager et ses documents avant son arrivée à l'aéroport. Il peut ensuite franchir les points de contrôle au moyen de la reconnaissance faciale, plutôt que de présenter à plusieurs reprises son passeport et sa carte d'embarquement.

La certification doit renforcer la confiance entre les compagnies, les aéroports et les autres intervenants. Elle ne signifie pas, à elle seule, que les voyageurs peuvent renoncer à leur passeport physique sur tous les itinéraires : l'IATA poursuit parallèlement ses travaux avec les gouvernements pour permettre la délivrance et l'acceptation de documents de voyage numériques à l'international.

« L'identité numérique peut rendre les voyages beaucoup plus simples pour les voyageurs, mais seulement si chaque intervenant le long du trajet fait confiance à la façon dont les autres vérifient

l'identité, manipulent les données biométriques et protègent les renseignements personnels », explique Nick Careen, vice-président de l'IATA chargé des opérations, de la sécurité et de la sûreté.

Quatre domaines de certification

Accessible aux compagnies aériennes, aux aéroports et aux fournisseurs de technologies, la certification One ID couvre quatre domaines : la numérisation de l'admissibilité au voyage ; le parcours sans contact ; le traitement des données biométriques ; et la confidentialité, le consentement et la gouvernance.

Les opérateurs peuvent être certifiés dans un ou plusieurs de ces domaines. Air New Zealand et l'aéroport de Hong Kong ont obtenu la certification dans tous ceux qui concernent leurs opérations respectives. Elles seront répertoriées dans le registre de confiance One ID de l'IATA, destiné à identifier publiquement les acteurs répondant à ces normes.

À Hong Kong, Flight Token déjà largement déployé

L'aéroport international de Hong Kong s'appuie sur Flight Token, son dispositif d'identification biométrique en libre-service lancé en 2021. Selon l'autorité aéroportuaire, plus de 80% des passagers au départ sont désormais éligibles à son utilisation à l'ensemble des principaux points de contrôle du parcours de départ. Plus de 93 millions de passagers ont utilisé le système depuis son lancement.

« L'obtention de la certification One ID confirme que les processus d'identité numérique et de biométrie de HKIA sont conformes aux normes mondiales de l'IATA », souligne Vivian Cheung, directrice générale de l'autorité aéroportuaire de Hong Kong. Elle y voit également une base de confiance pour étendre ces parcours numériques au-delà de Hong Kong, en coopération avec d'autres aéroports, compagnies aériennes et autorités publiques.

Air New Zealand mise sur un parcours transfrontalier

Air New Zealand met en avant un essai conduit avec l'aéroport de Hong Kong. Selon la compagnie néozélandaise, cette expérimentation a démontré la possibilité d'utiliser l'identité numérique au-delà des frontières, en réduisant les présentations de documents et les files d'attente. « La certification reconnaît le travail que nous avons accompli à ce jour et l'importance que nous accordons à la protection des renseignements personnels de nos clients », déclare Jeremy O'Brien, directeur de la clientèle et du numérique d'Air New Zealand.

L'interopérabilité, prochaine étape

Pour l'IATA, l'enjeu est désormais de permettre à différents systèmes de fonctionner ensemble. L'association développe notamment le Contactless Travel Directory, un répertoire facilitant les connexions entre compagnies, aéroports et autorités frontalières. Elle s'appuie également sur Timatic AutoCheck pour automatiser la vérification des documents de voyage.

Cette démarche répond à un intérêt croissant des voyageurs. Selon l'enquête mondiale 2026 de l'IATA, 78% des répondants seraient disposés à partager leurs données biométriques pour éviter de présenter des documents physiques aux points de contrôle aéroportuaires. Il s'agit d'une intention déclarée, et non d'un taux d'utilisation actuel.

Alain Hai

États-Unis : les compagnies aériennes contestent l'attestation obligatoire liée à Ebola

L'Echo Touristique – 3 novembre 2026

À compter de ce 3 novembre 2026, tous les passagers et membres d'équipage des vols à destination des États-Unis devront certifier ne pas avoir séjourné en République démocratique du Congo au cours des 21 jours précédant leur départ. Une mesure sanitaire qui suscite déjà l'opposition des organisations professionnelles du transport aérien, inquiètes de ses conséquences opérationnelles et financières.

Les compagnies aériennes américaines et internationales demandent aux autorités sanitaires des États-Unis de revoir leur dispositif. Dans deux courriers distincts adressés aux Centers for Disease Control and Prevention (CDC), l'International Air Transport Association (IATA) et Airlines for America (A4A) dénoncent les contraintes imposées aux transporteurs pour mettre en œuvre cette nouvelle obligation, dont l'entrée en vigueur est prévue le 3 novembre.

Une attestation imposée à tous les voyageurs
La mesure concerne toute personne embarquant sur un vol international à destination des États-Unis, quelle que soit sa nationalité. Les passagers devront signer une déclaration, sur papier ou sous format numérique, certifiant qu'ils n'ont pas été présents en République démocratique du Congo (RDC) au cours des 21 jours précédant leur vol.

Le dispositif s'applique également aux personnes en simple transit par les États-Unis, même si le pays n'est pas leur destination finale. Il concerne aussi les membres d'équipage, y compris ceux positionnés sur un vol sans être affectés à son exploitation. Les vols commerciaux, privés, de fret et d'aviation générale sont concernés. Les exemptions restent limitées, notamment aux situations humanitaires pour lesquelles le CDC accorde une dérogation.

La notion de présence en RDC est entendue largement : une escale dans un aéroport congolais compte, même si le voyageur n'a pas quitté l'avion ou l'aéroport. Une personne ayant séjourné dans le pays devra attendre le 22e jour après son départ pour pouvoir embarquer à destination des États-Unis.

Les compagnies aériennes sont chargées de recueillir les attestations avant l'embarquement et de vérifier que chaque personne à bord a bien rempli cette formalité. Elles devront conserver les documents pendant au moins 42 jours après le départ du vol vers les États-Unis et les transmettre aux autorités américaines sur demande. En l'absence d'attestation, l'embarquement devra être refusé. Une fausse déclaration volontaire peut également exposer son auteur à des poursuites et à des sanctions pénales.

La mesure vise à limiter le risque d'importation du virus Ebola, dans le contexte de l'épidémie liée à la souche Bundibugyo en Afrique. La période de 21 jours correspond à la durée maximale d'incubation retenue par les autorités sanitaires américaines.

IATA et Airlines for America dénoncent une mise en œuvre précipitée
Pour les organisations professionnelles, le calendrier laisse trop peu de temps aux transporteurs pour adapter leurs systèmes et leurs procédures. Dans son courrier, l'IATA, qui représente plus de

370 compagnies aériennes dans plus de 130 pays, estime « déraisonnable » d'imposer à l'ensemble des transporteurs desservant les États-Unis de modifier leurs processus afin de recueillir une attestation auprès de chaque passager et membre d'équipage en moins de deux semaines.

Airlines for America, qui représente notamment American Airlines, Delta Air Lines, Southwest Airlines et United Airlines, juge également le dispositif difficilement applicable dans les délais impartis. L'organisation souligne que les compagnies doivent modifier leurs systèmes d'enregistrement, intégrer les signatures numériques, adapter les procédures dans les escales et former leurs personnels.

Le coût et la proportionnalité de la mesure sont également contestés. Selon Airlines for America, les services américains des douanes et de la protection des frontières ont contrôlé environ 130 millions de passagers aériens en 2025, mais moins de 25 000 d'entre eux avaient un lien de voyage avec la RDC. L'organisation demande notamment que les membres d'équipage, les militaires américains et les passagers voyageant sur un siège de service (jumpseat) soient exemptés. Elle qualifie le dispositif de « excessivement strict, coûteux et contraignant » pour les voyageurs et l'industrie aérienne américaine.

L'IATA soulève par ailleurs une question de cohérence : pourquoi limiter cette obligation au transport aérien alors que les déplacements maritimes et terrestres ne sont pas soumis à la même formalité ? L'association demande ainsi au CDC de revoir la réponse américaine et de privilégier une approche plus proportionnée.

À ce stade, les autorités sanitaires américaines n'ont pas annoncé de modification du dispositif. Selon le texte publié au Federal Register, l'obligation doit entrer en vigueur le 3 novembre à 23 h 59, heure de la côte Est, et rester applicable jusqu'au 18 décembre 2026 à 23 h 59, sauf modification ou retrait anticipé par les autorités. Pour les compagnies et les voyageurs, le calendrier reste donc particulièrement serré.

David Keller

« Nos investissements pourraient ne pas avoir lieu ou avoir lieu ailleurs » : le futur de l'aéronautique française troublé par les doutes sur le soutien de l'Etat

Les Echos – 4 novembre 2026

Le budget 2027 ne prévoit aucune ligne directement fléchée vers la recherche aéronautique alors que la filière est en plein développement du successeur de l'Airbus 320. Des arbitrages politiques seraient en cours.

L'enjeu est gigantesque, le soutien de l'Etat est, lui, incertain. Alors que la filière aéronautique est à pied d'oeuvre pour concevoir le successeur de l'Airbus 320, l'appui gouvernemental à la recherche reste en suspens. A ce jour, le budget 2027 ne prévoit aucun financement du Corac (Conseil pour la recherche aéronautique civile) et les crédits promis pour 2026 tardent à arriver. Une manne pourtant décisive pour développer les innovations de rupture qui équiperont cet avion appelé à devenir, à l'instar de son prédécesseur, un best-seller mondial.

La semaine dernière, le président du Gifas, Olivier Andriès, s'est inquiété. « A ce stade, je n'ai aucune assurance » que les budgets du Corac seront abondés par l'Etat. « Tout ce qu'on demande,

c'est que les engagements du président de la République [300 millions d'euros par an sur la période 2024-2027, NDLR] soient tenus », a pointé celui qui est aussi PDG de Safran.

Dans le cadre d'une semaine consacrée à la souveraineté de la France en juin 2023, Emmanuel Macron, alors en visite dans une usine Safran de Villaroche (Seine-et-Marne), avait pourtant déclaré : « Par l'investissement collectif et l'accélération de nos transformations, nous serons encore demain une très grande nation de l'aéronautique. » Trois ans plus tard, force est de constater que la pression budgétaire accrue a balayé les promesses.

Structure de financements complexe

A ce jour, les incertitudes sur la contribution de l'Etat à la recherche aéronautique viennent notamment de la dualité des sources de financements. Si le Corac, qui dépend de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), pilote en bonne entente avec les industriels les sommes investies, celles-ci viennent à la fois de lignes spécifiques, non inscrites dans le PLF 2027, dans le programme budgétaire n° 190 baptisé « Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durable » et d'enveloppes additionnelles issues de France 2030 (programme budgétaire P424).

Une structure qui a certes « permis de maintenir un soutien public élevé à la recherche aéronautique » mais qui « brouille la frontière entre le financement d'investissements exceptionnels et une politique sectorielle récurrente », a épinglé la Cour des comptes dans un rapport publié la semaine dernière. Elle a par ailleurs soulevé « une difficulté de temporalité dès lors que ces projets aéronautiques s'inscrivent dans un horizon qui dépasse celui du plan » France 2030.

Pour les Sages, la volonté de l'exécutif « d'afficher des enveloppes budgétaires importantes et d'engager rapidement les crédits du plan » a abouti à faire financer par le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) « des actions qui ne correspondaient pas à des investissements d'avenir mais auraient dû relever de crédits ministériels de droit commun, en particulier s'agissant de politiques publiques pérennes concernant, par exemple, […] le soutien à la filière aéronautique ».

Un « élément essentiel qui ne coûte pas si cher que ça »

Un point justement soulevé mi-octobre par Guillaume Faury, le président exécutif d'Airbus. Auditionné par la commission des Affaires économiques de l'Assemblée, le patron de l'avionneur s'est montré très clair : la domination actuelle d'Airbus n'est que temporaire et un « nouveau match » se joue avec la nouvelle génération de monocouloirs. « Si on ne renouvelle pas les conditions favorables d'investissement, qui sont de plusieurs dizaines de milliards d'euros pour Airbus et autant pour sa chaîne de fournisseurs, ces investissements n'auront pas lieu ou ils auront lieu ailleurs. »

Une mise en garde doublée d'un rappel de l'importance de l'appui de l'Etat à la recherche. Le soutien du Corac est un « élément essentiel qui ne coûte pas si cher que ça » et permet de préparer « beaucoup de compétitivité et d'efficacité dans les décennies qui viennent », a soutenu Guillaume Faury. D'autant plus que l'ensemble de la filière aéronautique en bénéficie. Comme l'a souligné Olivier Andriès, le Corac permet de « cimenter » l'ensemble des acteurs et l'argent « ruisselle » des maîtres d'oeuvre vers les 4.480 entreprises de toutes tailles qui composent la chaîne de valeur française.

A l'heure où « un nouveau partage industriel se joue », le manque de visibilité sur le soutien étatique fait justement peser un risque sur l'ensemble de la supply chain, pointe Pascal Fabre,

directeur général et associé au cabinet AlixPartners. Ce spécialiste de l'aéronautique insiste, il y a « une forme de compétition entre les pays pour maturer aujourd'hui les technologies de demain ».

« Le dénouement est proche »

Au Royaume-Uni et en Allemagne, les équivalents du Corac (l'ATI outre-Manche et le LuFo outre-Rhin) bénéficient respectivement de 2,3 milliards de livres sur 2025-2035 et de 1,2 milliard d'euros sur 2024-2030. En France, les aides publiques à la recherche aéronautique ont atteint 287 millions en 2024, 278 millions en 2025 et devraient toucher les 215 millions en 2026, selon un rapport du Sénat paru en fin d'année dernière.

A la chambre haute, Daniel Fargeot, sénateur centriste du Val-d'Oise et rapporteur du programme budgétaire n° 190, déplore la situation actuelle et affirme se préparer à déposer les amendements nécessaires. De son côté, le sénateur président du groupe d'études sur l'aviation civile, Vincent Capo-Canellas, estime de son côté que « le dénouement est proche » pour 2026, avec un déblocage prochain des crédits promis pour l'année en cours. Il fustige la « copie blanche » de 2027 due à la vision court-termiste de Bercy, qui regarde « le pied de colonne au lieu de l'effet économique de long terme ». La seule solution pourrait venir de l'exécutif, qui a, selon lui, bien entendu le message d'Olivier Andriès.

Contactés, les ministères des Transports et de l'Industrie n'ont pas répondu à nos sollicitations. La présidente du Corac, Yannick Assouad, botte également en touche, « n'ayant aucune certitude à ce stade ». De même, la DGAC préfère restée silencieuse, le temps que se finalisent « d'importantes discussions politiques ».

Londres et Rolls-Royce mettent sur la table 2,5 milliards de livres pour motoriser le prochain monocouloir

Motoriste de premier ordre et roi quasi incontesté sur le segment des gros-porteurs, Rolls-Royce avait raté le coche des monocouloirs, un juteux marché aujourd'hui dominé par Pratt & Whitney et CFM, la coentreprise entre Safran et GE Aerospace. Mais Londres compte bien lui faire attraper le prochain wagon.

Fin octobre, le gouvernement travailliste a annoncé avoir conclu avec Rolls-Royce un accord-cadre pour un investissement conjoint en recherche et technologie de 2,5 milliards de livres sterling sur dix ans.

Si la répartition des financements reste encore à trancher, l'objectif affiché est clair : soutenir le motoriste dans sa tentative de « come-back » sur le segment des monocouloirs en développant l'UltraFan 30, un moteur caréné plus économe en carburant que la génération actuelle. La phase initiale du programme permettrait de créer 3.300 emplois d'ici à fin 2029.
Londres et Rolls Royce mettent sur la table 2,5 milliards de livres pour motoriser le prochain monocouloir

Motoriste de premier ordre et roi quasi incontesté sur le segment des gros-porteurs, Rolls Royce avait raté le coche des monocouloirs, un juteux marché aujourd'hui dominé par Pratt & Whitney et CFM, la coentreprise entre Safran et GE Aerospace. Mais Londres compte bien lui faire attraper le prochain wagon.

Mercredi 28 octobre, le gouvernement travailliste a annoncé avoir conclu avec Rolls Royce un accord-cadre pour un investissement conjoint en recherche et technologie de 2,5 milliards de livres sterling sur 10 ans.

Si la répartition des financements reste encore à trancher, l'objectif affiché est clair : soutenir le motoriste dans sa tentative de « come-back » sur le segment des monocouloirs en développant l'UltraFan 30, un moteur caréné plus économe en carburant que la génération actuelle. La phase initiale du programme permettrait de créer 3.300 emplois d'ici fin 2029 Charles Plantade

ITA Airways prépare son retour à Milan-Malpensa pour couper la route à Emirates vers Lima

Air journal – 4 novembre 2026

ITA Airways envisage de relier Milan-Malpensa à Lima au Pérou, en complément d'une desserte depuis Rome-Fiumicino. Révélé le 3 novembre par le Corriere della Sera, ce projet reposerait sur une rotation en Airbus A350 sans ouverture de base en Lombardie. Une manière de renforcer son réseau latino-américain, mais aussi de contrer Emirates, qui demande à exploiter le même axe en cinquième liberté. Le programme reste toutefois à finaliser.

Milan-Malpensa–Lima : un retour inattendu pour ITA Airways

Malpensa semblait sorti de l'équation. Depuis l'arrêt de sa liaison vers New York, en janvier 2024, ITA Airways avait concentré son développement sur son hub de Rome-Fiumicino et sa présence milanaise sur Linate, l'aéroport proche du centre-ville. L'entrée de Lufthansa à son capital, en janvier 2025, n'avait pas remis en cause cette organisation. Selon le Corriere della Sera, la taille de sa flotte ne permettait pas de développer deux plateformes de correspondances long-courriers avec les réseaux d'alimentation nécessaires.

Le Pérou pourrait pourtant ramener ses avions à Malpensa. Le quotidien italien rapporte que la compagnie étudie une desserte de Lima depuis les deux principales métropoles du pays. Son directeur général, Joerg Eberhart, confirme cette intention : « Nous souhaitons également ouvrir la ligne au départ de Milan-Malpensa, compte tenu de l'appel de nombreux industriels et de la communauté milanaise et lombarde, favorables à cette liaison avec le Pérou. »

Un Airbus A350 en rotation entre Rome, Lima et Milan

Pour revenir en Lombardie sans y installer une nouvelle base opérationnelle, ITA Airways envisage une rotation dite en W. Un Airbus A350 partirait de Rome-Fiumicino pour Lima, puis rejoindrait Milan-Malpensa. Il repartirait ensuite vers la capitale péruvienne avant de rentrer à Rome. Ce schéma permettrait de desservir les deux marchés italiens avec les mêmes appareils, tout en conservant Fiumicino comme point d'ancrage du dispositif.

Le programme étudié comprendrait trois fréquences hebdomadaires entre Rome et Lima, auxquelles s'ajouteraient deux à trois fréquences entre Milan et Lima. Il ne faut donc pas confondre ce retour ciblé avec la création d'un second hub : le montage décrit vise précisément à éviter l'ouverture d'une base à Malpensa.

« L'offre sera plus importante sur Rome-Lima, car cette ligne présente un potentiel de trafic plus élevé », explique Joerg Eberhart au Corriere. Le dirigeant défend aussi une mission territoriale : « En tant que transporteur italien, nous tenons à valoriser les besoins des territoires pour contribuer, par le développement de notre réseau, à la croissance et à la compétitivité du "Sistema

Paese". » Cette expression désigne les acteurs publics et privés concourant au développement économique du pays.

Emirates et la cinquième liberté au cœur du dossier

Cette inflexion répond à un concurrent bien identifié. Emirates a demandé l'autorisation de transporter des passagers entre Milan-Malpensa et Lima dans le cadre d'un service relié à Dubaï. La cinquième liberté permet à une compagnie de commercialiser un tronçon entre deux pays étrangers dans le prolongement d'une liaison commençant ou s'achevant dans son propre pays. Emirates utilise déjà ce modèle entre Milan et New York-JFK.

Selon le Corriere, le transporteur émirati viserait une desserte quotidienne et demanderait trois fréquences supplémentaires aux quatre prévues par le cadre bilatéral évoqué par le journal. Face à cette perspective, les compagnies italiennes ont manifesté leur opposition. Neos a notamment écrit à l'ENAC, l'autorité italienne de l'aviation civile, tandis qu'ITA travaillait déjà à une liaison Rome-Lima. En proposant désormais son propre Milan-Lima, ITA apporte une réponse commerciale à un débat jusqu'alors surtout réglementaire et politique.

La Lombardie réclame une liaison directe avec le Pérou

Le dossier dépasse les seules stratégies des transporteurs. Comme on le rapportait le 15 octobre, le président de la Lombardie, Attilio Fontana, et le maire de Milan, Giuseppe Sala, ont soutenu le projet d'Emirates dans une lettre adressée au ministre des Transports, Matteo Salvini. Des organisations économiques et SEA, gestionnaire de Malpensa et de Linate, se sont associées à cette démarche.

Leur priorité est l'accès sans escale au marché péruvien, pour les voyageurs comme pour le fret. Le Corriere avance désormais quelque 189 000 passagers annuels entre Milan et Lima via des correspondances, contre 62 000 entre Rome et Lima. ITA doit encore discuter avec les institutions et les entreprises lombardes pour affiner son programme.

Joël Ricci

PROGEXA
Des experts au service exclusif
des représentants du personnel