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 5 novembre 2026

- **Aéroport d'Orly : quatre nouvelles compagnies aériennes vont reprendre les créneaux de Ryanair l'été prochain**
- **Air India vise de nouveaux gros-porteurs pour reconquérir l'international**
- **Le contrôle aérien mondial manque de bras**
- **Suède : l'international bat des records, les vols intérieurs restent à la traîne**
- **Ligne THT : le tracé aérien privilégié par RTE, l'électrification des usages en argument**
- **Aérien: le groupe Emirates annonce un bénéfice semestriel en baisse de 66%**
- **IndiGo lorgne jusqu'à 150 Embraer pour muscler son réseau régional**

Aéroport d'Orly : quatre nouvelles compagnies aériennes vont reprendre les créneaux de Ryanair l'été prochain

Le Parisien – 5 novembre 2026

L'organisme indépendant Cohor a sélectionné quatre compagnies qui assureront à l'été 2027 des liaisons aériennes depuis Paris. Elles relieront la Moldavie, l'Allemagne, le Liban et le Maroc.

Elles vont remplacer Ryanair. De nouvelles compagnies aériennes vont s'installer dans les prochains mois à l'aéroport Paris-Orly, entre avril et octobre 2027, dévoilent ce jeudi 5 novembre nos confrères de La Tribune.

Cohor (Coordination des créneaux horaires), l'organisme indépendant en charge d'attribuer les « slots », a redistribué un total de 4 368 créneaux « remis en jeu pour la saison estivale, correspondant à six vols quotidiens sur une base annuelle », explique l'hebdomadaire.

« Ces créneaux disponibles s'expliquent du fait que certaines compagnies ont abandonné leurs créneaux ou perdu leurs droits historiques, notamment Ryanair, qui n'a finalement pas utilisé les deux vols quotidiens qui lui avaient été attribués pour 2025 », souligne auprès de La Tribune le directeur de Cohor, Antoine Lapert.

Un « coup de bluff » pour « embêter les concurrents »

L'arrivée de la compagnie low-cost basée en Irlande avait été annoncée fin 2024. Elle avait récupéré des « slots »… avant de renoncer à les exploiter.

« En fait, ils les ont pris uniquement pour embêter les concurrents et les empêcher de prendre ces créneaux », expliquait début 2025 au Parisien une source bien informée. « Ils n'ont même pas envisagé de venir à Orly. C'était un coup de bluff énorme et il a fonctionné. »

Résultat : plusieurs créneaux étaient libres et ont donc été remis en jeu. Les vainqueurs, indiquent nos confrères de BFMTV, sont SkyUp, Middle East Airlines, Eurowings et Air Arabia Maroc.

SkyUp est une compagnie ukrainienne basée en Moldavie et devrait opérer des liaisons avec Chisinau, la capitale de ce pays de l'Europe de l'Est.

Middle East Airlines, compagnie libanaise, reliera, elle, quatre fois par semaine Paris et Beyrouth, selon BFMTV.

Eurowings, filiale de l'allemand Lufthansa, permettra aux voyageurs de rejoindre Düsseldorf, dans l'ouest de l'Allemagne, tandis qu'Air Arabia Maroc assurera des liaisons entre Paris et Fès.

Ryanair représente un tiers des créneaux rendus disponibles et réattribués par Cohor, selon La Tribune. « Il y a eu un peu plus de 21 000 créneaux demandés, soit cinq créneaux demandés pour un créneau disponible », affirme à BFMTV Antoine Lapert, le directeur de Cohor.

Air India vise de nouveaux gros-porteurs pour reconquérir l'international

Air Journal – 4 novembre 2026

Air India envisage de commander des avions long-courriers supplémentaires auprès d'Airbus et de Boeing. Son nouveau directeur général, Tewolde Gebremariam, entend renforcer les liaisons internationales, rééquilibrer le réseau face à la fermeture de l'espace aérien pakistanais et ramener la compagnie à la rentabilité « très bientôt ». Une ambition affichée alors que le groupe reste lourdement déficitaire et doit encore réceptionner plusieurs centaines d'appareils.

De nouveaux gros-porteurs à l'étude chez Airbus et Boeing

Air India veut franchir une nouvelle étape dans sa reconquête du marché international. Intervenant le 3 novembre 2026 à New Delhi, lors de la conférence Aviation India and South Asia, Tewolde Gebremariam a confirmé son intention de renforcer la flotte de gros-porteurs de la

compagnie. « Nous voulons davantage d'avions gros-porteurs », a déclaré le dirigeant, cité par Reuters, sans préciser le nombre d'appareils envisagé ni le calendrier d'une éventuelle commande.

Selon une source industrielle interrogée par l'agence, Air India a engagé des discussions avec Airbus et Boeing. Le renouvellement des appareils les plus anciens figure parmi les motivations de ces échanges : « Le coût d'exploitation des anciens gros-porteurs est élevé et ils ne sont pas très efficaces », explique cette source à Reuters. Airbus n'a pas souhaité commenter les discussions avec son client, tandis que Boeing n'avait pas immédiatement répondu à l'agence. À ce stade, aucun contrat supplémentaire n'a donc été annoncé.

L'enjeu dépasse la seule augmentation des capacités. Des avions plus récents doivent aussi permettre à Air India de mieux maîtriser ses coûts et d'élargir son réseau, au moment où les détours imposés par les restrictions d'espace aérien pèsent sur l'économie de certaines liaisons.

Un programme de 600 avions, dont 80 gros-porteurs

Ces projets viendraient s'ajouter à un programme d'acquisitions déjà considérable. Depuis sa reprise par Tata, Air India a commandé au total 600 appareils : 470 Airbus et Boeing en 2023, 100 Airbus supplémentaires en 2024, puis 30 Boeing 737 MAX annoncés en janvier 2026.

La composante long-courrier de ces engagements représente 80 avions : 50 Airbus A350, 20 Boeing 787 et 10 Boeing 777X. Une dizaine avaient déjà été livrés, ce qui laisse près de 70 gros-porteurs à réceptionner. La dépêche de l'agence indienne PTI du 3 novembre fait également état d'environ 540 appareils encore attendus, toutes catégories confondues. Air India exploite actuellement 171 avions, dont 61 gros-porteurs répartis entre les familles Airbus A350, Boeing 787 et Boeing 777.

Reconquérir le trafic international et développer les correspondances

Pour Tewolde Gebremariam, la compagnie n'occupe pas la place que devrait lui permettre le marché indien. « Jusqu'à présent, Air India n'a pas joué à la hauteur de son potentiel, et cela va changer », a-t-il affirmé à New Delhi, selon Bloomberg. Son objectif est de regagner des parts de marché à l'international tout en faisant des plateformes indiennes des points de correspondance plus attractifs. La stratégie associe les deux composantes du groupe : Air India pour le transport avec service complet, notamment sur les longues distances, et Air India Express pour le segment à bas coûts. Mais le dirigeant estime que les perspectives les plus importantes pourraient venir du long-courrier : « La croissance pourrait même être plus forte dans les activités avec service complet et les gros-porteurs, car les possibilités y sont bien plus importantes », a-t-il expliqué.

Cette orientation s'inscrit dans la transformation engagée depuis le retour d'Air India dans le giron de Tata en 2022. Le programme associe renouvellement de la flotte, modernisation des cabines et développement du réseau international, avec l'objectif d'améliorer le produit proposé aux passagers comme la compétitivité de la compagnie.

Espace aérien pakistanais : Mumbai pourrait gagner du terrain sur Delhi

La géographie impose toutefois ses contraintes. La fermeture de l'espace aérien pakistanais aux appareils indiens complique particulièrement les liaisons au départ du nord de l'Inde vers l'Europe et l'Amérique du Nord. Les itinéraires de contournement allongent les vols, augmentent la consommation de carburant et rendent plus complexes les rotations des appareils et la programmation des équipages.

Air India étudie donc un rééquilibrage de son réseau entre ses principales plateformes. « La majeure partie de notre réseau vers l'Europe et l'Amérique a malheureusement été affectée par la fermeture de l'espace aérien. Delhi est donc davantage touchée que Mumbai », a expliqué Tewolde Gebremariam. Une partie des opérations pourrait être transférée vers Mumbai, moins pénalisée par ces détours.

La compagnie envisage également Bengaluru comme troisième grand hub, aux côtés de Delhi et Mumbai. Il s'agit, pour l'heure, d'une orientation stratégique : aucune liste détaillée de lignes transférées ni aucun calendrier de mise en œuvre n'a été présenté lors de cette intervention.

Une rentabilité annoncée « très bientôt », sans échéance précise

Le développement du long-courrier doit néanmoins s'accompagner d'un redressement financier. Air India et Air India Express ont cumulé une perte nette d'environ 222,4 milliards de roupies pour l'exercice clos en mars 2026, soit plus du double de celle de l'exercice précédent.

Tewolde Gebremariam assure que la compagnie retrouvera la rentabilité « très bientôt », selon Reuters. Il n'a toutefois communiqué ni échéance précise ni trajectoire financière chiffrée. Le dirigeant a également expliqué être plus impatient que les actionnaires d'atteindre cet objectif, tout en présentant la transformation d'Air India comme un chantier de long terme.

La réduction des coûts constitue l'une de ses priorités immédiates. Air India a mis en place en octobre une équipe pluridisciplinaire chargée d'identifier des économies. Le groupe veut également renforcer les synergies entre Air India et Air India Express, notamment dans les fonctions communes, sans renoncer au développement de leurs deux positionnements commerciaux.

Le défi de Tewolde Gebremariam : conjuguer expansion et discipline financière

Ancien patron d'Ethiopian Airlines, qu'il a dirigée de janvier 2011 à mars 2022, Tewolde Gebremariam apporte une expérience de développement de réseau et de construction d'un hub international. Il succède à Campbell Wilson à la tête d'une compagnie dont les fondations de la transformation sont posées, mais dont l'exécution reste soumise à de fortes contraintes opérationnelles et financières.

Air India appartient à Tata à hauteur d'environ 74,9%, tandis que Singapore Airlines détient 25,1% depuis la fusion avec Vistara, achevée en novembre 2024. Le nouveau dirigeant doit désormais articuler l'ambition internationale de ses actionnaires avec une exigence plus immédiate : améliorer les performances d'une flotte encore hétérogène, adapter le réseau aux restrictions géopolitiques et réduire les pertes, avant même que les futurs avions ne produisent tous leurs effets.

Le contrôle aérien mondial manque de bras

Le Revenu – 4 novembre 2026

De l'Australie au Canada, en passant par l'Afrique du Sud, les autorités de l'aviation cherchent à attirer des contrôleurs expérimentés pour combler leurs postes vacants. Mais cette concurrence internationale révèle un problème plus profond : le secteur ne forme pas suffisamment de professionnels pour répondre à ses besoins.

Selon une prévision publiée en 2025 par la société de formation aéronautique CAE, 71 000 nouveaux contrôleurs seront nécessaires dans le monde d'ici à 2034. Le vieillissement des effectifs et la durée des formations compliquent le renouvellement des équipes, qui peut prendre plusieurs années.

L'Australie et le Canada cherchent des renforts à l'étranger

En Australie, des dizaines de contrôleurs employés par Airservices Australia auraient démissionné ou envisageraient de partir travailler à l'étranger, notamment au Qatar. Les rémunérations et les conditions de travail, en particulier les congés, les heures supplémentaires et la gestion de la fatigue, figurent parmi les motifs évoqués.

Le Canada a également fait appel à un cabinet spécialisé pour recruter huit contrôleurs étrangers prêts à immigrer. À l'inverse, l'Afrique du Sud tente de limiter les recrutements dans certains pays après avoir perdu 28 contrôleurs en huit mois entre 2024 et 2025.

Cette mobilité ne règle toutefois pas le problème à l'échelle mondiale. Elle peut simplement transférer les postes vacants d'un réseau aérien vers un autre.

L'organisation professionnelle CANSO étudie ainsi des mécanismes de partage des coûts de formation entre les employeurs qui forment les contrôleurs et ceux qui les recrutent ensuite. L'Indonésie, qui dispose actuellement d'un excédent de personnel, prévoit pour sa part d'envoyer cinq contrôleurs en Australie à partir de l'année prochaine.

Pour les responsables du secteur, la réponse passe autant par la formation de nouveaux professionnels que par la fidélisation des équipes existantes.

Les chiffres clés

- 71 000 : nouveaux contrôleurs aériens nécessaires dans le monde d'ici à 2034.
- 8 : contrôleurs étrangers recrutés par le Canada.
- 28 : contrôleurs perdus par l'Afrique du Sud en huit mois.
- 5 : contrôleurs indonésiens prévus en renfort en Australie.
- 2034 : horizon de la prévision mondiale de recrutement.

Suède : l’international bat des records, les vols intérieurs restent à la traîne

Air Journal – 4 novembre 2026

Les dix aéroports de Swedavia ont accueilli 3,11 millions de passagers en octobre 2026, soit 2% de plus qu’un an auparavant. Stockholm-Arlanda et Göteborg-Landvetter signent leur meilleur mois d’octobre à l’international. Mais derrière ces records, le marché intérieur reste fragile, avec une fréquentation en recul de 4% et toujours très inférieure à celle de 2019.

Trafic aérien en Suède : l’international tire la croissance

La reprise du transport aérien suédois continue de se construire à deux vitesses. Selon les statistiques d’octobre communiquées par Swedavia, les dix plateformes du gestionnaire ont enregistré exactement 3 112 963 passagers. Le trafic international progresse de 3%, à 2,40 millions de passagers, tandis que les lignes intérieures reculent de 4%, à 709 523 passagers.

L'écart avec l'avant-crise résume cette divergence : l'international dépasse de 1% son niveau d'octobre 2019, mais le marché domestique reste en retrait de 38%. Au total, le réseau Swedavia demeure 12% sous sa fréquentation d'alors. « La demande de voyages internationaux reste forte malgré un environnement mondial incertain et des prix du carburant élevés », souligne Swedavia dans son communiqué, en avertissant que ces facteurs pourraient continuer à peser sur le développement des réseaux des compagnies. Cette dynamique prolonge celle de 2025 : Swedavia avait alors accueilli plus de 33 millions de passagers, en hausse de 2,4%, avec une croissance de 3,1% à l'international et un trafic intérieur stable.

Stockholm-Arlanda et Göteborg-Landvetter : deux records à l'international

À Stockholm-Arlanda, premier aéroport de Suède, la fréquentation totale atteint 2,23 millions de passagers, un niveau stable sur un an. L'international gagne pourtant 2%, à 1,86 million de passagers : un record pour un mois d'octobre et un résultat supérieur de 4% à celui d'octobre 2019. Cette progression est absorbée par le recul du domestique. Avec 371 556 passagers, les lignes intérieures d'Arlanda perdent 8% sur un an et restent 19% sous leur niveau de 2019. Tous marchés confondus, la plateforme se situe encore légèrement en dessous de l'avant-pandémie, à −1%.

À Göteborg-Landvetter, la croissance internationale suffit en revanche à faire progresser l'ensemble du trafic. L'aéroport accueille 529 190 passagers, soit une hausse de 4%. Son activité internationale atteint 482 501 passagers, en augmentation de 6% sur un an et de 1% par rapport à octobre 2019, établissant elle aussi un record pour ce mois. Le contraste reste marqué avec les dessertes intérieures : leurs 46 689 passagers représentent une baisse de 7% sur un an et de 59% par rapport à 2019. La fréquentation totale de Landvetter demeure ainsi inférieure de 10% à celle d'avant-crise.

Aéroports régionaux : Malmö progresse, le nord résiste

Les résultats régionaux dessinent une carte plus contrastée. Malmö affiche une hausse de 12%, à 87 478 passagers, principalement portée par l'international, qui bondit de 24%. Le rebond reste toutefois relatif : son trafic total représente encore moins de la moitié de celui d'octobre 2019.

Dans le nord du pays, Kiruna progresse de 8%, à 16 240 passagers, et dépasse légèrement son niveau d'avant-pandémie. Luleå accueille 102 925 passagers, en hausse de 1%, retrouvant globalement sa fréquentation de 2019. À Visby, la progression de 13% du trafic intérieur porte la croissance totale à 9%.

Bromma présente une autre singularité : ses 14 387 passagers correspondent à une envolée de 385% sur un an, mais à un recul de 93% par rapport à 2019. Un pourcentage spectaculaire qui traduit surtout la faiblesse de la base de comparaison.

Cette reprise intervient après la suppression de la taxe suédoise sur les voyages aériens, effective depuis le 1er juillet 2025, comme le confirme l'administration fiscale. Les chiffres d'octobre ne permettent toutefois pas d'isoler l'effet de cette mesure sur la demande.

Hiver 2026-2027 : Etihad ouvre Göteborg–Abu Dhabi

Le programme hivernal doit prolonger le développement international. Parmi les ouvertures annoncées, Göteborg–Abu Dhabi occupe une place particulière : Etihad Airways prévoit son lancement le 17 décembre 2026, à raison de quatre vols hebdomadaires en Airbus A321LR de 160

sièges, répartis entre première classe, affaires et économie. Initialement saisonnière, la liaison a été annoncée à l'année dès septembre, compte tenu des réservations.

Au-delà du trafic direct, cette desserte doit faciliter les correspondances vers le réseau d'Etihad, notamment en Asie. « Une desserte à l'année renforcera la connectivité de la région, en particulier vers le Moyen-Orient, l'Inde et l'Asie du Sud-Est », déclarait Mats Johannesson, directeur général de Swedavia, dans le communiqué du 2 septembre.

Les nouvelles liaisons annoncées par Swedavia

Le gestionnaire recense les nouveautés suivantes pour l'hiver 2026-2027. Cette liste décrit le programme annoncé, sans signifier que toutes les dessertes sont déjà exploitées début novembre.

Au départ de Stockholm-Arlanda : Hurghada avec Air Cairo ; Le Caire avec Air Cairo et EgyptAir ; Turku, Bergen et Stavanger avec Finnair ; Rabat, Wrocław et Varsovie-Modlin avec Ryanair ; Shanghai avec China Eastern ; Madrid avec SAS ; Bucarest avec Wizz Air.
Au départ de Göteborg-Landvetter : Abu Dhabi avec Etihad Airways ; Riga avec Norwegian ; Budapest avec Ryanair.

Au départ de Malmö : Pristina et Podgorica avec Wizz Air ; Londres-Stansted avec Ryanair ; Stockholm-Bromma avec Skåne Aviation.

Ligne THT : le tracé aérien privilégié par RTE, l'électrification des usages en argument

La Tribune – 3 novembre 2026

Dans le projet soumis à l'enquête publique qui débute ce 9 novembre, RTE acte le caractère aérien de la ligne de 400 000 volts qui doit relier Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent, présenté comme seule option viable. Et d'insister sur les besoins générés par l'électrification des usages, une façon de dire que l'ensemble de la population est concerné, pas uniquement les industriels.

À quelques jours du début de l'enquête publique, qui se déroulera du 9 novembre au 11 décembre, RTE a découvert, mercredi 4 novembre, la façade de son siège régional tagué en bleu et rouge : « No THT Camargue ». Symbole, s'il en manquait, de l'opposition à la création d'une ligne aérienne de 400 000 volts entre Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône) et Jonquières-Saint-Vincent (Gard). Car dans le dossier soumis à l'enquête publique, c'est bien l'option aérienne qui est consacrée. « Nous avons étudié 14 stratégies différentes depuis 2023 », notamment le tracé enterré, « mais seule une ligne aérienne peut répondre aux exigences de besoins en volume, de puissance, de sécurisation, de coûts, de délai », tranche Gilles Odone, directeur régionale de RTE.

Électrification de tous les usages citoyens

Si le gestionnaire du réseau de transport d'électricité est conscient des contestations, il entend bien profiter de l'ouverture de l'étape réglementaire, véritable « temps de démocratie », pour sensibiliser les citoyens de l'ensemble de la région, appelés à déposer des observations par voie numérique ou auprès des commissaires dans les mairies concernées. Car RTE entend faire comprendre que le projet est absolument crucial pour répondre à la demande supplémentaire régionale de 400 000 volts d'ici 2030, équivalente à ce qui est déjà consommé. Mais le message évolue et se veut plus pédagogue : après avoir présenté, pendant de nombreux mois, le projet comme clé de voûte essentielle à la concrétisation des projets de décarbonation du bassin industriel de Fos-Berre, l'accent est aussi mis sur les besoins en électricité au quotidien. Des

besoins qui touchent aussi les ménages, les services publics (mobilités, hôpitaux, etc.), l'agriculture, les artisans. Christophe Berassen, directeur du Programme Électrification Fos Berre Provence, souligne cette « mutation vers l'électrification de nos usages, qui ne sera rendue possible que grâce à la nouvelle colonne vertébrale » qu'est la ligne THT. Et de donner en exemple la tendance croissante des ventes de voitures électriques (de 20 % à 40 % en un an) alors que la crise du carburant s'enlise.

Objectif de bénéfice écologique net : convaincre le territoire

Face à la levée de boucliers sur l'impact environnemental notamment, RTE revendique un objectif de bénéfice écologique net sur le territoire.

65 kilomètres de ligne aérienne sont prévus pour relier Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent.

Sur l'empreinte globale du réseau sur les territoires, déjà. Pour chaque pylône implanté pour la ligne THT – 145 pylônes doivent être implantés pour soutenir les 65 kilomètres de ligne aérienne -, RTE s'engage à retirer trois pylônes existants dans le Gard et les Bouches-du-Rhône. La commune de Bellegarde, par exemple, se verra retirer 107 pylônes et 6 nouveaux y seront implantés. À Arles, c'est 83 kilomètres de lignes qui vont disparaître, remplacés par 27,3 kilomètres de ligne haute tension soutenue par 54 pylônes. Dénommées « pylône ZEN » pour zéro émission nette, ces structures dites de nouvelle génération sont produites à 80 % à partir d'acier recyclé et du béton carbone recyclé. Pour s'adapter aux espèces d'oiseaux présentes sur le tracé et pour prévenir les collisions et électrocutions, les pylônes ZEN sont dotés, notamment, de balises diurnes et nocturnes, visibles par les animaux.

Mais surtout, RTE s'engage à mettre en place des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts environnementaux du projet. Sur le coût global de 400 millions d'euros, 170 millions d'euros sont dédiés aux mesures d'indemnisation, de compensation et d'accompagnement.

L'État a le mot final… À cinq mois de la Présidentielle

L'emplacement des pylônes n'est pas encore défini mais Christophe Berassen l'assure : « l'objectif est de les implanter le plus loin possible des habitations. Nous passons dans des trous de souris ». Après la phase d'instruction de la DUP, c'est-à-dire l'enquête publique réalisée par une commission indépendante composée de cinq commissaires enquêteurs, RTE affirme que l'implantation sera décidée en coopération avec les propriétaires et exploitants des terrains.

Aérien: le groupe Emirates annonce un bénéfice semestriel en baisse de 66%

Le Figaro – 5 novembre 2026

Le groupe Emirates, basé à Dubaï et propriétaire de la plus grande compagnie aérienne au Moyen-Orient, a annoncé jeudi un bénéfice semestriel en baisse de 66% sur un an, plombé par la guerre au Moyen-Orient et la hausse des prix du pétrole.

Son bénéfice net s'est élevé à un milliard de dollars sur les six premiers mois de l'exercice fiscal (d'avril 2026 à mars 2027), selon un communiqué.

IndiGo lorgne jusqu'à 150 Embraer pour muscler son réseau régional

Air journal – 5 novembre 2026

La première compagnie aérienne indienne discute avec Embraer d'une acquisition de 100 avions régionaux, assortie d'options sur une cinquantaine d'appareils supplémentaires, selon Reuters. Encore préliminaires, ces échanges pourraient ouvrir un nouveau chapitre dans le développement de son réseau intérieur, aujourd'hui assuré principalement en Airbus et en ATR.

Une commande potentielle, sans modèle arrêté

IndiGo pourrait offrir à Embraer l'un de ses plus importants contrats. Selon une information publiée le 4 novembre par Reuters, citant trois personnes directement informées du dossier, les discussions portent sur 100 avions à réaction régionaux, auxquels pourraient s'ajouter environ 50 appareils en option. Mais aucun accord n'est garanti : le modèle n'a pas été choisi et les volumes restent susceptibles d'évoluer. Les premières livraisons n'interviendraient pas avant 2030, d'après deux de ces sources.

Ni IndiGo ni Embraer n'avaient répondu aux sollicitations de l'agence au moment de la publication. Il ne s'agit donc, à ce stade, ni d'une commande ferme ni d'une sélection officielle de l'avionneur brésilien.

Des jets régionaux pour compléter les ATR et les Airbus

L'enjeu serait d'élargir les possibilités du réseau régional d'IndiGo. Selon Reuters, des Embraer permettraient de desservir davantage de villes secondaires, mais aussi de remplacer une partie des ATR sur certaines lignes afin d'y proposer davantage de sièges. La compagnie disposait de 442 appareils à fin septembre, dont 44 turbopropulseurs ATR, au sein d'une flotte dominée par les monocouloirs Airbus. Elle vise environ 600 avions à l'horizon 2030.

La réflexion n'est pas nouvelle. En mai 2024, l'Economic Times faisait déjà état de discussions avec ATR, Embraer et Airbus pour une centaine d'avions régionaux. ATR apparaissait alors favori, notamment en raison des économies liées au maintien d'un type d'appareil déjà exploité.

La famille Embraer couvre plusieurs segments : l'E175 peut accueillir jusqu'à 88 passagers, tandis que les E190-E2 et E195-E2, de génération plus récente, offrent respectivement jusqu'à 114 et 146 places, selon les configurations.

Embraer et Adani préparent un ancrage industriel en Inde

Ces discussions s'inscrivent dans une offensive plus large d'Embraer sur le marché indien. Le constructeur aéronautique brésilien et Adani Defence & Aerospace ont signé en janvier 2026 un protocole d'accord, renforcé le 21 février, en vue de développer un écosystème industriel comprenant une chaîne d'assemblage final de l'E175.

L'initiative s'inscrit dans la politique Aatmanirbhar Bharat, destinée à renforcer l'autonomie industrielle, ainsi que dans le programme UDAN, qui subventionne l'ouverture de liaisons vers les villes de rang 2 et 3. La demande pour des appareils économes, capables de desservir des pistes plus courtes avec des coûts d'exploitation maîtrisés, y est appelée à croître fortement dans les années à venir.

« L'E175 a démontré, à l'échelle mondiale, sa capacité à assurer des opérations régionales efficaces et à haute fréquence, et l'Inde constitue un marché de croissance clé sur ce segment », déclarait Francisco Gomes Neto, PDG d'Embraer, dans le communiqué du 21 février. Les

partenaires indiquaient alors travailler notamment à l'obtention de commandes pour soutenir la future chaîne. Son lancement reste conditionnel. En mars, le dirigeant avait expliqué à Reuters que le projet nécessitait des commandes portant sur au moins 200 avions. Les discussions avec IndiGo ne permettent donc pas, en l'état, de conclure à une concrétisation de cette implantation industrielle.

Embraer estime que l'Inde aura besoin d'au moins 500 appareils de 80 à 146 sièges au cours des vingt prochaines années. Cette prévision du constructeur illustre le potentiel qu'il attribue aux liaisons régionales et court-courriers, sans constituer pour autant un engagement des compagnies indiennes.

PROGEXA
Des experts au service exclusif des représentants du personnel