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 6 novembre 2026

- **Ce que l'on sait des alertes à la bombe qui ont perturbé le trafic aérien en Europe**
- **Air France sauve les résultats du groupe, KLM encore à la peine**
- **KLM se restructure : 1 000 postes en moins et un virage vers les Embraer E195-E2**
- **IAG voit son bénéfice reculer mais maintient ses objectifs**
- **Billets d'avion : le kérosène fait bondir les prix pour les voyageurs français**
- **Transport aérien : comment préserver la croissance face aux turbulences ?**

Ce que l'on sait des alertes à la bombe qui ont perturbé le trafic aérien en Europe

Le Monde – 5 novembre 2026

A midi jeudi, douze vols avaient été visés par des alertes à la bombe, ont signalé plusieurs autorités et compagnies. Tous les vols se sont posés en sécurité, ont-elles confirmé.

Pour la troisième fois depuis le début de la semaine, plusieurs vols commerciaux européens ont été visés, jeudi 5 novembre, par des alertes à la bombe, provoquant des déroutements et la mobilisation des forces de sécurité dans plusieurs pays.

A la mi-journée, douze vols avaient été concernés, selon les autorités et les compagnies aériennes. Tous les appareils se sont posés en sécurité.

Quels vols ont été visés ?

Trois avions de la compagnie Ryanair, en provenance de Madrid, Copenhague et Londres-Stansted et à destination de Sofia, ont fait l'objet de fausses alertes à la bombe, a confirmé à l'Agence France-Presse (AFP) une porte-parole du ministère bulgare des transports. Deux appareils ont atterri à Sofia, comme prévu, tandis que le troisième, en provenance de Londres-Stansted, a été dérouté vers l'aéroport de Plovdiv, à l'est de la capitale bulgare. Les inspections n'ont pas révélé la présence d'explosif.

En République tchèque, quatre avions à destination de Prague ont également été visés. « Après avoir reçu une menace faisant état de la présence d'engins explosifs improvisés à bord de quatre avions à destination de Prague, nous avons commencé à préparer leur atterrissage », a expliqué la police tchèque sur X. Les autorités ont jugé ces menaces « peu crédibles », tout en assurant avoir pris « toutes les mesures de sécurité nécessaires ».

Plusieurs vols ont aussi été concernés en Italie. Un appareil de Finnair reliant Helsinki à Rome a été escorté par des avions de chasse italiens jusqu'à l'aéroport de Fiumicino. « Rien d'anormal n'a été constaté », a précisé la compagnie finlandaise, qui a également signalé une alerte sur un vol entre Helsinki et Vienne.

Deux vols Wizz Air, une compagnie aérienne à bas prix hongroise, au départ de Milan Malpensa, et à destination de Bucarest et de Varsovie, ont également été visés. Le second a été dérouté vers Vienne, selon la compagnie.

Que s'est-il passé sur la base militaire d'Evreux ?

Un Airbus A320 de la compagnie irlandaise Aer Lingus, qui assurait la liaison entre Dublin et Rome, a été dérouté jeudi matin vers la base aérienne militaire 105 d'Evreux-Fauville (Eure), à la suite d'une alerte à la bombe. Après avoir effectué plusieurs boucles au-dessus de l'Essonne, l'appareil s'est « posé en sécurité » à 10 h 05, selon Matignon.

Le parquet d'Evreux a annoncé l'ouverture d'une enquête concernant le pilote, qui « aurait refusé d'obtempérer à l'ordre donné d'atterrir sur un aéroport militaire, préférant un aéroport civil », selon le procureur de la République, Rémi Coutin. « Deux avions de chasse ont donc dû décoller pour l'escorter jusqu'à la base aérienne 105. Il s'agit d'une infraction spécifique du code des transports », a-t-il précisé à l'AFP.

Le pilote irlandais « sera entendu en audition libre et je déciderai plus tard d'une éventuelle garde à vue », a ajouté le magistrat. L'enquête a été confiée à plusieurs services de gendarmerie. Le copilote, de nationalité britannique, doit également être entendu par les enquêteurs qui vont aussi exploiter la boîte noire de l'appareil.

Les passagers ont été contrôlés par les gendarmes avant d'être conduits dans un gymnase de la base. Ils ont embarqué jeudi soir dans des autocars pour Roissy, d'où ils devraient poursuivre leur voyage vers Rome, a constaté un journaliste de l'AFP.

L'alerte a également perturbé l'aéroport de Rome-Fiumicino, destination initiale de l'appareil, où les décollages ont été interrompus pendant une trentaine de minutes.

Des incidents similaires

Lundi, un vol Wizz Air reliant Londres-Luton à Sofia avait été dérouté vers Budapest, où il avait effectué un atterrissage d'urgence après une menace à la bombe.

Mardi, une dizaine de vols commerciaux avaient été visés à travers l'Europe, dont au moins quatre appareils Ryanair. Deux vols à destination de Varsovie, opérés par SAS et LOT, ainsi qu'un vol Wizz Air reliant Bergame à Sofia, avaient également été ciblés. Tous les avions avaient été inspectés à leur atterrissage, sans qu'aucun engin suspect soit découvert.

Que sait-on de l'origine de ces menaces ?

L'origine et les motivations de ces alertes restent, pour l'heure, inconnues. En République tchèque, les menaces visant les vols à destination de Prague ont été transmises par courrier électronique à l'aéroport, a précisé à l'AFP sa porte-parole, Denisa Hejtmankova. Les messages provenaient d'adresses anonymes.

L'une des fausses alertes adressée à l'aéroport de Sofia a été signée par les « combattants de l'Etat Masculin », du nom d'un groupuscule extrémiste russe, selon un courriel vu jeudi par l'AFP. « Nous allons entrer dans l'histoire par nos actions aujourd'hui. Votre régime féministe s'en souviendra à jamais. L'explosion aura lieu dans 60 minutes. Aujourd'hui, votre ciel deviendra rouge », est-il écrit dans ce message.

Cette succession d'incidents intervient dans un contexte de recrudescence des attaques hybrides en Europe.

Air France sauve les résultats du groupe, KLM encore à la peine

Air&Cosmos – 5 novembre 2026

Le groupe Air France-KLM a publié un chiffre d'affaires pour le troisième trimestre 2026 en croissance de 7% qui permet d'atténuer, parallèlement à la « premiumisation » qui se poursuit, le poids du carburant.

Le groupe Air France-KLM a annoncé, dans le cadre de la publication de ses résultats financiers pour le troisième trimestre de 2026, un chiffre d'affaires de 9,9 Md€, en hausse de 7,6 % par rapport à la même période de 2025. La recette unitaire est en hausse de 7 %, portée par une demande soutenue, avec les bonnes performances commerciales du réseau passager et cargo, et la poursuite de la stratégie de « premiumisation » engagée depuis quelques mois par le groupe aérien franco-néerlandais. En effet, malgré un léger recul du trafic (-0,4%), la hausse du yield a été très marquée dans les cabines La Première et business (+11,5 %). Elle est de +9,1% pour les cabines Premium et de 5% pour la cabine économique.

Un résultat opérationnel solide

Le contexte géopolitique très perturbé a entraîné au troisième trimestre 2026 une hausse globale de la facture carburant de 436 M€ par rapport à la même période de 2025, après couvertures. Elle a été intégralement compensée par la hausse du chiffre d'affaires.

Le résultat opérationnel trimestriel s'établit à plus de 1,3 Md€, soit une hausse de 126 M€ par rapport à la même période de 2025. Le résultat net s'établit à 938 M€, soit une croissance de 170 M€ par rapport à l'année dernière. La marge opérationnelle gagne 0,7 point à 13,6%, et n'est donc plus très loin de l'objectif de 15% que le groupe aérien s'est donné il y a quelques années.

KLM au régime sec

Ces résultats sont donc plutôt solides compte tenu du contexte géopolitique très perturbé mais ils laissent apparaître une inversion. En effet, alors qu'il y a quelques années Air France était en grande difficulté à côté de KLM qui tirait la dynamique du groupe, les rôles ont maintenant été échangés. Ainsi, pour le troisième trimestre de l'exercice 2026, le groupe Air France a réalisé un chiffre d'affaires de 6 Md€, en hausse de 5,5%, alors que celui de KLM dépasse seulement 4 Md€ (+11,7%). Côté résultat opérationnel, Air France fait presque deux fois mieux que sa consoeur néerlandaise, avec 881 M€ (+5%), contre 458 M€ pour KLM (+106 M€). Pour redonner de la vigueur et de dynamique à la compagnie néerlandaise, Air France-KLM a lancé en 2024 le programme « Back on Track » visant une amélioration structurelle des performances de la compagnie néerlandaise, avec notamment l'objectif d'atteindre une marge opérationnelle annuelle de 8%. Mais les premiers résultats ne sont pas suffisamment probants. Le groupe a ainsi annoncé le 5 novembre des mesures supplémentaires portant notamment sur 5 000 suppressions d'emplois chez KLM, soit 15% de l'ensemble de ses effectifs, par un panachage de départs volontaires, de transferts au sein du groupe Air France-KLM et de non-remplacements de départs naturels. Conjuguées à un vaste programme de réduction de coûts, ces mesures devraient permettre à la compagnie néerlandaise d'améliorer ses résultats financiers d'un milliard d'euros.

KLM se restructure : 1 000 postes en moins et un virage vers les Embraer E195-E2
Air Journal – 5 novembre 2026

KLM engage une nouvelle restructuration pour renforcer sa compétitivité et financer ses investissements. Annoncé le 5 novembre 2026, le projet prévoit environ 1 000 suppressions de postes liées aux gains de productivité, des externalisations et des transferts d'activités vers Air France-KLM. Sur le réseau européen, la compagnie conservera l'Airbus A321neo mais privilégiera les Embraer E195-E2 à la place des A320 initialement prévus.

Une compagnie plus petite dans son organisation, mais toujours tournée vers son réseau international : c'est la ligne défendue par KLM pour justifier une transformation qui touchera presque toutes ses activités. La direction estime nécessaire d'améliorer son résultat annuel d'un milliard d'euros supplémentaire afin de préserver sa capacité à investir dans les avions, le service et les salariés. « L'avenir de KLM n'est pas garanti », prévient sa présidente-directrice générale, Marjan Rintel, dans le communiqué, invoquant l'instabilité mondiale, le prix élevé du carburant et les pressions croissantes sur le transport aérien.

KLM : environ 5 000 postes concernés, mais pas autant de suppressions

La distinction est essentielle : les quelque 5 000 postes concernés par la réorganisation ne correspondent pas à 5 000 emplois supprimés. Le projet mêle activités confiées à des partenaires, transferts à l'intérieur du groupe et réductions d'effectifs. KLM annonce une nouvelle diminution de près de 15% du nombre de postes dans son périmètre, un pourcentage qui ne doit donc pas être rapporté aux seules 1 000 suppressions attendues des gains de productivité.

Dans le détail, les activités correspondant à 1 250 postes de KLM Catering Services sont déjà réalisées en partenariat avec gategroup depuis le printemps. Environ 800 postes des services au sol relèveraient à l'avenir de prestataires extérieurs. Quelque 2 000 autres seraient transférés à Air France-KLM, dont 1 500 au sein du centre de relation client Cygnific. Enfin, les améliorations de productivité conduiraient à environ 1 000 postes en moins chez KLM.

La compagnie entend limiter les conséquences sociales par les départs naturels, les dispositifs volontaires et les mobilités internes. Elle ne garantit toutefois pas l'absence de départs contraints. « Il est douloureux de transférer des activités qui font traditionnellement partie de notre entreprise », reconnaît Marjan Rintel dans le communiqué. La direction prévoit un dialogue avec les représentants du personnel et les syndicats sur ces changements.

Flotte européenne : les E195-E2 plutôt que les A320 prévus

Le volet aéronautique du plan marque une inflexion dans le renouvellement du moyen-courrier. KLM maintient l'A321neo, mais prévoit de remplacer les A320 envisagés par des Embraer E195-E2, de plus petite capacité. Cette répartition doit permettre d'ajuster plus finement le nombre de sièges à la demande et donnera un rôle accru à sa filiale régionale KLM Cityhopper. Les Boeing 737 et les Embraer E190 seront progressivement retirés au cours des prochaines années.

Il s'agit donc de modifier le dimensionnement des avions sur les lignes européennes, et non de renoncer aux appareils de grande capacité. L'A321neo restera présent aux côtés des E195-E2. La compagnie ne précise cependant ni le nombre d'appareils concernés par cet arbitrage, ni leur calendrier de livraison : le communiqué expose une orientation de flotte, sans détailler de nouvelle commande.

KLM veut affecter ses capacités aux lignes contribuant le plus aux correspondances et à son réseau de 160 destinations sans escale depuis Amsterdam-Schiphol. Le réseau européen doit ainsi retrouver sa rentabilité tout en préservant sa contribution au hub. La simplification de la flotte doit également faciliter la gestion des opérations et des coûts.

À Schiphol, davantage de sous-traitance au sol

La réorganisation concernera directement la plateforme néerlandaise. KLM prévoit de confier à des partenaires les opérations d'assistance sous l'aile de Cityhopper ainsi que le traitement des bagages dans le hall Est. Elle estime que des prestataires spécialisés pourront investir plus rapidement et assurer ces prestations à moindre coût. Dans les terminaux, la numérisation de l'enregistrement, de l'embarquement et des changements de réservation doit recentrer les agents sur l'accueil et l'assistance aux voyageurs.

Le fret et la maintenance seront également remaniés. KLM Cargo regroupera la manutention du fret transporté en soute et par avions tout-cargo dans son propre entrepôt à Schiphol, en préparation d'un nouveau terminal attendu en 2035. Engineering & Maintenance concentrera davantage ses moyens sur les futurs appareils, tandis que le pilotage des activités moteurs et équipements sera rapproché d'Air France-KLM.

Une nouvelle étape après le programme Back on Track

Ce plan prolonge les mesures engagées en octobre 2024, devenues le programme Back on Track. KLM visait alors une amélioration à court terme de 450 millions d'euros de son résultat d'exploitation, notamment par des gains de productivité, une simplification de l'organisation et le réexamen de certains investissements. La compagnie revendique désormais plus de 750 millions d'euros d'améliorations structurelles, mais les juge insuffisantes.

Les résultats publiés le même jour éclairent cette décision. Au troisième trimestre 2026, le groupe KLM a dégagé 458 millions d'euros de résultat opérationnel ajusté, en hausse de 106 millions sur un an. Sur les neuf premiers mois, sa marge atteint toutefois 4,8%, encore loin de l'ambition de

marge supérieure à 8% rappelée par Air France-KLM. À l'échelle du groupe franco-néerlandais, le résultat opérationnel ajusté trimestriel atteint 1,346 milliard d'euros. Mais la facture carburant prévue pour 2026 est relevée de 8,9 à 9,2 milliards de dollars, tandis que la croissance des capacités est ramenée à environ 2%, contre 2% à 3% auparavant.

Pour KLM, la prochaine étape sera aussi sociale : la direction veut négocier de nouvelles conventions collectives, avec au moins 8% de gains structurels de productivité d'ici 2028 et une progression salariale « très modérée ». Marjan Rintel laisse déjà ouverte la possibilité d'autres ajustements : « De nouvelles modifications de l'organisation, des conditions d'emploi, de la productivité et des effectifs pourraient encore être nécessaires », avertit-elle dans le communiqué.

IAG voit son bénéfice reculer mais maintient ses objectifs

Zone Bourse – 6 novembre 2026

International Airlines Group (IAG), maison mère de British Airways, Iberia, Vueling et Aer Lingus, a publié vendredi des résultats contrastés au titre du troisième trimestre 2026, marqués par une hausse du chiffre d'affaires mais un recul des bénéfices, sur fond de renchérissement du carburant et de perturbations liées au conflit au Moyen-Orient.

Sur les trois mois clos fin septembre, le chiffre d'affaires du groupe aérien a progressé de 4,5 % sur un an, à 9,74 milliards d'euros, soutenu par la vigueur de la demande sur les liaisons long-courriers et la bonne tenue des tarifs. Le bénéfice net a toutefois reculé d'environ 12 %, à 1,23 milliard d'euros, tandis que le résultat opérationnel avant éléments exceptionnels a diminué de près de 16 %, à 1,73 milliard d'euros, faisant ressortir une marge de 17,7 %.

Cette baisse de rentabilité s'explique principalement par une augmentation de 30,4 % des dépenses de carburant et par une hausse de 3,4 % des coûts unitaires hors carburant, notamment sous l'effet de perturbations opérationnelles.

Sur le plan commercial, l'Atlantique Nord reste le principal moteur de croissance du groupe, avec des revenus unitaires en hausse de 11 %, tandis que l'Atlantique Sud affiche une progression de 2,3 %. En Europe, la concurrence accrue a conduit IAG à réduire ses capacités afin de préserver sa rentabilité.

Le groupe anticipe par ailleurs un léger recul de ses capacités sur l'ensemble de l'exercice 2026, en raison notamment de la suspension de plusieurs liaisons vers le Moyen-Orient, dans le contexte du conflit en Iran. Ces perturbations ont particulièrement affecté British Airways, contrainte de redéployer une partie de ses avions et équipages.

Malgré cet environnement difficile, IAG confirme viser une marge opérationnelle annuelle avant éléments exceptionnels d'au moins 12 %, soutenue par des perspectives commerciales jugées favorables pour la fin de l'année et le début de 2027.

Fort d'un bilan solide, avec un ratio d'endettement net de 0,6 fois, le groupe a également annoncé une hausse de 10 % de son dividende intérimaire, à 0,053 euro par action, et engagé la dernière tranche de 500 millions d'euros de son programme de rachat d'actions de 1,5 milliard d'euros, qui doit s'achever d'ici fin février 2027.

Billets d'avion : le kérosène fait bondir les prix pour les voyageurs français

L'Echo Touristique – 5 novembre 2026

Du jamais-vu depuis la création du baromètre Digitrips pour L'Écho touristique : en octobre 2026, les prix des billets d'avion ont augmenté sur tous les segments - vols intérieurs, moyen-courriers et long-courriers - dans un contexte de renchérissement du kérosène.

Les compagnies peinent à encaisser la facture kérosène qui flambe. Après avoir limité les hausses tarifaires ces derniers mois afin de ne pas freiner la demande, les majors comme les low-cost se résignent à renchérir leurs billets.

Une hausse globale de 4,5% sur un an

Depuis la création du baromètre Digitrips pour L'Écho touristique, les prix des billets d'avion n'avaient jamais autant augmenté sur tous les axes. Les tarifs TTC augmentent de 4,5% en octobre 2026 toutes destinations confondues. L'augmentation atteint des sommets sur les vols intérieurs en France (+12,84% vs 2025, à 271 euros). Les vols moyen-courriers, à la baisse au cours des derniers mois, augmentent de 4,42% sur un an. Les long-courriers, de 4,44%.

Les prix s'envolent notamment sur certaines destinations long-courriers : la Côte d'Ivoire (+28%), le Japon (+ 17%) et les États-Unis (+13%). Dans le Top 20 des pays les plus vendus, six pays échappent au mouvement inflationniste dont le Maroc et la Tunisie (-8%), le Cap Vert (-18%).

Ventes : le Japon gagne huit places

Le baromètre de Digitrips pour L'Écho touristique s'appuie sur 91 164 billets en classe économique, en aller-retour, sur des vols directs et non directs réservés chez Digitrips en octobre. Les clients ont réservé à 65 jours de la date de départ (- 0,65 jour vs octobre 2025), un délai stable.

Dans le classement des ventes, figurent le Japon (+8 places, à la 12e) et le Canada (+5 places, à la 13e) progressent fortement. Et ce, malgré les hausses significatives de prix sur ces deux destinations.

L'envolée tarifaire généralisée risque de s'accentuer l'an prochain, selon différents acteurs de l'aérien.

Lufthansa anticipe une hausse « à deux chiffres » du prix en 2027

Lufthansa, premier groupe européen de transport aérien, a anticipé mardi pour 2027 une hausse du tarif de ses billets « à deux chiffres ». Objectif : compenser la flambée de sa facture de kérosène, qui devrait encore s'alourdir l'an prochain en raison du conflit persistant au Moyen-Orient.

Selon le groupe allemand, qui coiffe les compagnies Lufthansa, Swiss, Austrian Airlines ou Eurowings, ses dépenses de carburant vont augmenter d'environ 2 milliards d'euros en 2026 sur un an, pour atteindre 9,3 milliards au total.

Air France-KLM vient pour sa part de relever l'estimation de sa facture carburant 2026 à 9,2 milliards de dollars (+2,3 milliards sur un an). Après avoir couvert 68% de sa consommation pour 2026, le groupe bénéficiera de 54% de couverture pour 2027.

Transport aérien : comment préserver la croissance face aux turbulences ?

Tour Hebdo – 5 novembre 2026

Géopolitique, inflation des coûts, transition écologique, réglementation et intelligence artificielle : le transport aérien doit se transformer sans compromettre sa mission première, connecter les territoires.

Au World Connect organisé par APG, plusieurs dirigeants ont confronté leurs analyses et esquissé les conditions d'une croissance durable, particulièrement attendue en Asie et en Afrique.

Un monde fragmenté, des réseaux aériens sous pression

« Les compagnies aériennes ont pour mission de connecter le monde, alors que celui-ci est aujourd'hui dans une logique de déconnexion », a souligné Arnaud Vaissié, PDG et cofondateur d'International SOS, en ouverture de la table ronde qu'il modérait. Guerre en Ukraine, instabilité au Moyen-Orient et fermetures d'espaces aériens contraignent les transporteurs à adapter en permanence leurs opérations.

Les détours imposés à certaines routes allongent les temps de vol, accroissent la consommation de carburant et compliquent la planification des réseaux. Les perturbations des systèmes de navigation et les risques cyber ajoutent à cette incertitude. Pour les compagnies, l'enjeu dépasse désormais la gestion ponctuelle des crises : il s'agit d'organiser durablement leurs activités dans un environnement géopolitique instable, tout en maintenant la sécurité et la compétitivité.

Des perspectives de croissance contrastées selon les régions

Salvatore Sciacchitano, ancien président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), a rappelé la résilience historique du secteur. Après les crises géopolitiques et le choc du Covid-19, le trafic aérien a retrouvé une dynamique de développement. Les perspectives restent favorables, mais la croissance sera très inégale.

L'Asie-Pacifique devrait progresser plus rapidement que l'Europe. L'Inde, la Chine et plusieurs marchés africains disposent d'un potentiel important, soutenu par l'urbanisation, le développement économique et l'essor des classes moyennes. Cette expansion dépendra toutefois des investissements dans les infrastructures, de la qualité des connexions et de la capacité à proposer une offre accessible, sûre et durable. Pour les professionnels du tourisme, ces marchés constituent des relais de croissance, à condition que les dessertes suivent la demande.

Décarboner sans rendre l'avion inaccessible

La transition environnementale représente l'une des équations les plus complexes de l'industrie. Renouvellement des flottes, amélioration de l'efficacité énergétique, nouvelles propulsions et carburants d'aviation durables (SAF) exigent des investissements considérables. Or, les SAF restent nettement plus coûteux que le kérosène et leur production est encore insuffisante pour accompagner leur généralisation.

Les transporteurs doivent donc réduire leurs émissions tout en maîtrisant le prix des billets et en préservant leur rentabilité. Le risque est de pénaliser davantage les liaisons fragiles ou les régions déjà peu desservies.

Les participants ont insisté sur une responsabilité partagée : compagnies, producteurs d'énergie, constructeurs, aéroports, États et régulateurs devront avancer ensemble, à un rythme compatible avec les capacités d'investissement du secteur.

Compagnies régionales : le risque d'une aviation à deux vitesses

Faye Malarkey Black, présidente de la Regional Airline Association (RAA), a illustré ces tensions à partir du marché américain. Indispensables pour relier les petites et moyennes villes aux grands hubs, les compagnies régionales subissent la hausse des coûts du carburant et de la maintenance, les difficultés d'approvisionnement et la pénurie de pilotes. Beaucoup opèrent sous contrat avec de grandes compagnies, ce qui limite leur faculté de répercuter rapidement l'inflation sur leurs revenus.

« Nous évoluons dans un environnement où les coûts augmentent rapidement, alors que nos revenus sont souvent encadrés par des contrats », a-t-elle expliqué. Face à cette pression, les transporteurs privilégient les lignes les plus rentables. Les grandes métropoles pourraient ainsi conserver une offre dense, tandis que des territoires moins peuplés perdraient des connexions essentielles.

L'enjeu dépasse le seul transport : dans certaines régions, notamment en Alaska, l'avion conditionne l'accès aux services, l'activité économique et l'attractivité touristique. Préserver les liaisons régionales suppose des appareils adaptés aux marchés de faible volume et des modèles économiques viables. Ces vols constituent aussi le premier segment de nombreux itinéraires nationaux et internationaux.

Réglementation et protectionnisme : trouver le bon équilibre

La présidente de la RAA défend des règles exigeantes en matière de sécurité et de protection des voyageurs, mais adaptées à la diversité des opérateurs. Elle cite les exigences américaines de formation des pilotes : la règle générale des 1 500 heures de vol pour accéder à certaines fonctions de copilote, avec des exceptions, peut compliquer le recrutement des compagnies régionales dans un contexte de pénurie.

Même dilemme pour la protection des consommateurs : une mesure utile aux passagers peut fragiliser une liaison déjà peu rentable. « À quoi sert une protection renforcée des passagers si, faute de viabilité économique, les vols disparaissent ? », a-t-elle interrogé. L'objectif, selon elle, est de protéger les voyageurs sans réduire leur possibilité de voyager.

À ces contraintes s'ajoute le retour du protectionnisme. Droits de douane et tensions commerciales renchérissent potentiellement avions, pièces et équipements. Les chaînes d'approvisionnement mondialisées deviennent moins prévisibles, poussant les compagnies à constituer davantage de stocks au lieu de fonctionner en flux tendus. Cette sécurisation immobilise du capital et alourdit les charges, particulièrement pour les transporteurs aux marges étroites.

IA et contrôle aérien : des gains d'efficacité concrets

L'intelligence artificielle ouvre des perspectives pour la maintenance prédictive, l'analyse des risques, la surveillance des opérations et la cybersécurité. Elle peut aider les compagnies et les autorités à détecter plus tôt des anomalies et à exploiter de grands volumes de données. Son adoption exige néanmoins un cadre réglementaire capable de suivre l'évolution rapide des

technologies. Sur les questions de sécurité, les intervenants ont rappelé que l'IA devait rester un outil d'aide à la décision sous supervision humaine.

Autre levier immédiat : la modernisation du contrôle aérien. Des trajectoires mieux optimisées, moins d'attente et un trafic plus fluide permettraient de limiter à la fois les dépenses de carburant et les émissions. Aux États-Unis, des investissements dans les infrastructures numériques et les outils d'IA sont engagés ou envisagés. La décarbonation passe donc aussi par l'efficacité opérationnelle, sans attendre uniquement de nouveaux avions ou carburants.

La connectivité, condition de la croissance touristique

Malgré ces difficultés, les intervenants ont affiché leur confiance dans les perspectives de long terme du transport aérien. Le potentiel de l'Asie et de l'Afrique demeure important, mais il ne pourra se concrétiser sans réseaux solides, y compris régionaux. « Si le monde s'éloigne de la mondialisation, l'aviation ne doit pas suivre le même chemin », a résumé Faye Malarkey Black.

Pour les agences de voyages et les tour-opérateurs français, le message est clair : l'évolution des capacités aériennes, des coûts et des dessertes pèsera directement sur l'accessibilité des destinations et la construction des offres.

Le défi ne consiste pas seulement à faire voler des avions moins polluants, mais à garantir un transport aérien sûr, durable et économiquement viable, capable de relier les territoires et de soutenir la croissance touristique.

PROGEXA
Des experts au service exclusif
des représentants du personnel