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 10 novembre 2026

- **Quinze sièges de plus : l'Airbus A330-900 repousse sa limite à 480 passagers, sous conditions**
- **« Les sièges avant rapportent quatre fois plus que les autres » : dans les coulisses de la course à la premiumisation des compagnies aériennes**
- **Avions déroutés en Europe : Paris enquête sur une série de fausses alertes**
- **Air France déploie progressivement l'intelligence artificielle**
- **Espagne : la grève générale du 11 novembre menace de perturber les vols et l'accès aux aéroports**
- **Incapable de suivre la cadence de production, Boeing réduit ses effectifs**
- **Un commandant de bord peut-il refuser un déroutement militaire ? L'affaire Aer Lingus relance le débat**
- **1,4 milliard de dollars pour refaire les cabines : le plan de Singapore Airlines pour reprendre le titre ravi par Air France et rester au sommet du premium**
- **Clermont-Ferrand : HOP ! recrute 60 personnes pour entretenir les Airbus A220**
- **Confrontée à un « choc de dronisation », la marine cherche à s'équiper en urgence, mais pas à n'importe quel prix**

Quinze sièges de plus : l'Airbus A330-900 repousse sa limite à 480 passagers, sous conditions
Air Journal– 10 novembre 2026

L'Airbus A330-900 peut désormais être certifié pour accueillir jusqu'à 480 passagers, contre 465 auparavant. Cette hausse de quinze places, inscrite dans la dernière révision de la fiche de certification européenne du gros-porteur, reste conditionnée à une modification des équipements d'évacuation et à un aménagement intérieur approuvé.

A330-900 : une capacité maximale relevée de 465 à 480 passagers

Quinze passagers supplémentaires, sans allonger le fuselage : l'A330-900 dispose d'une nouvelle marge de manœuvre réglementaire. Dans l'édition 70 de la fiche de données du certificat de type de l'A330, datée du 30 octobre 2026, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) relève le plafond applicable à certaines configurations de la plus grande version de l'A330neo. La capacité maximale passe de 465 à 480 passagers, soit une progression d'environ 3,2%.

Cette autorisation concerne précisément l'A330-941, désignation de certification de l'A330-900. Elle ne constitue pas une nouvelle variante de l'appareil : le changement porte sur la capacité autorisée au regard de l'évacuation, dans des configurations techniques définies par le document européen.

Des issues de type A+ et des toboggans-radeaux modifiés

Long de 63,69 mètres, avec une largeur maximale de cabine de 5,26 mètres selon Airbus, l'A330-900 conserve les mêmes dimensions. Pour atteindre le plafond de 480 passagers, l'avion doit disposer de quatre paires d'issues de secours de type A+, soit huit issues au total, ainsi que de la modification Airbus MOD 210978. Celle-ci concerne les toboggans-radeaux associés à ces issues, des équipements qui assurent l'évacuation et peuvent également servir de radeaux en cas d'amerrissage.

La condition est explicite. « La capacité maximale en sièges passagers est limitée à 465 si la modification 210978 "Toboggans-radeaux pour issue de type A+" n'est pas installée », précise l'EASA dans sa fiche de certification. Autrement dit, la publication du nouveau plafond ne permet pas à une compagnie d'ajouter quinze sièges sur un appareil qui ne possède pas les équipements requis.

La révision introduit également un plafond intermédiaire de 470 passagers pour une configuration associant une paire d'issues de type A et trois paires de type A+, toujours sous réserve de l'installation de la modification 210978. Le chiffre de 480 ne s'applique donc pas indifféremment à tous les arrangements d'issues.

Une cabine à 480 sièges doit encore être approuvée

La capacité d'évacuation ne suffit pas, à elle seule, à déterminer le nombre de sièges qu'une compagnie peut commercialiser. Le document de l'EASA fixe aussi des limites par zone de cabine, entre les différentes paires de portes. Il encadre ainsi non seulement le total de passagers, mais également leur répartition dans le fuselage.

L'agence renvoie expressément au « plan d'aménagement intérieur pour les capacités maximales de passagers approuvées pour chaque avion à sa livraison », selon une traduction de son texte. Une compagnie souhaitant exploiter un A330-900 à 480 places doit donc disposer d'un

aménagement approuvé correspondant à cette capacité, et pas seulement installer les nouveaux équipements d'évacuation.

Un nouveau potentiel pour les A330neo à haute densité

L'écart reste considérable entre cette limite réglementaire et les aménagements long-courriers à plusieurs classes. Sur sa page consacrée à l'A330-900, Airbus présente une configuration typique de 287 à 303 sièges en trois classes. Le constructeur y affiche encore un maximum de 465 places au moment de la consultation, alors que la fiche européenne autorise désormais les plafonds supérieurs sous les conditions précitées.

Le nouveau plafond ouvre surtout une possibilité supplémentaire pour les exploitants privilégiant des cabines à très forte densité. Il ne préjuge toutefois ni du nombre de compagnies qui retiendront cette option, ni du compromis qu'elles choisiront entre capacité, espace à bord et équipements de service. Le document de certification établit ce qui est autorisé, pas ce qui sera effectivement commercialisé.

Joël Ricci

« Les sièges avant rapportent quatre fois plus que les autres » : dans les coulisses de la course à la premiumisation des compagnies aériennes

Les Echos – 10 novembre 2026

A l'instar de Singapore Airlines, de nombreuses compagnies aériennes ont dévoilé cette année d'importantes améliorations de leurs services. Une stratégie de segmentation de l'offre qui permet de maximiser les revenus tout en renforçant l'image de marque.

Après le temps de la démocratisation, celui de la premiumisation. En dépit de la crise du kérosène, les compagnies aériennes continuent d'investir pour monter en gamme. Cette année, le nombre de sièges des classes business et première proposés par les transporteurs représentent 19 % du volume total, contre 17,1 % en 2019, selon des estimations du cabinet spécialisé Cirium.

Cette course au premium se traduit par des évolutions constantes des services à bord. Vendredi dernier, la « meilleure compagnie du monde », Singapore Airlines (SIA), a dévoilé en grande pompe les nouvelles cabines qui équiperont l'an prochain sa flotte long-courrier. Un investissement massif de plus de 1,4 milliard d'euros, « le plus important de l'histoire de la compagnie en matière d'expérience client ». Mais SIA n'est pas la seule à faire peau neuve.

Emirates a ainsi présenté en juillet un nouvel appuie-tête novateur baptisé « U-Dream », en cuir et modulable, destiné aux sièges de classe économique. La compagnie dubaïote a également développé un nouveau siège premium économie doté d'un séparateur électrique coulissant pour garantir l'intimité de chaque passager. Une première mondiale habituellement réservée aux classes business et première. Aux Etats-Unis, American Airlines a fait machine arrière et annoncé en août la réintroduction prochaine d'écrans individuels pour la classe économie sur sa flotte monocouloir, après les avoir retirés en 2017.

« Mouvement de fond »

Une escadrille d'annonces qui témoigne d'un « mouvement de fond », analyse Gael Lebreton, associé chez Arthur D. Little et spécialiste de l'industrie aérienne. Selon lui, la course à la

premiumisation prolonge « la logique de segmentation initiée par les low-cost » qui, à leur échelle, vendent aussi des options premium.

Avec la naissance des premières compagnies à bas prix au tournant des années 2000, le transport aérien s'est largement popularisé. En vingt-cinq ans, le nombre de passagers transportés a triplé pour passer de 1,67 milliard en 2000 à plus de 5,2 milliards en 2025. Après avoir dégroupé les services pour vendre un « billet sec » à prix compétitif, les transporteurs ont développé toute une gamme d'expériences intermédiaires afin de proposer à chacun le meilleur produit, et donc le plus coûteux, à la portée de sa bourse.

Cette segmentation s'est traduite par l'apparition puis la généralisation de la classe économie premium pour créer un espace entre les classes business et économie. En général, la premium économie est d'ailleurs la cabine la plus rentable, car les prix sont élevés pour une surface au sol limitée. En 2019, Lufthansa indiquait +33 % de recettes par mètre carré par rapport à la classe économie et +6 % par rapport à la classe business, fait remarquer Gael Lebreton. « De nombreux voyageurs n'ont pas les moyens de se payer un billet long-courrier en classe affaires à 2 ou 3.000 euros mais peuvent dépenser plus que 400 euros pour s'offrir davantage de confort », explique-t-il.

Vitrine premium

Et la recette paie. Selon l'association internationale du transport aérien (Iata), en 2019, les passagers Business et First représentaient 5 % des passagers internationaux, mais déjà 30,5 % des recettes passagers internationales. A l'instar des autres grandes compagnies, Delta Air Lines a grandement augmenté son offre de sièges premium sur ses longs courriers, laquelle est passée de 15 % à 22 % entre 2019 et 2026.

« Les produits premium ont un effet de levier très fort », souligne Pascal Fabre, directeur général et associé au cabinet AlixPartners. Les sièges avant « représentent 12 % de l'offre de sièges totale de Delta mais ont généré 43 % des revenus au troisième trimestre 2026, ils rapportent donc quasiment 4 fois plus que les autres sièges », pointe l'expert.

Des rentrées d'argent particulièrement bienvenues en pleine crise du kérosène. Au troisième trimestre, la clientèle premium s'est révéléeune véritable bouée de sauvetage pour Air France - KLM. La compagnie a pu faire payer ses surcoûts kérosène à sa clientèle la plus fortunée, beaucoup moins sensible aux augmentations de prix.

Mais la stratégie de montée en gamme engagée par Ben Smith a également une autre vertu : redorer l'image de la compagnie. Grâce à La Première lancée en 2025 et à son expérience ultra premium (chauffeur jusqu'à l'aéroport, terminal privé, anonymat total…), Air France a gagné cette année le prix de la meilleure first classe au monde, détenu depuis 2018 par Singapore Airlines. Pour la compagnie tricolore, la première classe n'est pas un produit d'appel mais une vitrine qui valorise l'ensemble de l'offre aux yeux de la clientèle et justifie des tarifs supérieurs. En clair, optimiser en même temps ses marges et son image.

Charles Plantade

Avions déroutés en Europe : Paris enquête sur une série de fausses alertes

L'écho touristque – 9 novembre 2026

Le parquet de Paris enquête sur les fausses alertes à la bombe visant des avions en France et cherche un éventuel lien avec l'étranger.

Le parquet de Paris a ouvert une enquête sur les fausses alertes à la bombe ayant visé des avions survolant le territoire français, notamment pour rechercher un lien éventuel des auteurs avec des « puissances étrangères », a-t-il indiqué samedi. Les investigations sont « menées pour retrouver les auteurs des courriels divulguant ces fausses informations afin de faire croire à une destruction dangereuse et leur lien éventuel avec des puissances étrangères », a expliqué le parquet, sollicité par l'AFP.

Jeudi, un avion d'Aer Lingus avait été dérouté à Évreux après une alerte à la bombe. Matignon avait fait état vendredi de quatre nouvelles alertes émises sur des avions survolant le territoire français, sur lesquels les services de déminage ont procédé « aux inspections de sécurité ». Trois de ces appareils ont atterri à Orly, le quatrième à Bordeaux, tous sans encombre, selon une source informée du dossier. « Une enquête est en cours pour déterminer l'origine de ces alertes qui touchent toute l'Europe », avaient ajouté, sans plus de précisions, les services du Premier ministre Sébastien Lecornu, chargé de la sûreté et de la défense aérienne du pays.

Opérations de déstabilisation

Des dizaines de vols commerciaux ont fait l'objet d'alertes à la bombe depuis le début de la semaine en Europe. Des avions ont dû être déroutés, escortés par des chasseurs, évacués ou fouillés, à chaque fois sans découverte de bombes. Des médias irlandais, britanniques, comme Sky News, ou français, comme TF1, ont aussi reçu des alertes à la bombe. Le gouvernement irlandais a dénoncé vendredi une « probable campagne coordonnée visant à engendrer des perturbations ».

Cette série de fausses alertes, difficiles à attribuer, a pour conséquence de mobiliser les services de sécurité et de semer la peur à moindre coût, soulignent les experts. Des revendications envoyées jeudi aux aéroports de Rome et de Sofia émanaient des « combattants de l'État masculin », semblant renvoyer au nom d'un mouvement ultranationaliste russe, mais son chef a démenti toute implication.

Les responsables européens dénoncent depuis des mois l'accroissement des opérations de déstabilisation, conduites au profit de la Russie ou de l'Iran, qu'il s'agisse de campagnes de désinformation, de sabotages, de cyberattaques ou d'attentats. Les services de renseignement anticipent depuis plusieurs semaines un durcissement de ces campagnes, notamment de la Russie, pour peser sur le soutien européen à l'Ukraine.

AFP

Air France déploie progressivement l'intelligence artificielle

Air & Cosmos – 9 novembre 2026

La compagnie aérienne nationale est en pleine campagne d'essais et de déploiement de l'intelligence artificielle. Cette dernière va notamment permettre des gains de temps significatifs, des économies de carburant particulièrement appréciables, un ajustement plus fin des vols en tenant compte de la météorologie, et du retour d'expérience accumulé au gré des routes aériennes empruntées.

« Nous sommes convaincus que l'intelligence artificielle est une opportunité majeure », commente Laurent Lafontan, directeur général adjoint Opérations aériennes et membre du Comité exécutif d'Air France. La compagnie nationale déploie progressivement l'intelligence artificielle dans ses opérations pour améliorer ses prises de décision à différents niveaux.

Plusieurs améliorations notables

Cette dernière devrait permettre plusieurs améliorations notables. « Nous avons une vraie stratégie de tests et de déploiement. L'IA va permettre d'améliorer la qualité des décisions, elle bénéficiera aux opérationnels pour renforcer la sécurité des vols, elle permettra également d'optimiser nos trajectoires, de réduire la consommation de carburant. Pour nos clients, cela se traduit par une ponctualité plus robuste », explique Laurent Lafontan.

Une démarche encadrée

Air France teste et se prépare ainsi à l'adoption de l'intelligence artificielle dans un cadre très réglementé laissant, quel que soit le domaine concerné, la décision finale à l'humain. « Notre cadre est celui de l'EASA : une IA d'assistance, qui affine l'analyse, jamais une IA qui décide à la place de l'équipage ou du dispatcher. Chaque cas d'usage passe par notre système de gestion de la sécurité : phase pilote, indicateurs, et généralisation seulement quand les résultats sont là. »

Un véritable outil d'analyse et d'anticipation

Air France considère l'IA comme une opportunité, un véritable outil qui permettra d'augmenter la capacité d'analyse et même d'anticipation. « Le principe repose sur l'exploitation d'un fort volume de données. Lorsque nous avons besoin d'élaborer plusieurs scénarios, l'IA est le dispositif approprié. L'humain reste le décideur final. Il intervient à plusieurs niveaux : il questionne l'IA, il évalue sa réponse au travers du tri effectué par cette dernière, et reste maître du jeu pour la décision finale. Aujourd'hui, nous nous penchons plutôt sur les cas d'usage », ajoute Laurent Lafontan.

Plus de temps pour le jugement et la décision

Pour les équipes d'Air France, le but avoué est de diminuer le temps de traitement de l'information et de leur donner plus de temps pour le jugement et la décision. La première application réside dans l'élaboration des plannings et l'anticipation des besoins en navigants. « Avec l'IA, nous pouvons aussi simuler les choix de carrière et les souhaits de nos navigants. Concrètement, cela permet aux PNC de savoir s'ils peuvent passer sur long ou moyen-courrier. Pour les pilotes, c'est la possibilité de savoir s'ils peuvent prendre les commandes d'un A350 ou d'un 777, ou encore devenir commandant de bord sur A220 », détaille Laurent Lafontan. L'intelligence artificielle permet ainsi de prendre en compte une multitude de paramètres, parmi lesquels le profil de la population de PNC ou de pilotes et leur expérience accumulée au fil des ans.

Envisager autrement sa carrière

« Cela va même plus loin : en tenant compte de la réglementation et des accords au sein de la compagnie, il est possible de savoir à quel moment ils ont le droit de prendre les commandes d'un nouvel appareil, après avoir accumulé tant d'heures de vol », explique Laurent Lafontan. Les pilotes et PNC peuvent également projeter leur carrière et envisager une voire plusieurs formations à l'avance. « L'intérêt de ces simulations, c'est d'abord la visibilité donnée à nos navigants sur leurs perspectives — quand une qualification ou un passage commandant de bord devient accessible — et la capacité d'anticiper formations et recrutements plusieurs années à

l'avance, en tenant compte des départs à la retraite et des arrivées, en transparence avec les organisations professionnelles », poursuit Laurent Lafontan.

Un nouveau moteur de recherche

L'intelligence artificielle permet également un gain de temps conséquent dans la consultation des référentiels et autres manuels d'exploitation. À cette fin, Air France déploie un nouveau moteur de recherche fondé sur l'intelligence artificielle. « Nous avons des métiers très techniques, avec une documentation particulièrement conséquente — des milliers de pages par référentiel — que nos navigants, comme d'ailleurs nos personnels au sol, doivent connaître ou pouvoir consulter rapidement. Nous mettons en œuvre une amélioration de nos moteurs de recherche : ils permettent d'aller chercher l'information utile dans tous les référentiels disponibles et dans toutes les communications mises à disposition de nos navigants, notamment les pilotes. »
PNC d'abord

Dans un premier temps, ce dispositif a été mis en place pour les personnels navigants commerciaux, avant les pilotes et commandants de bord. « Cette amélioration est en service depuis octobre 2026 pour les hôtesses et stewards ; les pilotes en bénéficieront en novembre 2026. Ce décalage s'explique par les manuels pilotes, beaucoup plus conséquents que ceux des PNC. »

Gain de temps, mais pas seulement

Le gain de temps n'est pas le seul avantage procuré par le classement du contenu. L'autre est d'obtenir des informations à la fois précises et sourcées. « Le sujet clé, c'est l'obtention d'informations précises et toujours sourcées. L'IA permet de récupérer le contenu de tous les chapitres, de toutes les thématiques, et de les classer. On trouve ainsi l'information dans le référentiel concerné, on la résume et on obtient les liens. Cela fait gagner beaucoup de temps », détaille Laurent Lafontan.

30 pages de Notams

Typiquement, pour un vol à destination de Chicago, une trentaine de pages de Notams doivent être prises en considération, tant par l'équipage que par le flight dispatcher. L'IA permet de classer les Notams par ordre de priorité, d'identifier une différence de contenu par rapport à la veille, d'offrir une prélecture. « Début 2027 nous mettrons en place des outils qui donneront aux pilotes et aux dispatchers — les personnels qui assurent la préparation des vols — un classement, un étiquetage et une mise en avant par filtres des Notams les plus importants, ceux qui peuvent avoir un impact sur la mission », explique Laurent Lafontan.

Économies de carburant

Le travail de mise en place de l'IA va au-delà d'Air France : il s'étend au sein du groupe et permettra à terme des économies de carburant significatives. L'enjeu est autant économique qu'environnemental. « Le carburant pèse pour environ un tiers de nos coûts. Un point de consommation, ce sont des dizaines de millions d'euros et plus de cent mille tonnes de CO2 par an. Un plan de vol plus juste, c'est du carburant qu'on n'emporte pas pour rien… Chez Air France, tout mis bout à bout, c'est 5,2% de carburant économisé par an, 730 000 tonnes de C02 en moins ». A l'échelle du groupe, la compagnie aérienne nationale travaille en partenariat avec KLM pour compléter les données, mais également pour bénéficier de retours d'expérience croisés.
Réduction des masses embarquées

« Nous travaillons également avec KLM sur l'emport de carburant. Nous disposons de beaucoup d'informations météo, de l'historique de chacun de nos vols, des différentes contraintes rencontrées… Nous regardons si, avec l'IA, il est possible d'ajuster finement la quantité de carburant embarquée, en analysant et en justifiant la majoration ou la réduction d'emport de kérosène », poursuit Laurent Lafontan. Côté liquides, la recherche de réduction des masses embarquées va plus loin, jusqu'à des postes qui pourraient a priori sembler négligeables, mais dont les effets se mesurent en tonnes sur une année. Plus précisément l'eau potable, en ajustant la quantité embarquée au passager près.

Un calcul affiné

« Elle est déjà adaptée au type d'avion, au remplissage et à la durée du vol. L'IA permet d'aller plus loin, avec une prédiction vol par vol fondée sur les consommations réellement observées sur chaque ligne : à l'échelle de la flotte, ce sont plusieurs milliers de tonnes de CO2 évitées chaque année » Les gains seront également obtenus par un calcul affiné des masses et du centrage, avec un impact non négligeable sur les performances de l'appareil et son empreinte carbone.

Prédire masse et centrage

« L'IA nous permet également de prédire la masse de l'avion et son centrage. C'est particulièrement intéressant sur certaines escales, avec un nombre important de passagers et autant de bagages », poursuit Laurent Lafontan. Cette prédiction a des impacts sur les performances de l'avion et sur la consommation de carburant : dans l'enveloppe certifiée, plus le centrage est reculé, moins l'avion consomme. « C'est pourquoi il est particulièrement intéressant de disposer de ces informations le plus tôt possible, pour les recouper avec l'équipage, afin qu'il puisse les prendre en compte et les ajuster », explique Laurent Lafontan.

Routes empruntées

L'avion n'est d'ailleurs pas le seul concerné. Les routes empruntées le sont aussi. L'IA permettra de définir lesquelles adopter en fonction de différents paramètres. « Actuellement, nous testons beaucoup de scénarios pour définir les routes optimales. Nous faisons évoluer notre outil plutôt côté dispatcher, sur le calcul des routes : le temps de calcul d'un scénario est divisé par sept, et ce temps, nous le rendons aux dispatchers pour l'analyse et le dialogue avec les équipages. » À terme, ces simulations se feront en temps réel, en prenant en compte non seulement l'historique mais également les conditions rencontrées en vol, pour proposer d'éventuels scénarios de reroutage et offrir aux pilotes des calculs d'intérêt majeur dans telles ou telles conditions.

Une assistance IA au suivi des vols

« Au premier semestre 2027, nous testerons en conditions réelles une assistance IA au suivi des vols : pendant le vol, une veille continue des terrains autour de l'avion, avec leur météo et leurs Notam, sans attendre que l'équipage ou le dispatcher aille chercher l'information », détaille Laurent Lafontan. Dans le cas d'un reroutage, l'IA permettra ainsi aux pilotes de disposer de nombre d'informations cruciales, spécifiques à la piste et à l'aéroport de destination. Le premier palier d'informations obtenues permet de déterminer si la piste peut être utilisée. « Cela permettra également d'incorporer les calculs de performances à l'atterrissage et les pentes de remise de gaz. Avec les informations aéronautiques collectées en continu, nous saurons si une piste est fermée, s'il y a un problème ou tout autre événement similaire.

Gain de temps en cas de reroutage

Le second palier d'utilisation de l'IA permet dans ce cas de figure un gain de temps très appréciable en termes de prise de décision liée à un reroutage. « Les outils officiels de calcul de performances pourront ensuite donner en temps réel les terrains survolés accessibles, selon que l'appareil

dispose ou non de performances compatibles pour atterrir. Pour nos clients, c'est plus de précision à chaque étape : une préparation plus fine en amont, des décisions plus rapides quand les conditions changent, une information plus juste, plus tôt », ajoute Laurent Lafontan. L'IA devrait ainsi renforcer l'anticipation des risques opérationnels, autrement dit la sécurité des vols. « Ce qui nous permettra également d'améliorer la ponctualité et d'optimiser notre empreinte environnementale, tout en gardant l'humain, qu'il soit pilote, dispatcher, hôtesse ou steward, au cœur de la décision finale. L'IA ne remplace pas le jugement, elle lui laisse plus de place », conclut Laurent Lafontan.

Laurant Lafontan, directeur général adjoint Opérations Aériennes d'Air France Laurent Lafontan est commandant de bord Airbus A350 et directeur général adjoint Opérations Aériennes d'Air France. Son parcours est particulier, puisqu'il a commencé sa carrière professionnelle en qualité d'ingénieur aéronautique, ce qui lui a permis d'intégrer Airbus avant de rejoindre Air France, comme pilote cadet en 2001. Au sein de la compagnie aérienne française, il a occupé plusieurs fonctions de direction dans les domaines de la sécurité des vols, de la performance opérationnelle, de l'innovation et de la transformation de l'entreprise. Acteur engagé des grandes évolutions du transport aérien européen, il a notamment contribué aux programmes SESAR (Single European Sky ATM Research ou Recherche sur la gestion du trafic aérien dans le cadre du ciel unique européen) et Ciel Unique Européen.

Antony ANGRAND

Espagne : la grève générale du 11 novembre menace de perturber les vols et l'accès aux aéroports

Air Journal– 9 novembre 2026

Les voyageurs à destination ou au départ de l'Espagne doivent se préparer à une journée potentiellement difficile mercredi 11 novembre. Une grève générale de 24 heures, appelée notamment par les syndicats CCOO et UGT pour réclamer des améliorations en matière de logement, de salaires et de services publics, pourrait affecter le transport aérien et les déplacements vers les aéroports. Le ministère espagnol des Transports a fixé des services minimums, mais l'ampleur des perturbations dépendra de la participation au mouvement.

Le transport aérien exposé à des perturbations

L'appel à la grève couvre l'ensemble de la journée du mercredi 11 novembre, de 0 heure à minuit. Il concerne tous les secteurs d'activité. Le secteur aérien est donc exposé, tant pour les opérations des compagnies aériennes que pour les services nécessaires au fonctionnement des aéroports.

Le ministère espagnol des Transports a publié une résolution organisant les services minimums dans le transport aérien. Ce dispositif encadre notamment les prestations indispensables à la sécurité et au maintien des vols protégés, avec des dispositions concernant le contrôle aérien, l'assistance en escale et les services aéroportuaires. Il ne signifie toutefois pas que l'intégralité du programme de vols sera assurée.

Des soutiens syndicaux chez Iberia, sans arrêt automatique de tous les vols
La mobilisation trouve des relais au sein de grandes entreprises espagnoles. Des instances représentatives du personnel et des sections syndicales d'Iberia, d'Airbus et de plusieurs entreprises de services figurent parmi les soutiens au mouvement.

Ce soutien ne permet pas d'anticiper un taux de participation chez Iberia ni un nombre de vols annulés. En Espagne, les salariés ne sont pas tenus d'informer préalablement leur employeur de leur décision individuelle de faire grève, ce qui complique l'évaluation de la mobilisation avant son déclenchement.

La résolution du ministère tient également compte d'autres mouvements sociaux concomitants. Elle mentionne notamment une grève chez le prestataire privé de contrôle aérien Saerco, faisant l'objet d'un dispositif de services minimums distinct, prolongé jusqu'au 30 novembre. Les perturbations éventuelles du 11 novembre devront donc être appréciées en tenant compte de plusieurs conflits sociaux, et pas uniquement de la grève générale.

L'accès aux aéroports constitue un autre point de vigilance
Même lorsqu'un vol est maintenu, rejoindre l'aéroport pourrait s'avérer plus difficile. Les transports ferroviaires, les métros et les autobus sont également concernés par la mobilisation, tandis que les manifestations peuvent entraîner des restrictions de circulation ou des modifications d'itinéraire dans les grandes villes.

À Barcelone, selon le gouvernement catalan, un service minimum est fixé à 25% pour plusieurs transports publics durant les heures de pointe, de 6 h 30 à 9 h 30 et de 16 h 30 à 21 heures. La liaison en autobus entre la ville et l'aéroport doit fonctionner à 50% de son service habituel.

Le logement et les salaires au cœur des revendications
Les syndicats présentent cette journée comme une réponse à la dégradation de l'accès au logement et aux difficultés de pouvoir d'achat. Ils réclament des « salaires dignes, des logements abordables, de meilleures conditions de travail et des services publics de qualité ».

Malgré les appels à renoncer au mouvement, les dirigeants de CCOO et d'UGT ont confirmé leur volonté de le maintenir. « Nous n'allons pas annuler la grève générale, il n'y a aucune raison de l'annuler », a déclaré le secrétaire général d'UGT, Pepe Álvarez, cité par l'agence espagnole EFE le 3 novembre.

Vérifier son vol et son trajet jusqu'au terminal
Pour les passagers, la principale précaution consiste à vérifier directement auprès de la compagnie aérienne le statut du vol, puis à contrôler séparément les conditions d'accès à l'aéroport auprès des opérateurs de transport locaux. Les informations peuvent évoluer à l'approche du départ ou pendant la journée de mobilisation.

Les voyageurs sont également invités à prévoir davantage de temps pour rejoindre leur terminal, en raison des réductions possibles de fréquence et des restrictions de circulation autour des manifestations. Un vol confirmé ne garantit pas un trajet sans difficulté jusqu'à l'aéroport.

Thierry Blancmont

Incapable de suivre la cadence de production, Boeing réduit ses effectifs

Les Echos – 9 novembre 2026

L'avionneur américain va supprimer 5 % des effectifs dans sa branche aviation commerciale, après avoir dû repousser ses objectifs de production et de livraison de 737 Max et de Dreamliner.

Boeing réduit la voilure. L'avionneur américain a annoncé lundi 9 novembre qu'il allait supprimer environ 5 % des postes dans sa branche aviation commerciale. Celle-ci emploie 51.000 salariés dans le monde, sur des effectifs totaux de 182.000, selon le site internet du groupe.

Ces réductions d'effectifs se feront via des départs naturels ou des licenciements, avec des premières décisions prises dès le mois prochain.

L'annonce intervient après la publication de résultats trimestriels décevants, fin octobre, et une révision à la baisse des prévisions de production. Les dirigeants avaient indiqué à cette occasion que l'objectif de livraison de 500 exemplaires de son 737 Max ne serait pas atteint en 2026, notamment à cause d'un approvisionnement insuffisant en ailes.

La production du très gros porteur, le 787 Dreamliner, peine également à augmenter, du fait de retards persistants de certification de sièges. Les livraisons devraient être cantonnées au bas de la fourchette de 90 à 100 appareils initialement fixée pour l'année.

Perspectives décevantes

Ces retards et ces perspectives décevantes avaient fait plonger le titre de plus de 10 % en Bourse. Les investisseurs misent en effet sur la hausse de la production pour permettre au groupe de sortir du rouge, dégager une trésorerie positive, et enfin tourner la page des années difficiles. Le ralentissement de la cadence assombrit cet horizon et contraint le groupe à adapter sa main-d'oeuvre.

« Ajuster nos plannings de production et réduire le rythme de fabrication des avions nous place en situation de sureffectif, a justifié Stephanie Pope, la directrice générale de BCA, dans un message adressé aux salariés ce lundi.

« Nous devons réinitialiser le rythme de montée en puissance de notre production afin d'offrir à nos usines et à nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement le temps nécessaire pour

atteindre la stabilité », a-t-elle complété, rappelant que Boeing avait néanmoins effectué « des progrès importants ».

Cadence progressive

Ces réductions d'effectifs interviennent deux ans après l'annonce d'autres coupes, plus importantes. Fin 2024, le nouveau patron Kelly Ortberg - arrivé en août - avait supprimé 17.000 postes juste après sa prise de fonction.

À l'époque, l'entreprise faisait face à une situation financière critique engendrée par une grève des machinistes et par les répercussions de l'arrachage d'une porte sur un Boeing 737 Max d'Alaska Airlines au début de la même année.

Depuis, le concurrent d'Airbus a commencé à redresser la barre, en se reconcentrant sur la qualité des process industriels et en bénéficiant du soutien appuyé du président américain Donald Trump, qui s'est mué en VRP de luxe pour l'avionneur domestique.

L'augmentation progressive de la cadence de production est une autre recette du redressement en cours. Mais le plan de vol s'annonce moins limpide que prévu, et le groupe reste encore sujet aux secousses.

Romain Gueugneau

Un commandant de bord peut-il refuser un déroutement militaire ? L'affaire Aer Lingus relance le débat

Air Journal –9 novembre 2026

Le déroutement sous escorte militaire d'un Airbus A320 d'Aer Lingus, le 5 novembre, suscite une controverse sur la gestion des alertes à la bombe. Alors que le parquet d'Évreux enquête sur le refus initial présumé du commandant de bord de se poser sur une base militaire, l'association belge de pilotes BeCA défend sa décision de privilégier un aéroport civil. Une affaire à la croisée de la sécurité des vols, de la sûreté aérienne et de l'autorité de l'État.

Un A320 d'Aer Lingus dérouté sous escorte vers Évreux

L'Airbus A320 assurant le vol EI402 entre Dublin et Rome-Fiumicino s'est posé le jeudi 5 novembre 2026, vers 10 h 05, sur la base aérienne 105 d'Évreux-Fauville, après une alerte à la bombe. À bord se trouvaient 151 passagers et six membres d'équipage. Un Rafale et un Mirage 2000 ont escorté l'appareil jusqu'à son atterrissage. Aucun engin explosif n'a été découvert. Mais le déroulement du

déroutement a rapidement pris une dimension judiciaire. Selon le parquet d'Évreux, le commandant de bord « aurait refusé », dans un premier temps, de rejoindre la base militaire, « préférant un aéroport civil ». Une enquête a été ouverte pour éclaircir son comportement et les circonstances de cet échange avec les autorités françaises.

Matignon a présenté l'intervention des chasseurs comme une réponse à cette absence de coopération : « Le pilote n'ayant pas coopéré comme attendu avec les autorités, le Premier ministre a immédiatement ordonné que des avions de chasse interceptent l'appareil et l'escortent », ont indiqué les services de Sébastien Lecornu, cités par l'AFP. Aer Lingus a, de son côté, défendu son équipage. « Aer Lingus et ses pilotes ont pleinement coopéré avec les autorités françaises dans cette affaire », a assuré la compagnie. Les deux pilotes ont été entendus en audition libre.

La BeCA défend le choix d'un aéroport civil

Dans un entretien publié le 6 novembre par La Libre Belgique, Alain Vanalderweireldt, commandant de bord et porte-parole de la Belgian Cockpit Association, annonce que plusieurs associations européennes entendent soutenir leur confrère. « On peut comprendre que la situation a été confuse, mais vouloir punir le commandant de bord est complètement exagéré », estime-t-il. Pour lui, le pilote a d'abord cherché à préserver la sécurité de ses passagers. Son argumentation repose sur les moyens disponibles dans les grandes plateformes commerciales : services de secours, prise en charge des voyageurs et possibilités d'isoler un appareil suspect à distance des terminaux. « Un aéroport civil est le meilleur endroit en cas d'alerte à la bombe », affirme-t-il à La Libre.

Ce soutien ne permet toutefois pas, à lui seul, de reconstituer les décisions prises dans le cockpit. Les informations respectivement détenues par l'équipage et les autorités, le contenu des instructions et la chronologie des échanges restent déterminants. L'exploitation des enregistreurs de vol fait partie des investigations annoncées.

Alerte à la bombe : un terrain militaire n'est pas exclu par les règles aériennes

La préférence exprimée pour un aéroport civil ne doit pas être confondue avec une interdiction réglementaire d'utiliser une base militaire. Les documents de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) encadrant les interceptions prévoient explicitement qu'un avion civil puisse être dirigé vers un aérodrome qui n'accueille pas habituellement du transport commercial. Le terrain doit alors être adapté à l'atterrissage en sécurité du type d'appareil concerné. Les textes d'accompagnement précisent notamment les critères à examiner : caractéristiques de la piste, résistance de la chaussée, environnement de l'approche et carburant disponible. L'opposition entre « civil » et « militaire » ne suffit donc pas, en elle-même, à établir qu'un choix était sûr et l'autre inapproprié.

De même, l'affirmation selon laquelle une infrastructure militaire ne disposerait d'« aucun équipement » pour aider des passagers, formulée dans l'entretien à La Libre, ne peut être retenue comme une description établie d'Évreux. Dans cet événement, Matignon a indiqué que les

occupants avaient été pris en charge dès l'atterrissage, tandis que les démineurs intervenaient. Les passagers ont ensuite été acheminés en autocar vers Paris-Charles-de-Gaulle.

Interception aérienne : escorter ne signifie pas menacer d'abattre

La formule d'Alain Vanalderweireldt — « On envoie des chasseurs, soit pour abattre un avion devenu menaçant, soit pour aider un équipage en difficulté » — résume son inquiétude, mais ne décrit pas à elle seule l'ensemble des missions d'interception. Les dispositions publiées par l'EASA prévoient aussi qu'une interception puisse servir à identifier un appareil, à l'éloigner d'une zone dangereuse ou densément peuplée, ou à lui ordonner de se poser sur un aérodrome désigné. Elles présentent l'interception comme une mesure de dernier recours, dont l'exécution doit éviter de mettre l'avion intercepté en danger. Rien dans les éléments publics consultés n'établit qu'une menace de destruction ait été adressée à l'équipage d'Aer Lingus.

Une enquête sur fond d'alertes à la bombe en Europe

L'incident s'inscrit dans une série de menaces ayant perturbé une vingtaine de vols européens le 5 novembre. Aucun explosif n'avait été découvert dans les appareils concernés. Le lendemain, le gouvernement irlandais évoquait une « probable campagne coordonnée ».

Pour le transport aérien, l'affaire d'Évreux pose ainsi une question très concrète : comment coordonner, dans l'urgence, l'appréciation du risque par l'équipage et les impératifs de protection du territoire ? L'enquête devra déterminer si le désaccord relevait d'une incompréhension, d'une divergence opérationnelle ou d'un refus d'instruction susceptible de constituer une infraction. En l'état des informations publiques, présenter le commandant de bord comme fautif — ou le choix français comme injustifié — serait prématuré.

Joël Ricci

1,4 milliard de dollars pour refaire les cabines : le plan de Singapore Airlines pour reprendre le titre ravi par Air France et rester au sommet du premium

Les Echos – 9 novembre 2026

Le transporteur singapourien a investi plus de 1,4 milliard d'euros pour remettre ses quatre classes au goût du jour. Une stratégie de longue haleine pour conserver son titre de meilleure compagnie au monde.

A l'approche de son quatre-vingtième anniversaire, Singapore Airlines (SIA) s'offre un grand lifting. Statut de meilleure compagnie aérienne au monde oblige, SIA a sorti le grand jeu pour dévoiler, vendredi, sa nouvelle cabine. Et quoi de plus adéquat pour organiser l'« événement de la décennie » que les ors du centre d'expositions du Marina Bay Sands, palace iconique de la cité-

Etat asiatique. C'est là, dans cet écrin de luxe, que le PDG Goh Choon Phong a dévoilé en grande pompe les sièges appelés à devenir le futur mètre étalon du voyage premium.

Les quatre classes (première, business, premium économie et économie) des avions long-courriers ont été entièrement repensées. L'offre de restauration et de divertissements à bord a été améliorée. Les lounges et les services au sol, modernisés. L'objectif : proposer de bout en bout une expérience de haute volée.

La compagnie n'a pas lésiné sur les moyens. D'un montant supérieur à 2 milliards de dollars singapouriens, soit environ 1,4 milliard d'euros, cet investissement est « le plus important de l'histoire de la compagnie en matière d'expérience client », a tenu à souligner Lee Lik Hsin, directeur commercial de Singapore Airlines. Cette somme représente presque deux fois son résultat net de l'exercice 2025-2026. A titre de comparaison, Lufthansa s'est emparé de la moitié de la compagnie portugaise TAP pour le même prix.

En attente des Boeing 777-9

La moitié de la flotte (72 appareils sur 153) sera équipée de ces nouvelles cabines, conçues en collaboration avec des agences de design internationales et des sous-traitants industriels de premier plan, notamment Designworks (une filiale du groupe BMW) et Recaro Aircraft Seating pour la classe affaires, ou encore PriestmanGoode et Collins Aerospace pour la first class.

Le déploiement progressif des nouveaux sièges commencera au second semestre 2027. Seuls les Boeing 777-9 seront équipés des quatre nouvelles cabines, lorsqu'ils seront (enfin) certifiés. Interrogée par « Les Echos », la compagnie affirme attendre avec impatience ces nouveaux appareils, et semble prête à accepter sans rechigner les avions assemblés il y a une demi-dizaine d'années, des appareils pourtant refusés par Emirates et Lufthansa.

Les 41 A350-900 long-courriers et A350-900ULR seront, eux, rétrofités et recevront les nouveaux sièges de classe affaires, tandis que la first class sera proposée pour la première fois sur l'A350-900ULR. Plus récents, les 12 A380 de la compagnie, détenue à 53 % par le fonds étatique singapourien, garderont en revanche leurs sièges actuels.

Rehausser le niveau

Yeoh Phee Teik, responsable de l'expérience client de la compagnie, l'affirme sans embage : ces nouveaux sièges redéfiniront les standards du luxe dans le transport aérien. « A chaque fois que Singapore Airlines a présenté une nouvelle cabine, nous avons rehaussé la barre et l'industrie s'est toujours alignée », affirme-t-il aux « Echos ».

Mais en l'état, c'est plutôt SIA qui tente de rattraper son retard sur la concurrence. Car malgré l'excellence de son service, à bord, certains équipements passent pour quelque peu dépassés. « Chez Air France, Delta et United ou encore les compagnies du Golfe, les cabines sont bien plus privatives et plus modernes. Ici, les sièges ont dix ans de retard », souffle un habitué de la business class, déplorant par exemple l'absence de porte coulissante ou d'écran tactile. Des bons points

glanés en revanche par Qatar Airways, désignée meilleure classe affaires par Skytrax pendant sept des dix dernières années.

En 2026, Air France a même décroché le prix de la meilleure première classe au monde, jalousement détenu par… Singapore Airlines depuis 2018. Un titre que la compagnie asiatique espère bientôt reprendre et mise pour cela sur un atout de taille : un lit double présenté comme « le plus grand de l'aviation commerciale », avec 203 cm de long sur 152 cm de large.

Mais, glisse un porte-parole, « Singapore Airlines n'est pas que la first class ». Le transporteur asiatique a d'ailleurs reçu cette année le prix de la meilleure cabine économique. Quant aux classes business et premium économie, elles seraient le vrai moteur de la compagnie. A tel point que les A350-900ULR ont fait l'impasse sur la classe économie pour ne proposer que des sièges premium.

La business class présente de son côté le ravalement de façade le plus flagrant, avec un design d'une élégante sobriété futuriste, très largement inspirée de l'industrie automobile de luxe. Ne pêcherait, pour certains connaisseurs de l'aérien, que l'absence de synergie esthétique avec la première classe, davantage portée, elle, sur des tons calmes et reposants.

Aléa **favorable**

En revanche, ont été précieusement conservés les éléments distinctifs, encore très appréciés par la clientèle, qui ont forgé la réputation historique de la compagnie. Notamment la qualité du service à bord, l'ultra-disponibilité du personnel embarqué, formé pendant 14 semaines (deux fois plus longtemps que les autres compagnies) avec des cours dédiés aux spécificités culturelles des différents pays desservis. Reste également l'autre signature de Singapore Airlines : le « sarong kebaya », l'uniforme emblématique et indémodable de la « Singapore Girl », designé par Pierre Balmain en 1968.

Dans sa stratégie de premiumisation, SIA a bénéficié d'une circonstance imprédictible : le conflit au Moyen-Orient. Alors que la guerre a plombé les transporteurs locaux, Singapore Airlines a bénéficié d'un large report de trafic ainsi que d'une image de sécurité et de stabilité renforcée.

« Ce sont des temps difficiles, comme l'industrie en connaît de temps en temps, mais ils ne remettent absolument pas en cause notre vision à long terme : innover en permanence, monter en gamme et offrir la meilleure expérience client possible », a ainsi souligné à la presse Lee Lik Hsin. A voir si l'effort important fourni aujourd'hui témoigne du retard à rattraper ou de l'ambition.

Charles Plantade (A Singapour)

Clermont-Ferrand : HOP ! recrute 60 personnes pour entretenir les Airbus A220

20 minutees – 9 novembre 2026

Emploi aéronautique•HOP ! prévoit d'investir près de quatre millions d'euros à Clermont-Ferrand pour lancer une activité qui doit créer 60 emplois, selon « Le Parisien »

ans le Puy-de-Dôme, le site clermontois de HOP ! va prendre en charge une partie de l'entretien des Airbus A220 d'Air France. Le groupe y ouvrira sa troisième ligne dédiée à ces appareils, après les deux exploitées par Air France Industries à Paris-Orly, rapporte Le Parisien. Avec les embauches prévues, la filiale devrait compter 360 salariés sur le site.

À Clermont-Ferrand, la première grande révision d'un Airbus A220, appelée « check C », doit débuter à la mi-mars 2027 et durer environ six semaines. Par la suite, l'atelier doit assurer l'entretien de six à sept A220 par an, entre septembre et mai.

Des recrutements dans la maintenance aéronautique jusqu'à l'été 2027
HOP ! recherche « des techniciens avion et cabine, des chaudronniers, des magasiniers et des logisticiens ». Environ 20 salariés devront être opérationnels avant la première révision, soit d'ici à la mi-mars 2027. Le centre de formation du site, jusque-là dédié aux E-Jet, adaptera ses programmes à l'A220. Il devrait ensuite délivrer une vingtaine de qualifications par an pour ce modèle d'avion.

HOP ! va investir près de quatre millions d'euros pour adapter son hangar à l'entretien des A220, acheter l'outillage et constituer un stock de pièces détachées. Cette somme couvrira aussi le recrutement et la formation des équipes. La région Auvergne-Rhône-Alpes apporte 200.000 euros pour financer la formation des futurs salariés.

Céline Cossa

Confrontée à un « choc de dronisation », la marine cherche à s'équiper en urgence, mais pas à n'importe quel prix

Les Echos – 9 novembre 2026

La Direction générale de l'armement accélère les appels à projets de drones marins, quitte à dégainer le système D. Les Armées veulent aller vite, sans faire flamber la facture.

Electrochoc à la marine. Le 13 septembre, un drone naval ukrainien Sargan-3000 a détruit un drone de reconnaissance russe en mer Noire, marquant le premier combat naval de l'histoire entre deux embarcations de surface sans équipage. Equipé d'une tourelle téléopérée Protector armée d'une mitrailleuse de 12,7 mm, le drone aux couleurs de Kiev a ouvert le feu à un kilomètre.

« C'est un choc de dronisation qui s'impose » à nos forces navales, en a conclu, la semaine dernière dans le cadre du salon Euronaval, le capitaine de vaisseau Alexis, adjoint au sous-chef d'état-major plans-programmes au sein de l'état-major de la Marine nationale.

« L'objectif est d'aller vite et de couper dans les coûts »

Aérien, de surface ou sous-marins, rapides, tactiques, endurants ou d'attaque : quel que soit leur type, la DGA veut des drones. Elle les veut même très vite. Tout en contrôlant les risques et les coûts, quitte à froisser ses fournisseurs. « C'est parfois rugueux. Mais je ne passerai pas de commandes si l'on n'est pas satisfait des offres que l'on reçoit », a réitéré lors d'Euronaval Patrick Pailloux, le délégué général pour l'armement, à destination des industriels.

Le dernier coup de pression de la DGA a pris la forme d'un hors-bord kamikaze de 5 mètres, baptisé « Smokers » et inspiré des pratiques des Ukrainiens en mer Noire. Le drone a été entièrement développé et testé en moins de six mois par les équipes internes des centres experts de la DGA, sans passer par la case initiale d'un appel d'offres.

Son prix : 40.000 euros, l'équivalent d'une torpille bon marché. « On doit imposer nos choix. L'objectif est d'aller vite et de couper dans les coûts », a mis en avant Patrick Pailloux. Les entreprises intéressées à l'industrialisation du drone dans la phase qui s'ouvre, et qui seraient tentées de gonfler la facture, vont se trouver gênées aux entournures : le coût réel est déjà connu des armées.

Recours aux chantiers civils

Sans compter que la DGA n'entend pas se contenter d'un seul fournisseur. « La stratégie que nous avons retenue est d'avoir plusieurs chantiers navals, y compris civils ou qui fabriquent des bateaux de loisirs. Plutôt qu'un gros chantier qui en fera cent, ce sera dix chantiers qui en feront dix le jour où nous donnons le coup d'envoi », détaille Alexandre Lahousse, le numéro deux de la DGA.

Dans un premier temps, une dizaine sera produite pour monter à cinquante par an. Smokers pourrait ne pas être un cas isolé à l'avenir. La Direction générale de l'armement appelle d'ores et déjà en interne à une prolifération d'initiatives.

Pour faire passer le message, les Armées ont lancé un « pacte de drones » dans le naval, et engagé un programme transverse d'acquisitions accélérées. Celui-ci prend la forme d'un « test & learn » (tester et apprendre) dans les domaines des drones sous-marins, de surface, aériens ou littoraux, pour la surveillance et le combat naval. « Nous avons mobilisé des fonds pour ce programme, mais volontairement sans fixer de quantité », souligne Patrick Pailloux.

L'appel d'offres Danae pour des drones de surface armés, visant à escorter les navires et les sous-marins nucléaires lors des phases critiques de sortie des bases navales, arrive en parallèle dans sa phase décisive. Trois finalistes ont été retenus : le consortium Orcas alliant MBDA, SEAir, Aegir, ainsi que SeaOwl et l'équipe menée par Sirehna associant Naval Group.

Conversion de navires

Le blocage du détroit d'Ormuz a fait aussi remonter la lutte anti-mine en haut de la pile des priorités de la Marine nationale. Lancé voilà maintenant dix ans, le programme Slam-F visait déjà à droniser l'intégralité des capacités des forces navales, des chasseurs de mines aux bâtiments-bases des plongeurs démineurs, jusqu'aux bâtiments remorqueurs de sonars.

Thales, Exail et Saab doivent concevoir les drones de surface dans le cadre d'un pilier franco-britannique. Le système d'exploitation des données touchant à la guerre des mines a, lui, été confié à Thales et Naval Group. Ce dernier, allié à Kership, doit aussi développer les navires-mères qui projetteront et récupéreront les drones.

Mais ce volet, mené en coopération avec la Belgique et les Pays-Bas, a pris du retard en raison des différences de cas d'usages et des contraintes budgétaires. Face au besoin pressant de la marine, la DGA en est venue au système D pour lancer un projet transitoire. Deux navires de soutien civils de 80 mètres, capables de déplacer 40.000 tonnes par mer agitée, seront convertis pour servir de navires-mères porte-drones.

Anne Drif

PROGEXA
Des experts au service exclusif
des représentants du personnel