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 12 novembre 2026

---


- **« Le marché du transport aérien est appelé à doubler en quinze ans » : Airbus va construire une nouvelle usine à Toulouse**
- **EasyJet : les actionnaires disent oui à Apollo, l'Europe reste à convaincre**
- **Restructuration : KLM cherche encore sa martingale**
- **"Nous n'en avons plus les moyens" : cet aéroport français se dirige vers une cessation d'activité**
- **Boeing : la reprise industrielle patine, environ 2 500 postes menacés**
- **Chine : les contrats records de GE pour 12,9 milliards de dollars soulignent la dépendance du C919 aux moteurs occidentaux**
- **Après United et Lufthansa, Qantas supprime des centaines de postes : l'IA va-t-elle faire des ravages dans l'aérien ?**
- **Volotea mise sur Madrid pour rebondir, malgré ses difficultés financières**


---

## « Le marché du transport aérien est appelé à doubler en quinze ans » : Airbus va construire une nouvelle usine à Toulouse

*Les Echos – 10 novembre 2026*

**L'avionneur va lancer un débat public pour aménager un nouveau site de 48 hectares à côté de l'aéroport toulousain pour la fabrication des mâts réacteurs des avions. Il pourrait y investir 600 millions d'euros en plusieurs tranches.**

Airbus va construire un site industriel à côté de l'aéroport de Toulouse-Blagnac pour fabriquer les mâts réacteurs des avions, en complément de son usine de mâts historique de Saint-Eloi, située au coeur de la ville rose. Le mât réacteur est « une pièce stratégique » en métaux durs qui relie le moteur à l'aile. Mais l'usine de Saint-Eloi est saturée avec la hausse de la construction d'avions et n'a plus la possibilité de s'agrandir dans la ville. Elle abrite aussi le lycée professionnel d'Airbus, qui déménagera en 2029 sur le futur campus de formation Eole à Saint-Martin-du-Touch.

Appelée Saint-Eloi du futur, la nouvelle usine de mâts réacteurs sera construite sur un grand site de 48 hectares à Cornebarrieu (Haute-Garonne), à l'ouest des pistes de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Airbus prévoit d'y construire jusqu'à 200.000 mètres carrés de bâtiments en plusieurs phases.

### 600 millions d'investissements

L'investissement global est estimé à 600 millions d'euros, un montant qui nécessite l'organisation d'un débat par la Commission nationale de débat public. Celle-ci organisera une concertation préalable du 24 novembre à février 2027 et rendra son rapport en juin 2027. Puis l'avionneur déposera une demande d'autorisation environnementale en mars 2028, avec l'objectif de lancer les travaux en 2029. La première tranche de l'usine devrait être livrée en 2031.

« En fonction de nos décisions stratégiques, une tranche supplémentaire pourra être construite au-delà de 2031, anticipe Christophe Agostini, directeur des sites industriels d'Airbus à Toulouse. 3.500 salariés seront présents sur le site Saint-Eloi du futur dont 700 emplois directs créés. » L'actuelle usine de Saint-Eloi emploie 3.000 salariés. Elle sera maintenue après l'ouverture du nouveau site, assure Christophe Agostini, même si elle est située en pleine ville et peut faire l'objet d'une spéculation immobilière.

### « Un projet stratégique »

L'usine Saint-Eloi du futur produira les mâts réacteurs de tous les avions d'Airbus. L'avionneur y rapatriera ceux des « petits » A220 qui sont fabriqués aujourd'hui par Spirit Aerosystems aux Etats-Unis. Le site recevra aussi des activités d'ingénierie. Afin de renforcer la synergie industrielle, Airbus veut le construire à côté des usines d'avions et du centre logistique AirLog qui reçoit les pièces des sous-traitants.

« Nous avons la chance d'avoir ici les lignes d'assemblage des A320, A321, A330 et A350, explique Christophe Agostini. Saint-Eloi du futur est un projet stratégique pour accompagner la croissance industrielle d'Airbus. […] Le marché du transport aérien est appelé à doubler en quinze ans. Nous devons accompagner cette croissance et développer des produits innovants pour garder le leadership. » L'avionneur étudie un successeur à son moyen-courrier vedette A320 après 2030.

Avec plus de 9.300 avions en commandes, Airbus prévoit de livrer 870 appareils en 2026, après une lente remontée post-Covid. Il battrait ainsi son record de 863 unités datant de 2019. Il veut porter la fabrication de la gamme A320 de 60 à 75 avions par mois d'ici à 2028. Pour cela, il a

ouvert cet été une deuxième ligne d'assemblage de l'A321 dans l'usine Lagardère de Blagnac où était construit le superjumbo A380.

Airbus possède le terrain de 48 hectares du site Saint-Eloi du futur et loue ces terres à des agriculteurs. Il a obtenu en 2024 une dérogation à la loi Climat et à sa règle Zéro artificialisation nette pour étendre ses installations toulousaines de 54 hectares. Il a aussi négocié des terrains auprès de la commune de Cornebarrieu. Etendu sur 700 hectares, le complexe industriel d'Airbus à Toulouse est le plus grand de France. Airbus emploie 28.000 salariés dans sa division avions autour de l'aéroport et 5.000 dans le spatial sur un autre site toulousain.

## EasyJet : les actionnaires disent oui à Apollo, l'Europe reste à convaincre

*Air Journal – 12 novembre 2026*

**Les actionnaires d'easyJet ont approuvé, mercredi 11 novembre, le rachat de la compagnie britannique par le fonds d'investissement américain Apollo pour 5,7 milliards de livres sterling. L'opération, qui pourrait entraîner son retrait de la Bourse de Londres au premier trimestre 2027, doit encore franchir un obstacle majeur : démontrer que les activités aériennes européennes du groupe resteront conformes aux règles de propriété et de contrôle de l'Union européenne.**

EasyJet a franchi une étape importante vers un changement d'actionnaire. Réunis mercredi, ses investisseurs ont largement soutenu le projet de reprise par Apollo, représentant l'une des plus importantes acquisitions d'une compagnie aérienne européenne par un acteur du capital-investissement. Mais ce vote ne vaut ni transfert immédiat du contrôle ni autorisation définitive de l'opération. La réalisation du rachat reste notamment soumise aux autorisations réglementaires et à la validation de la justice britannique.

### Rachat d'easyJet : un large soutien des actionnaires

Lors de la réunion consacrée au dispositif juridique d'acquisition, 97,07% des actions ayant participé au scrutin se sont prononcées en faveur de l'opération. En nombre de détenteurs, 83,29% des actionnaires votants l'ont approuvée, selon les chiffres communiqués par easyJet. Le rachat doit être réalisé au moyen d'un scheme of arrangement, une procédure britannique d'acquisition nécessitant l'accord des actionnaires puis l'homologation d'un tribunal. EasyJet vise toujours une finalisation avant la fin du premier trimestre 2027. Si les conditions sont réunies, la compagnie quittera alors la Bourse de Londres après plus d'un quart de siècle de cotation.

L'offre d'Apollo s'inscrit dans un processus concurrentiel engagé au printemps. Le groupe américain avait proposé en juillet une valorisation de 5,7 milliards de livres, supérieure à l'offre de 5,5 milliards de livres de Castlelake.

### Propriété des compagnies aériennes : le verrou européen

Pour easyJet, le principal enjeu dépasse désormais le résultat du vote. Bien que son siège soit établi au Royaume-Uni, le groupe s'appuie sur des licences européennes pour exploiter ses bases et ses liaisons à l'intérieur de l'Union. L'arrivée d'un investisseur américain impose donc de préserver une structure compatible avec les conditions d'exploitation des transporteurs européens.

Le règlement européen sur les services aériens exige que les États membres ou leurs ressortissants détiennent plus de 50% de la compagnie titulaire d'une licence européenne et en assurent le

contrôle effectif. Ces deux conditions sont distinctes et cumulatives : une majorité européenne dans le capital ne suffit pas si les décisions déterminantes sont, dans les faits, prises par un investisseur extérieur à l'Union. Les lignes directrices de la Commission définissent notamment ce contrôle par la possibilité d'exercer une influence décisive sur les organes ou les décisions de l'entreprise.

C'est précisément cette distinction qui place le montage de l'acquisition sous surveillance. Selon une enquête publiée par Reuters en juillet, les autorités européennes préparaient un réexamen des règles afin de clarifier les structures admissibles et d'empêcher qu'un investisseur étranger ne prenne le contrôle réel d'un transporteur derrière une majorité européenne de façade. « Il s'agit de faire en sorte que les investisseurs étrangers ne disposent pas du contrôle total », expliquait alors à l'agence un responsable européen ayant requis l'anonymat.

Au moment de l'assemblée générale de mercredi, easyJet indiquait que la part des actions détenues par des personnes de l'Union européenne s'établissait à 35,07%. La compagnie avait suspendu les droits de vote attachés à certaines actions détenues par des investisseurs non européens afin de respecter ses contraintes réglementaires. Ce mécanisme ne préjuge toutefois pas de l'appréciation que porteront les autorités sur la structure issue du rachat : leur examen doit aussi prendre en compte la réalité du contrôle exercé.

**Les représentants des salariés contestent le montage Apollo**

Le dossier suscite également des réserves sociales. Plusieurs syndicats européens ont exprimé en septembre dernier des inquiétudes sur la structure de propriété prévue après le rachat. Le comité d'entreprise européen s'était, lui, prononcé contre l'opération.

**Un test pour les acquisitions de compagnies aériennes en Europe**

Au-delà d'easyJet, l'opération pourrait constituer un précédent pour le transport aérien européen. Comme le relevait Reuters en juillet, les rapprochements du secteur impliquent habituellement une autre compagnie aérienne, parfois avec l'appui d'un État. Le projet Apollo pose une question différente : jusqu'où un fonds non européen peut-il investir dans un groupe aérien tout en laissant aux intérêts européens la propriété et le contrôle exigés par les licences d'exploitation ?

**Restructuration : KLM cherche encore sa martingale**

*Air & Cosmos – 12 novembre 2026*

**Bien plus contributive aux résultats d'Air France-KLM que sa consœur française avant la crise du Covid, la compagnie KLM fait aujourd'hui figure de parent pauvre du groupe aérien franco-néerlandais. Malgré une dynamique qui revient peu à peu, elle doit trancher dans le vif pour remplir les objectifs fixés par le groupe.**

L'attelage franco-néerlandais d'Air France-KLM penche à nouveau, mais plus du même côté. Avant la crise du Covid, Air France était régulièrement à la traîne par rapport à sa consœur néerlandaise en matière de contribution aux résultats du groupe (ce qui n'était pas sans créer quelques tiraillements entre Français et Néerlandais, jusqu'au niveau des États). Depuis, un véritable retournement s'est opéré entre les deux principales entités du groupe.

**Air France double les gains par rapport à KLM**

Pour le troisième trimestre de l'exercice 2026, le groupe Air France (qui comprend également Transavia France) a réalisé un chiffre d'affaires de 6 Md€, tandis que KLM (avec Transavia Holland) se situe à 4 Md€. Une répartition somme toute traditionnelle au vu de la taille de chaque entité. En dépit d'une meilleure dynamique depuis le printemps - KLM a gagné 1,5 point de marge opérationnelle sur les neuf premiers mois de l'année quand Air France a perdu 1 point, avec une croissance plus forte de son chiffre d'affaires - la partie néerlandaise accuse toujours un retard de rentabilité par rapport à sa consœur française. Sur l'été, comme sur l'ensemble de l'année en cours, sa marge opérationnelle est inférieure de près de deux points. Elle contribue ainsi deux fois moins au résultat opérationnel ajusté (526 M€ depuis le début de l'année, contre plus de 1 Md€ pour Air France).

Pour rétablir la balance, la direction d'Air France-KLM a lancé le programme Back on Track il y a deux ans déjà. Il vise une amélioration structurelle des performances de la compagnie néerlandaise avec, avant tout, un rétablissement de la rentabilité du réseau européen. L'objectif pour KLM est d'atteindre une marge opérationnelle annuelle de 8 %, mais elle n'est pour l'instant qu'à 4,8 % pour les trois premiers trimestres de 2026.

**Objectif : 5 000 suppressions de postes**

La plupart de ces mesures sont déjà en cours d'application. Même si elles ont déjà permis d'économiser une somme de 750 M€, selon la direction de la compagnie néerlandaise, les premiers retours de cette restructuration ne sont pas encore suffisamment probants. KLM a ainsi annoncé le 5 novembre des mesures supplémentaires, portant notamment sur 5 000 suppressions de postes, soit 15 % de l'ensemble de ses effectifs. Cela doit passer par un panachage de départs volontaires, de transferts au sein du groupe Air France-KLM et de non-remplacements de départs naturels. « Chaque jour, nous travaillons tous avec un dévouement, un engagement et une fierté exceptionnels. Mais l'avenir de KLM n'est pas assuré », a dramatisé Marjan Rintel, PDG de KLM, lors de l'annonce de la mise en place de ce plan de suppression d'effectifs. « L'environnement dans lequel nous évoluons est de plus en plus complexe, marqué par l'instabilité mondiale, la flambée des prix du carburant et la pression croissante sur le secteur aérien. C'est pourquoi, à ce moment charnière pour KLM, nous prenons des mesures d'envergure, parfois difficiles. Chaque département et chaque division seront mis à contribution », a-t-elle poursuivi. Conjuguées à un vaste programme de réduction de coûts, ces mesures devraient permettre à la compagnie d'améliorer ses résultats financiers d'un milliard d'euros.

**Les 737 et E190 bientôt à la retraite**

Ses nouvelles mesures viennent donc s'ajouter à celles déjà prises. Parmi elles se trouve une rationalisation de la flotte européenne de KLM, avec le retrait du service progressif des appareils les plus anciens au cours des prochaines années, à savoir les Boeing 737 et les Embraer E190.

Il s'agit aussi de mieux équilibrer sa flotte d'avions de nouvelle génération, avec un mix entre des appareils de plus grande capacité et d'autres de plus petite capacité, afin de pouvoir déployer son offre avec davantage de flexibilité et de mieux l'adapter à la demande. Ainsi, les « grands » Airbus A321neo resteront en service (18 déjà présents en flotte et 15 encore à livrer), tandis que les « petits » E195-E2 remplaceront les A320neo (neuf exemplaires initialement prévus). En exploitant davantage d'avions de petite taille, KLM pourra donc mieux adapter sa capacité à la demande sur son réseau européen. Le service KLM Cityhopper gagnera ainsi en importance.

Cette simplification de la flotte doit aussi permettre d'optimiser l'organisation générale du transporteur et l'aider à mieux maîtriser ses coûts et ses opérations. il veut ainsi resserrer et

simplifier son fonctionnement interne et recentrer ses activités sur ses cœurs de métier, ceux qui profitent directement à ses clients et à sa compétitivité. Ainsi, certaines activités seront menées avec des partenaires externes, réorganisées ou encore davantage intégrées au sein d'Air France-KLM. L'intégration de SAS au sein du groupe, actuellement examinée par la Commission européenne, doit aussi créer de nouvelles opportunités de synergies et d'économies d'échelle.

**La premiumisation continue à rapporter**

Plus globalement, le groupe Air France-KLM a annoncé, 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, qui a donc été principalement tiré par l'activité d'Air France. La recette unitaire par passager est en croissance de 7 % sur un an, avec une bonne performance commerciale globale du réseau passages (+7 %) et surtout de l'activité cargo, qui affiche une croissance à deux chiffres (+22 %). Le résultat opérationnel du groupe progresse de 126 M€ par rapport à la même période de 2025, à plus de 1,3 Md€, tandis que le résultat net augmente, lui, de 170 M€ à 938 M€.

Ces résultats solides montrent que la stratégie de « premiumisation », engagée ces dernières années, notamment du côté d'Air France, continue à porter ses fruits. 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 % en Premium Economy et de 5 % en Economy.

Les effets de cette premiumisation sont aussi perceptibles si on observe l'activité du groupe aérien par faisceaux de destinations. En réponse à la crise au Moyen-Orient, Air France-KLM a renforcé ses capacités vers l'Asie et l'Afrique de l'Est à la fin du premier trimestre et au cours du deuxième trimestre. Au troisième trimestre, alors que la capacité des compagnies du Golfe sur ces liaisons revenait à un niveau proche de la normale, le groupe a rééquilibré son offre. Il s'est rapproché de son schéma de l'année précédente en redéployant des capacités vers l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud, où la demande est restée particulièrement soutenue. Au troisième trimestre, le yield a augmenté de 9,3 % sur les liaisons de l'Atlantique Nord. La demande vers l'Asie a aussi été soutenue, notamment la clientèle corporate, qui a privilégié des itinéraires évitant les hubs du Golfe. La croissance du yield comparée à l'année précédente, y est restée élevée, à +10,1 %.

**Facture salée**

Au niveau du groupe, la premiumisation a contribué à mieux amortir le fort gonflement de la facture pétrolière, parallèlement à la politique de couvertures pétrolières et les surcharges carburant. Au troisième trimestre 2026, elle a augmenté de 436 M€, et Air France-KLM estime que la facture carburant pour l'ensemble de 2026 devrait atteindre un total de plus de 8 Md€, soit une hausse de plus de 2 Md€ par rapport à 2025, malgré 1,8 Md€ économisés grâce aux couvertures pétrolières.

Le groupe aérien franco néerlandais annonce qu'il est encore couvert à 57 % sur l'ensemble de l'année 2027. L'évolution de la situation politique aux États-Unis, avec la bascule récente des midterms, peut laisser espérer une solution au conflit au Moyen-Orient, mais l'année 2027 reste encore pleine d'incertitudes.

**"Nous n'en avons plus les moyens" : cet aéroport français se dirige vers une cessation d'activité**
*France 3 région – 10 novembre 2026*

**Après des années de difficultés financières et plus de 245 millions d'euros de soutien public, l'aéroport de Vatry (Marne) pourrait cesser son activité. Le Département, qui ne peut plus assumer les dépenses nécessaires, soumettra cette décision au vote le 4 décembre prochain.**

C'est "la mort dans l'âme" que Jean-Marc Roze, le président du Conseil départemental de la Marne, a annoncé, ce 10 novembre, à propos de l'aéroport de Vatry : "Je suis navré d'en arriver là. C'est du gâchis… Mais vu l'état de nos comptes, il n'est pas possible de faire autrement."

Après avoir rencontré les salariés de l'aéroport et consulté les élus du conseil départemental, Jean-Marc Roze a décidé de proposer la mise en place d'un processus de cessation de l'activité de l'aéroport de Vatry. Un moyen pour le Département d'arrêter les frais.

Depuis plusieurs mois, Jean-Marc Roze ne cesse d'alerter au sujet des finances de plus en plus précaires du département. L'an prochain, la perspective d'un nouvel investissement massif pour l'aéroport est rédhibitoire. "Pour nous mettre en conformité avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), nous devrions investir 27 millions d'euros dans les cinq ans, dont 12 millions dès l'année prochaine. Nous ne dépenserons pas cet argent, nous n'en avons pas les moyens. C'est pour cette raison que je propose de lancer un processus de cessation de l'activité. Cela doit se faire dans un délai maximum de trois ans. D'ici là, nous allons maintenir un gardiennage pour entretenir l'aéroport, mais nous ne ferons rien de plus. La DGAC nous interdira peut-être avant de faire décoller des avions dans ces conditions et alors nous verrons bien."

**La taxe de trop**

Depuis son inauguration en 2000, celui qu'on appelle désormais XCR Airoport n'a jamais réussi à trouver des marchés et une clientèle suffisants pour lui assurer une viabilité économique pérenne. Année après année, le département a dû mettre la main à la poche pour assurer la continuité de l'activité. Au total, le Département aura ainsi déboursé plus de 245 millions d'euros en un peu plus de trente ans. Cette année encore, le département avait dû consentir à une rallonge de 1,5 million d'euros en complément des deux millions d'euros initialement budgétés.

À ces investissements devenus habituels s'est ajoutée en 2026 la taxe sur les petits colis. Cette taxe avait d'abord été mise en oeuvre pendant quatre mois en France au printemps dernier avant d'être remplacée par une taxe européenne en juillet. Pour les équipes du Conseil départemental de la Marne, le bilan de l'opération aura été dramatique pour Vatry : au moment où la taxe a été instaurée en France, les clients se sont déportés vers d'autres aéroports européens, entrainant une baisse de 75 % de l'activité à Vatry. Et ils ne sont jamais revenus depuis.

Pour Fabrice Pauquet, directeur général de l'aéroport de Vatry, les perspectives économiques pour 2027 s'annoncent donc très difficiles. "Aujourd'hui la situation pour 2027 est catastrophique puisqu'on n'a pas de prévision pour 2027, on n'a pas de contrat à ce jour pour 2027 et financièrement ça va être extrêmement difficile pour le département de porter la structure sur du long terme."

**Un vote le 4 décembre prochain**

L'idée d'une cessation d'activité ne surprendra pas ceux qui connaissent la situation sociale et budgétaire de l'aéroport. En mai dernier, 17 postes avaient déjà été supprimés et en octobre, un nouveau plan de licenciements a été envisagé. L'aéroport qui employait jusqu'à 130 salariés n'en compte plus que 80 aujourd'hui. La plupart des personnels devraient être entièrement conservés par le conseil départemental et affectés à d'autres emplois. Une petite quinzaine d'entre eux sera conservée sur le site de l'aéroport pour entretenir les lieux et en assurer le gardiennage.

L'objectif est de conserver l'outil en capacité de fonctionner, en vue d'une éventuelle reprise d'activité. "C'est un outil magnifique qui aujourd'hui n'est pas rentable. La cessation d'activité n'entraînera pas la fermeture", précise Jean-Marc Roze. Le département reste ainsi ouvert à toute proposition de reprise d'activité par un entrepreneur privé ou par l'État.

Dans l'opposition au conseil départemental, Rudy Namur et Khira Taam ont fait part dans un communiqué de leur tristesse mais aussi de leur incompréhension et de leur colère face à ce processus de cessation d'activité. Les élus de gauche demandent à l'État de prendre ses responsabilités : "Pourquoi l'État, qui a si souvent reconnu l'intérêt national de Vatry, n'a-t-il pas davantage mobilisé ses propres leviers pour lui donner un avenir ?"

Le vœu formulé par Jean-Marc Roze ce mardi 10 novembre est désormais mis en délibéré. Les 46 conseillers départementaux de la Marne seront appelés à voter le 4 décembre prochain pour décider de l'avenir de l'aéroport de Vatry.

## Boeing : la reprise industrielle patine, environ 2 500 postes menacés

*Air Journal– 10 novembre 2026*

**Boeing prévoit de réduire de 5% les effectifs de sa division avions commerciaux, alors que la montée en cadence de ses usines prend davantage de temps que prévu. Environ 2 500 postes pourraient être concernés, entre départs naturels non remplacés et licenciements. Le constructeur doit notamment repousser au début de 2027 la stabilisation de sa production de 737 à 47 appareils par mois, initialement attendue à l'été 2026.**

La reprise de Boeing se heurte une nouvelle fois aux limites de son outil industriel. Dans une note adressée aux salariés lundi 9 novembre, Stephanie Pope, présidente-directrice générale de Boeing Commercial Airplanes, a annoncé une réduction des effectifs destinée à adapter la division à un calendrier de production moins ambitieux. Cette décision concerne la branche avions commerciaux, et non l'ensemble du groupe américain. « Comme nous l'avons indiqué lors de la présentation de nos résultats du troisième trimestre, nous devons revoir le rythme de nos montées en cadence afin de donner à nos usines et à nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement davantage de temps pour stabiliser leur production », explique Stephanie Pope dans cette note, consultée par Reuters. « L'ajustement de nos calendriers de production et la réduction du nombre d'avions produits nous placent en situation de sureffectif », poursuit-elle.

**Boeing : la reprise industrielle patine, environ 2 500 postes menacés**

La division comptait 50 494 salariés à la fin de décembre 2025, selon les données de Boeing citées par Reuters. Appliquée à cet effectif de référence, une réduction de 5% représente environ 2 500 postes. Il s'agit toutefois d'un ordre de grandeur : le constructeur n'a pas communiqué de nombre définitif de licenciements, et une partie de la baisse des effectifs doit être obtenue par des départs naturels non remplacés.

« Malheureusement, cela signifie que nous devons adapter nos effectifs à notre plan d'activité révisé, ce qui se traduira par une réduction d'environ 5%, combinant départs naturels et licenciements, avec des notifications à partir de décembre », précise Stephanie Pope.

### 737 MAX : la cadence de 47 avions par mois repoussée à début 2027

Au cœur de cet ajustement figure le 737, principal moteur de la génération de trésorerie du constructeur. Lors de la présentation des résultats trimestriels, le 27 octobre, le directeur général de Boeing, Kelly Ortberg, a annoncé que le groupe n'atteindrait pas ses objectifs de production et de livraisons du monocouloir pour 2026. La stabilisation à 47 appareils par mois est désormais attendue au début de 2027, alors que la direction envisageait encore, en mai, d'y parvenir pendant l'été 2026. La nuance est importante : Boeing ne renonce pas à augmenter sa production, mais met plus de temps à atteindre durablement la cadence visée. Dans son communiqué financier du 27 octobre, le constructeur indiquait ainsi que le programme 737 continuait de progresser vers une production « stabilisée » de 47 avions par mois. La fabrication des ailes demeure notamment un frein, selon les explications de Kelly Ortberg rapportées par Reuters.

L'étape suivante, à 52 appareils mensuels, reste prévue au second semestre 2027. Pour y parvenir, Boeing doit notamment faire monter en puissance sa nouvelle ligne d'assemblage du 737 à Everett, ouverte en juillet, et augmenter la production de fuselages à Wichita, dans l'ancienne usine Spirit AeroSystems. « Nous allons agir intelligemment et rester disciplinés », a assuré Kelly Ortberg aux analystes.

**Boeing 787, 777 et 767 : d'autres programmes sous tension**

Les difficultés ne se limitent pas au monocouloir. Le programme 787 reste à une cadence de huit appareils par mois, confirmée par Boeing dans ses résultats trimestriels. Selon Reuters, le passage à dix exemplaires mensuels se révèle lui aussi difficile, retardant l'accélération attendue sur ce gros-porteur.money.

Les programmes 777 cargo et 767 ont, de leur côté, subi les conséquences d'un différend avec le fournisseur américain Vaero. Dans une enquête publiée le 23 octobre, Reuters révélait que l'interruption des livraisons d'éléments indispensables à la fabrication des ailes avait bloqué la production du 777F pendant près de deux mois et perturbé celle du 767, y compris sa déclinaison militaire, le ravitailleur KC-46. Le 777X, doté d'une voilure en matériaux composites, n'était pas concerné par cette rupture d'approvisionnement.

Les expéditions de pièces avaient repris au moment de la présentation des résultats, le 27 octobre. Mais le directeur financier Jay Malave a prévenu que les conséquences de cette désorganisation resteraient visibles « au cours des prochains trimestres ». Un rappel de la dépendance des chaînes d'assemblage à des fournisseurs parfois seuls capables de livrer une pièce donnée.

**Un carnet de commandes record, mais une division toujours déficitaire**

Cette réduction d'effectifs intervient alors que les commandes ne manquent pas. À la fin de septembre, Boeing Commercial Airplanes disposait d'un carnet de plus de 6 300 avions, valorisé à un montant record d'environ 612 milliards de dollars. La division a enregistré 300 commandes nettes au troisième trimestre et livré 161 appareils, contre 160 un an auparavant. Sur les neuf premiers mois de 2026, ses livraisons atteignaient 475 avions, en hausse de 8%.

Cette progression ne suffit cependant pas à rétablir sa rentabilité. Entre juillet et septembre, la branche avions commerciaux a enregistré une perte opérationnelle de 697 millions de dollars, pour un chiffre d'affaires de 10,7 milliards et une marge opérationnelle de −6,5%. Boeing invoque notamment une composition des livraisons moins favorable, les coûts anticipés des ajustements de cadence et le renchérissement de sa chaîne d'approvisionnement.

Le contraste résume le défi industriel du constructeur : disposer de milliers d'avions à produire ne garantit ni la régularité des sorties d'usine ni la rentabilité immédiate. La réduction annoncée des effectifs répond ainsi au décalage entre les moyens prévus pour accélérer la production et le rythme que Boeing estime désormais pouvoir soutenir.

**Le redressement financier de Boeing prend lui aussi du retard**

Ce calendrier industriel moins favorable repousse également les perspectives de trésorerie. Kelly Ortberg a indiqué le 27 octobre que Boeing ne prévoyait d'atteindre 10 milliards de dollars de flux de trésorerie disponible annuel qu'en 2029, soit un an après l'échéance attendue par le consensus des analystes cité par Reuters. Au troisième trimestre, le groupe a dégagé 464 millions de dollars de trésorerie disponible, mais son cumul sur les neuf premiers mois restait négatif, à −359 millions.

Pour Boeing, l'enjeu reste donc de transformer un carnet de commandes exceptionnel en livraisons régulières, sans brusquer de nouveau son système de production. La direction maintient sa trajectoire de croissance, mais la nouvelle réduction d'effectifs montre que cette remontée sera plus lente — et socialement plus coûteuse — qu'elle ne l'avait prévu.

## Chine : les contrats records de GE pour 12,9 milliards de dollars soulignent la dépendance du C919 aux moteurs occidentaux

*Air Journal – 11 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

## Après United et Lufthansa, Qantas supprime des centaines de postes : l'IA va-t-elle faire des ravages dans l'aérien ?

*La Tribune - 10 novembre 2026*

**La compagnie aérienne australienne Qantas prévoit de supprimer 850 postes en raison de la mise en œuvre à grande échelle de l'intelligence artificielle. Dans le transport aérien, les fonctions support sont les plus exposées, mais les métiers opérationnels ne sont pas non plus à l'abri.**

Avis de gros temps pour les équipes de Qantas. La compagnie aérienne australienne a fait savoir, mardi 10 novembre, qu'elle procéderait dans les prochaines années à 850 suppressions de postes, soit environ 3 % de ses effectifs. Avec pour motif principal mis en avant par l'opérateur pour justifier cette saignée sociale, le déploiement de l'intelligence artificielle (IA) au sein de ses activités. La mise en œuvre de ce plan doit démarrer dès le milieu de l'année prochaine.

« Nous savons que cette nouvelle sera difficile à accepter pour certains de nos collaborateurs et cette décision ne remet nullement en cause leur contribution ni leur engagement »

« Nous savons que cette nouvelle sera difficile à accepter pour certains de nos collaborateurs et cette décision ne remet nullement en cause leur contribution ni leur engagement », a affirmé Vanessa Hudson, la directrice générale de Qantas dans un communiqué de presse. Et la dirigeante de mettre en avant « l'ampleur et la rapidité des changements dans ce secteur », jugés « sans

précédent », nécessitant de « réinventer les processus, les plateformes et les données » déployées dans les activités.

**United Airlines et Lufthansa suppriment aussi des postes**

Pour mettre en musique l'IA à grande échelle, Qantas a fait appel au cabinet de conseil Accenture. La compagnie aérienne livre encore peu de détails sur la nature des postes touchés et sur les activités les plus exposées. Seraient concernés en premier lieu, sans surprise, les « fonctions centrales » de l'entreprise, soit les services financiers, les achats, les ressources humaines et le marketing. « Une partie des services fournis sera transférée à Accenture, principalement assurée par ses équipes en Inde et, dans une moindre mesure, en Australie, avant d'être progressivement transformée grâce à l'automatisation et à l'IA », fait savoir le transporteur.

L'annonce ne constitue pas une première dans le transport aérien, mais confirme plutôt une tendance appelée à prendre de l'ampleur. En octobre 2025, la compagnie américaine United Airlines avait déjà annoncé son intention de réduire de 4 % ses effectifs au niveau de son siège social, et de procéder à de nouvelles coupes dans un futur proche. « La compagnie prévoit de réduire à nouveau ces effectifs de 4 % supplémentaires en 2026 au fur et à mesure de l'avancement des projets d'efficacité liés à l'IA », avait alors précisé Michael Leskinen, le directeur financier.

**Les partenariats se multiplient**

Quelques jours auparavant, l'allemand Lufthansa avait ouvert la voie, dévoilant un plan de réduction de 4 000 postes d'ici 2030, arguant, là aussi, des « profonds changements induits par la numérisation et le recours accru à l'intelligence artificielle ». De nombreux partenariats entre transporteurs et acteurs de l'IA ont été dévoilés ces tout derniers mois, tels que Singapore Airlines avec OpenAI, Emirates avec OpenAI, Air India avec Microsoft ou encore Ryanair avec Google Cloud.

Pour les compagnies aériennes, l'IA est présentée comme un facteur déterminant d'amélioration à la fois de la sécurité et de l'efficacité opérationnelle. « Les compagnies aériennes investissent dans l'entraînement de leurs propres systèmes d'IA pour les aider à calculer, entre autres, l'optimisation des itinéraires, les calendriers de maintenance prédictive, l'efficacité commerciale, la maximisation des revenus et les prévisions de trafic », détaillait en avril dernier, dans une note publiée en ligne, Kim Macaulay, la directrice mondiale des systèmes d'information, des données et de la transformation numérique de l'Association internationale du transport aérien (IATA).

**Une amélioration de l'efficacité opérationnelle**

Alors que les cas d'usage pour les services consacrés aux clients sont déjà nombreux, avec en particulier les agents conversationnels [chatbots] à destination des clients, nul doute que l'IA devrait peu à peu s'installer dans le monde de l'aérien. « À terme, on peut s'attendre à voir des modèles d'IA partagés fonctionner entre les compagnies aériennes, les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne et les prestataires de services d'assistance en escale afin d'optimiser l'efficacité de l'ensemble de la chaîne aéronautique », détaillait encore Kim Macaulay. Parmi les applications envisagées : la gestion des bagages et du fret, la gestion du trafic aérien, l'attribution des créneaux horaires ou bien encore la biométrie des passagers.

Faut-il dès lors s'attendre dans le transport aérien à une série d'annonces de suppressions de postes dans les prochains mois ? Si plusieurs études analysent l'évolution des métiers, difficile à ce stade de savoir quel sera l'impact social de l'IA pour les compagnies aériennes et les aéroports. « L'IA est en train de tout transformer dans notre secteur », confie un haut dirigeant du secteur

aérien en France. Et cet autre spécialiste du transport aérien de préciser : « Il est évident que les activités liées aux services seront touchées en premier lieu, au même titre que dans d'autres secteurs d'activité. »

**Tous les métiers exposés à l'IA**

Les métiers opérationnels, à fort taux de main-d'œuvre, tels que les pilotes, les hôtesses et stewards, ainsi que les techniciens de maintenance, seront-ils davantage épargnés, comme l'estiment certains ? C'est ce que laisse à penser Qantas. « Plus de 4 400 nouveaux postes opérationnels ont été créés depuis 2023, notamment des pilotes, du personnel de cabine et des ingénieurs, et des milliers d'autres postes devraient venir s'y ajouter dans les années à venir », ajoute le transporteur dans son communiqué de presse.

Pour autant, la messe n'est pas dite. « Je ne suis pas convaincu que les métiers opérationnels ne seront pas du tout touchés, poursuit un expert. On peut imaginer à l'avenir des avions avec encore moins de pilotes et des robots pour assister certaines opérations de maintenance. Pour des raisons sociales et de sensibilité du sujet, on dit le contraire, mais je ne suis franchement pas convaincu. » Pour l'heure, l'Association internationale du transport aérien (IATA) prévoit la création d'environ 1,5 million d'emplois dans l'aérien au cours de la prochaine décennie pour suivre la croissance du secteur. L'IA tendra-t-elle à réduire ce chiffre ?

Dans tous les cas, à l'avenir, les compagnies aériennes déploieront l'IA, mais avec comme garde-fous, au niveau des métiers liés à la sécurité, les autorités de certification : l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et la Federal Aviation Administration (FAA) aux États-Unis. Les deux entités, qui donnent le la en matière de sécurité aérienne à l'échelle de la planète, ont d'ailleurs réaffirmé en juin dernier la nécessité de coopérer « dans un contexte d'innovation technologique rapide ».

**Chez Air France-KLM, 120 cas d'usage identifiés**

Au sein d'Air France-KLM, qui a dévoilé un partenariat en 2025 avec Accenture et Google Cloud dans le domaine de l'IA générative, on affiche davantage de nuance par rapport au discours affiché par la direction de Qantas. « Nous voyons l'IA et l'humain comme complémentaires et non pas concurrents, a affirmé Anne Rigail, la directrice générale d'Air France début octobre, lors du sommet Movin'On organisé par Michelin. L'IA vient assister l'humain pour qu'il se concentre sur les tâches à valeur ajoutée et qu'il apporte son expertise, sa sensibilité. » Le transporteur franco-néerlandais a identifié plus de 120 cas d'usage de l'IA.

La dirigeante d'Air France assurait lors de ce même événement que 70 % de la valeur créée par l'IA vient des femmes et des hommes qui l'utilisent, pas de la technologie elle-même. « Nous sommes dans une industrie de services et on ne cherche pas à remplacer le contact humain, a-t-elle insisté. Au contraire, nous voulons plus de personnalisation. » La compagnie tricolore n'a pas pour l'heure l'intention de dégainer un plan de réduction d'effectifs en raison de l'irruption de l'IA. Suivant le positionnement des compagnies aériennes, l'emploi et donc l'impact de l'IA pourraient in fine être à géométrie variable.

## Volotea mise sur Madrid pour rebondir, malgré ses difficultés financières

*Air Journal – 11 novembre 2026*

**Volotea poursuit son développement à Madrid-Barajas avec quatre nouvelles liaisons vers Barcelone, Grenade, La Corogne et Cordoue, annoncées pour la fin novembre et le début décembre. Deux avions de 180 places seront basés dans la capitale espagnole pour accompagner cette montée en puissance, engagée dans un contexte de perturbations ferroviaires. Mais cette offensive commerciale intervient alors que la compagnie négocie avec ses créanciers pour rétablir sa situation financière.**

Volotea affiche deux visages cet automne : celui d'une compagnie qui élargit son réseau et celui d'une entreprise mobilisée pour restructurer sa dette. Annoncé le 6 novembre, son renforcement à Madrid doit porter son offre à quelque 4 000 vols et 715 000 sièges sur la période comprise entre janvier 2026 et mars 2027. Un développement qui suscite aussi les réserves de l'association de consommateurs Facua Córdoba, inquiète des conséquences possibles des difficultés financières du transporteur pour les voyageurs.

**Quatre nouvelles lignes depuis Madrid-Barajas**

Les liaisons de Madrid vers Barcelone, Grenade et La Corogne doivent être inaugurées le vendredi 27 novembre 2026. Cordoue suivra le vendredi 4 décembre. Ces ouvertures s'ajoutent aux dessertes de Malaga et de Séville annoncées précédemment, ainsi qu'à celle de Santander, inaugurée le 6 novembre. Avec sa ligne déjà exploitée vers les Asturies, Volotea disposera ainsi de huit destinations nationales au départ de Madrid-Barajas.

Le programme annoncé prévoit deux fréquences quotidiennes vers Barcelone et Séville, une fréquence quotidienne vers Malaga, Grenade et La Corogne, ainsi que quatre fréquences hebdomadaires vers Cordoue. Pour assurer cette montée en puissance, la compagnie prévoit de baser deux appareils de 180 places à Barajas. « Chez Volotea, nous nous engageons à améliorer les liaisons entre les différentes régions d'Espagne », explique Gabriel Schmilovich, directeur général de la stratégie de la compagnie. Le dirigeant présente ces nouvelles dessertes comme une réponse à un besoin de transport particulièrement marqué.

**Madrid-Cordoue : le retour d'une liaison interrompue depuis quarante ans**

La desserte de Cordoue constitue l'une des nouveautés les plus singulières de ce programme. Selon Volotea, elle rétablira une liaison aérienne directe avec Madrid qui n'était plus exploitée depuis quarante ans. Les vols sont annoncés les lundi, jeudi, vendredi et dimanche. La compagnie annonce plus de 100 vols et plus de 18 000 sièges sur cette nouvelle desserte.

**Une offre renforcée après l'interruption du train vers l'Andalousie**

Cette expansion intervient après la catastrophe ferroviaire survenue le 28 octobre près d'Urda, dans la province de Tolède, qui a interrompu les circulations à grande vitesse entre Madrid et l'Andalousie. Plusieurs compagnies ont ajouté des vols ou augmenté leurs capacités pour répondre au report des voyageurs du rail vers l'avion.

Comme le rapportait Air Journal le 1er novembre, Volotea avait initialement annoncé près d'une centaine de vols entre Madrid, Malaga et Séville du 13 novembre au 16 décembre. Le transporteur présentait alors un plafond tarifaire de 75 euros par trajet en formule de base et de 99 euros avec un bagage de cabine de 10 kg. Ces conditions concernaient le dispositif annoncé pour cette période. La programmation commerciale s'étend désormais au-delà de ce premier calendrier. Selon la consultation du site officiel de Volotea effectuée le 10 novembre, Madrid-Malaga doit

débuter le 13 novembre et rester proposée jusqu'au 26 mars 2027 ; Madrid-Séville doit être inaugurée le 16 novembre, avec des vols proposés jusqu'au 27 mars 2027.

Au total, Volotea annonce l'ajout de 1 800 vols et de 335 000 sièges à son programme madrilène. L'offre passerait ainsi de 380 000 à 715 000 places, soit une hausse d'environ 88%. Ces chiffres portent sur l'ensemble de la période de janvier 2026 à mars 2027, et non sur la seule saison hivernale.

**Une restructuration financière engagée depuis septembre**

L'offensive madrilène ne doit pas masquer la fragilité financière de la compagnie. Car Volotea a engagé une procédure espagnole de preconcurso de acreedores auprès du tribunal de commerce nº 9 de Barcelone, afin de protéger les négociations de restructuration de sa dette et d'éviter l'ouverture d'une procédure collective d'insolvabilité. Les pertes de 2025 ont atteint 62,3 millions d'euros, notamment sous l'effet d'ajustements comptables exceptionnels. Les capitaux propres ressortaient à −77,5 millions d'euros, une situation constituant une cause de dissolution au regard du droit commercial espagnol. Pour 2026, la compagnie prévoyait, selon les informations publiées fin septembre, une perte de 33 millions d'euros. Volotea évaluait par ailleurs à environ 150 millions d'euros l'impact du coût du carburant et espérait parvenir à un accord avec ses créanciers en décembre. Elle préparait également une augmentation de capital avec des investisseurs.

L'État espagnol figure parmi les acteurs importants de ce dossier : en juin 2022, Volotea avait annoncé l'approbation d'un prêt participatif de 200 millions d'euros provenant du fonds de soutien à la solvabilité des entreprises stratégiques, géré par la SEPI. Ce financement devait notamment contribuer à rééquilibrer ses fonds propres après les pertes liées à la pandémie.

**Facua appelle à la prudence, Volotea maintient ses opérations**

L'annonce de la ligne Madrid-Cordoue a conduit la délégation locale de Facua à renouveler ses mises en garde. Le 9 novembre, l'association a recommandé de différer l'achat de billets sur cette liaison jusqu'à ce que l'issue des négociations avec les créanciers soit plus claire, estimant qu'une éventuelle insolvabilité pourrait compliquer le remboursement des voyageurs.

Volotea assure, de son côté, poursuivre son activité normalement. « Nous continuons à voler normalement, à proposer de nouvelles lignes, à vendre des billets et à préparer notre programmation future », déclarait son directeur général, Carlos Muñoz, dans des propos rapportés le 30 septembre. Le transporteur envisage néanmoins de ramener sa flotte de 44 appareils à un ensemble compris entre 30 et 35 avions.

PROGEXA
Des experts au service exclusif
des représentants du personnel