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 13 novembre 2026

- **Le fret aérien résiste à toutes les turbulences**
- **Drones, cyberattaques, fausses alertes : les aéroports européens réclament un sursaut**
- **Les actionnaires d'easyJet approuvent son rachat par l'américain Apollo à 6,8 milliards d'euros**
- **Volotea annule une centaine de vols à Lille sur fond de réorganisation de sa flotte**
- **United Airlines fait barrage aux IA non autorisées pour protéger ses clients**
- **AnimaWings en insolvabilité : la suspension des vols prolongée jusqu'au 31 décembre**

Le fret aérien résiste à toutes les turbulences

RFI – 13 novembre 2026

Le fret aérien affiche une santé particulièrement solide malgré les tensions géopolitiques et l'envolée du prix du kérosène. Selon les derniers chiffres de l'Association internationale du transport aérien (IATA), la demande mondiale a progressé de 7,7 % sur un an en septembre 2026. Une croissance portée notamment par les produits de haute technologie, le commerce électronique et les besoins de l'industrie.

Le transport de marchandises par avion représente une part infime du commerce mondial: moins de 1 % des marchandises échangées sur la planète transitent par les airs. Mais en valeur,

la situation est tout autre. Le fret aérien transporte plus de 30 % de la valeur des marchandises échangées dans le monde. Concrètement, cela signifie que les avions acheminent relativement peu de produits en quantité, mais principalement des marchandises qui coûtent cher : composants électroniques, médicaments, smartphones ou encore équipements informatiques.

Dans une économie mondialisée où les entreprises cherchent à réduire les délais de livraison et à sécuriser leurs approvisionnements, la rapidité devient un avantage décisif. C'est ce qui distingue le transport aérien du transport maritime, qui reste imbattable en matière de coûts, mais nécessite des délais d'acheminement beaucoup plus longs. Pour un consommateur européen qui commande un produit en Asie, attendre trois ou quatre semaines une livraison par bateau peut être contraignant. Pour une entreprise, les conséquences peuvent être bien plus importantes : l'absence d'un seul composant sur une chaîne de production peut parfois entraîner l'arrêt de toute une usine. Le coût supérieur du transport aérien peut alors être largement compensé par les pertes évitées.

Intelligence artificielle et composants électroniques : les nouveaux moteurs du fret aérien

Cette tendance est particulièrement visible avec l'essor de l'intelligence artificielle et la construction de centres de données partout dans le monde. Les processeurs, les semi-conducteurs et les serveurs sont des marchandises à forte valeur ajoutée, souvent urgentes à acheminer et qui se prêtent particulièrement bien au transport aérien. Selon les données présentées par Airbus, la valeur des produits de haute technologie transportés par avion a doublé en trois ans. Ils représentent désormais 15 % de la valeur totale du fret aérien.

Cette dynamique se retrouve dans les résultats de plusieurs compagnies. Lufthansa Cargo, la filiale spécialisée dans le transport de marchandises du groupe allemand Lufthansa, a ainsi plus que triplé son bénéfice opérationnel en un an. Chez Emirates, dont l'activité passagers a été lourdement pénalisée par la guerre au Moyen-Orient, les revenus du fret ont bondi de 52 % au premier semestre de l'exercice fiscal. Le cargo joue donc également un rôle d'amortisseur lorsque le transport de voyageurs traverse une période difficile. La croissance s'observe à l'échelle mondiale. Le corridor entre l'Asie et l'Amérique du Nord constitue l'un des principaux moteurs du marché du fret aérien. Les échanges à l'intérieur de l'Asie enregistrent également des progressions à deux chiffres. La tendance est similaire entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Ces évolutions témoignent de la dépendance croissante des grandes chaînes de production mondiales à la circulation rapide des marchandises.

Airbus et Boeing anticipent une forte croissance du marché du fret aérien

Pour répondre à cette demande, les constructeurs aéronautiques anticipent un besoin croissant d'avions-cargos. Airbus estime que la flotte mondiale devrait passer de 2 360 appareils en 2026 à 3 460 en 2045, soit une progression de 46 %. Boeing se montre encore plus optimiste et table sur plus de 4 000 appareils à cette échéance. Les industriels devraient donc bénéficier de cette montée en puissance du transport aérien de marchandises. Airbus mise notamment sur son nouvel A350F, un avion-cargo conçu pour transporter jusqu'à 111 tonnes de marchandises sur une distance de 8 700 kilomètres, tout en réduisant sa consommation de carburant.

Mais cette croissance ne signifie pas pour autant que les compagnies aériennes sont à l'abri des difficultés. Leur principal problème reste le coût du kérosène, dont le prix a plus que doublé en un an selon l'IATA. Une hausse qui pèse lourdement sur leurs dépenses d'exploitation. Le fret aérien a donc de beaux jours devant lui. Mais pour les compagnies, le défi sera surtout de faire décoller les volumes sans laisser les bénéfices au sol !

Drones, cyberattaques, fausses alertes : les aéroports européens réclament un sursaut

Air Journal – 13 novembre 2026

Alertes à la bombe, incursions de drones, attaques informatiques : face à des perturbations susceptibles de désorganiser tout le réseau aérien, ACI Europe demande de revoir la coopération entre aéroports, compagnies et pouvoirs publics. Présentée le 12 novembre, sa nouvelle stratégie réclame un meilleur partage du renseignement, des responsabilités clairement établies et des financements dédiés. Une initiative qui intervient une semaine après le déroutement d'un Airbus A320 d'Aer Lingus vers Évreux.

Il n'est pas nécessaire de détruire une infrastructure pour la mettre en difficulté. Une menace suffisamment crédible, un système numérique indisponible ou un objet signalé à proximité des pistes peuvent suffire à interrompre les opérations et à mobiliser d'importants moyens de sécurité. C'est cette capacité de nuisance, parfois obtenue à peu de frais, qui préoccupe ACI Europe, l'organisation représentant plus de 600 aéroports dans 55 pays. Dans son nouveau document stratégique consacré aux menaces hybrides et à la résilience aéroportuaire, elle appelle à sortir d'une réponse encore trop fragmentée, souvent construite incident par incident.

« Les aéroports ne peuvent pas affronter seuls des menaces de cette nature, et nos règles traditionnelles de sûreté comme nos mécanismes de coopération doivent manifestement être repensés », déclare Olivier Jankovec, directeur général d'ACI Europe, dans le communiqué du 12 novembre. Pour l'organisation, la protection des plateformes ne relève plus seulement de la sûreté du transport aérien : elle participe aussi à la sécurité des infrastructures essentielles de l'Europe.

Alertes à la bombe : le déroutement d'Aer Lingus en toile de fond

La publication intervient après une série d'alertes ayant visé une vingtaine de vols commerciaux européens le 5 novembre. Des appareils ont été déroutés ou escortés par des chasseurs, sans qu'un engin explosif soit découvert dans les avions contrôlés. À cette date, aucun lien n'avait été officiellement établi entre les différents incidents. Leur rapprochement ne permet donc pas, à lui seul, de conclure à une opération coordonnée ni d'en attribuer l'origine. L'un de ces épisodes a particulièrement retenu l'attention : le déroutement vers la base aérienne d'Évreux-Fauville d'un Airbus A320 d'Aer Lingus reliant Dublin à Rome, avec 151 passagers et six membres d'équipage. L'appareil s'est posé sans incident, sous escorte de deux chasseurs français. Les circonstances de l'interception ont ensuite suscité une contestation des organisations de pilotes européennes, irlandaises et françaises.

Selon le récit présenté par l'European Cockpit Association, l'IALPA et le SNPL, l'équipage ne disposait pas des cartes et informations opérationnelles nécessaires pour préparer un atterrissage en sécurité sur le terrain militaire et aurait demandé un autre aéroport. Les autorités françaises ont, de leur côté, évoqué un défaut présumé de coopération, ce que la compagnie conteste. Une enquête a été ouverte. Sans préjuger de ses conclusions, cet épisode met en lumière une difficulté qui rejoint le diagnostic d'ACI Europe : articuler, sous forte contrainte de temps, les impératifs de sûreté, les décisions des autorités et les exigences de sécurité du vol.air-journal+1

Menaces hybrides : des risques qui dépassent les clôtures de l'aéroport

Dans son document, ACI Europe décrit les menaces hybrides comme des actions coordonnées, combinées ou se renforçant mutuellement dans les domaines physique, numérique, technologique et informationnel. Leur objectif peut être de désorganiser une activité,

d'entretenir l'incertitude ou d'éroder la confiance, avec une attribution souvent difficile. Tous les incidents ne relèvent donc pas nécessairement d'une même stratégie : l'exploitant doit d'abord protéger les opérations, parfois bien avant de savoir s'il fait face à un acte criminel, une défaillance technique ou une ingérence plus organisée.

Les drones en constituent une illustration particulièrement visible, puisqu'un signalement peut entraîner des restrictions d'exploitation, des retards, des annulations et des déroutements. Mais le rapport évoque également les cyberattaques, le brouillage et la falsification des signaux de navigation par satellite, les sabotages et la désinformation. Il mentionne aussi les ballons franchissant certaines frontières dans la région baltique, notamment depuis la Biélorussie : des moyens rudimentaires peuvent, eux aussi, compliquer l'évaluation de la menace et la gestion de l'espace aérien.

L'enjeu dépasse surtout le périmètre physique des plateformes. Électricité, télécommunications, carburant, accès routiers et ferroviaires, prestataires numériques : un aéroport dépend de réseaux qu'il ne contrôle pas entièrement. La défaillance ou la compromission d'un seul maillon peut affecter ses fonctions essentielles, puis se répercuter sur le reste du réseau aérien. ACI Europe demande donc aux exploitants de cartographier ces dépendances, y compris celles de leurs fournisseurs et sous-traitants.

Drones : ACI Europe veut clarifier le rôle des autorités

Le cœur de la stratégie consiste à mieux relier des fonctions qui restent trop souvent traitées séparément : sûreté, sécurité des vols, cybersécurité, exploitation et gestion de crise. L'organisation ne propose pas de supprimer ces structures spécialisées, mais de leur donner une vision commune de la situation et une capacité de décision coordonnée lorsque plusieurs perturbations surviennent simultanément.

Cette clarification concerne aussi les relations avec l'État. ACI Europe réclame des seuils et des procédures d'intervention explicites lorsque la menace dépasse le mandat, les moyens ou les compétences de l'exploitant. Sur les drones, sa demande est précise : « La responsabilité de l'interception ou de la neutralisation des drones devrait incomber aux autorités étatiques compétentes », indique le document stratégique. La détection et la réponse doivent, quant à elles, faire l'objet de dispositions nationales établies avec les aéroports.

Le partage du renseignement constitue l'autre point sensible. Selon ACI Europe, les informations transmises par les autorités publiques restent, à l'échelle européenne, inégales et souvent insuffisantes au regard des mesures attendues des exploitants. L'association demande des renseignements transmis à temps et directement utilisables pour prendre des décisions opérationnelles. « L'intensification récente des incidents fait du partage rapide du renseignement, de responsabilités claires et d'une coopération sans rupture entre le secteur et les autorités locales, nationales et européennes un préalable indispensable à l'agenda de sécurité de l'Union européenne », souligne Olivier Jankovec dans le communiqué.

Cybersécurité et résilience : adapter les cadres européens à l'aviation

ACI Europe souhaite également mieux articuler les obligations relevant de la sûreté aérienne, de la sécurité des vols, de la directive NIS2 sur la cybersécurité et de la directive CER sur la résilience des entités critiques. Elle demande notamment des orientations européennes pour éviter qu'un même incident doive être signalé par plusieurs canaux sans connexion entre eux, ainsi qu'un mécanisme national clair de coordination entre autorités compétentes.

Le rapport distingue par ailleurs deux objectifs : maintenir l'activité commerciale d'un aéroport et préserver ses fonctions essentielles pour la société. En situation de crise, la priorité ne consiste pas nécessairement à assurer l'intégralité du programme de vols, mais à conserver ou à rétablir les capacités indispensables : mouvements d'avions en sécurité, évacuations, acheminement de fret critique ou soutien aux secours.

Cette approche tient compte du rôle propre à chaque plateforme. Dans un État insulaire comme Malte, cité par le rapport, l'aéroport est une porte d'accès essentielle au reste du monde. Ailleurs, certaines fonctions peuvent être particulièrement stratégiques sans que l'ensemble de l'activité le soit au même degré. ACI Europe précise que cette lecture fonctionnelle ne remplace pas la désignation juridique des entités critiques prévue par les textes européens ou nationaux.

Financement : les exploitants réclament un partage des coûts

Reste une question centrale : qui finance cette protection ? Détection des drones, cybersécurité, systèmes de secours, exercices de crise et surveillance des dépendances extérieures nécessitent des investissements durables. ACI Europe estime que la répartition de ces coûts doit être clarifiée lorsque les menaces ont une portée stratégique et des conséquences potentielles pour l'ensemble de la société. L'organisation demande de rendre les projets de résilience aéroportuaire éligibles aux financements européens pertinents en matière de sécurité, de résilience et de recherche, avec des financements nationaux complémentaires pour les capacités opérationnelles. Elle ne présente toutefois ni enveloppe chiffrée ni dispositif déjà adopté. L'objectif affiché est d'éviter que les différences de ressources entre plateformes ne creusent les écarts de préparation au sein du réseau européen.

Car la menace ne se mesure pas seulement aux dégâts matériels. « Les perturbations répétées, l'incertitude et la peur peuvent être des armes tout aussi efficaces, conçues pour épuiser nos ressources et saper la confiance du public », avertit Olivier Jankovec. Pour les aéroports européens, le défi est donc autant de prévenir l'incident que d'empêcher une succession d'alertes de désorganiser durablement le transport aérien.

Les actionnaires d'easyJet approuvent son rachat par l'américain Apollo à 6,8 milliards d'euros

L'Echo touristique – 12 novembre 2026

Les actionnaires d'easyJet ont largement validé mercredi le rachat de la compagnie à bas coûts par le fonds d'investissement américain Apollo. Sa direction assure que les tarifs resteront « abordables ».

Les actionnaires d'easyJet ont approuvé mercredi 11 novembre, à une écrasante majorité, le rachat de la compagnie aérienne britannique par le fonds d'investissement américain Apollo. D'un montant de 5,7 milliards de livres sterling (environ 6,8 milliards d'euros), l'opération a recueilli près de 97% des voix exprimées en parts de capital et le soutien de plus de 83% des actionnaires présents ou représentés, précise easyJet dans un communiqué.

Lors du vote en assemblée générale, la compagnie a toutefois dû suspendre les droits de vote d'une partie de ses actionnaires non européens, Britanniques compris. Les investisseurs de l'Union européenne ne détenaient en effet que 35% du capital au moment du scrutin. Or, la réglementation européenne impose aux compagnies opérant dans l'UE d'être contrôlées majoritairement par des intérêts européens pour conserver leurs licences de vol sur le continent.

Des vols « simples, abordables et accessibles »

Après un premier accord de principe début juillet, qui avait vu le fonds concurrent Castlelake se retirer de la course, easyJet et Apollo s'étaient définitivement entendus sur les conditions de la reprise le 6 août dernier. L'opération doit encore être validée par les autorités de la concurrence et par la justice britannique. Les deux groupes espèrent la boucler d'ici la fin du premier trimestre 2027, date à laquelle easyJet quittera la Bourse de Londres.

« Rendre le voyage à bas coût simple, abordable et accessible au plus grand nombre, cela restera la mission d'easyJet », a affirmé le directeur général de la compagnie, Kenton Jarvis, lors de la conférence du secteur aérien Airlines 2026 organisée mercredi à Londres, après le vote. « Nos clients attendent un bon rapport qualité-prix », a-t-il ajouté.

L'année « la plus difficile » depuis la pandémie

S'exprimant lors de ce même événement, la ministre britannique des Transports, Heidi Alexander, a déclaré que « les compagnies aériennes font face, sans doute, à l'année la plus difficile depuis la pandémie » de Covid-19. La guerre au Moyen-Orient entre les États-Unis et l'Iran a fait flamber le prix du kérosène, pénalisant l'ensemble du secteur, même si nombre de compagnies avaient sécurisé une grande partie de leurs achats de carburant avant le début du conflit, lorsque les cours étaient bien plus bas.

Deuxième compagnie à bas coûts d'Europe derrière sa concurrente irlandaise Ryanair, easyJet avait annoncé fin juillet un bénéfice en chute de 70% sur un an au troisième trimestre, à 85 millions de livres (près de 100 millions d'euros), avant la publication de ses résultats annuels complets attendue plus tard ce mois-ci. De son côté, Ryanair a annoncé la semaine dernière un plan d'économies et une hausse du prix des billets l'an prochain pour compenser l'envolée de sa facture de carburant.

Volotea annule une centaine de vols à Lille sur fond de réorganisation de sa flotte

Air Journal – 13 novembre 2026

Après les quelque 700 vols supprimés dans son programme hivernal à Lille-Lesquin, Volotea procède à une nouvelle vague d'annulations, touchant cette fois principalement les fêtes de fin d'année. Une centaine de vols seraient concernés, sur plusieurs lignes intérieures et vers le Maroc. La compagnie espagnole invoque l'accélération du retrait de ses Airbus A319 et un nouvel ajustement de son programme.

Les fêtes de fin d'année devaient constituer une parenthèse dans un programme hivernal déjà fortement réduit. Elles sont à leur tour rattrapées par les annulations. Mercredi 11 novembre 2026, des passagers de Volotea ont reçu un courriel leur annonçant la suppression de leur vol au départ ou à destination de Lille-Lesquin. Selon La Voix du Nord et France 3 Hauts-de-France, cette nouvelle révision porte sur environ une centaine de vols, principalement pendant la période de Noël. « Nous regrettons de vous informer que, pour des raisons opérationnelles, nous avons dû apporter quelques ajustements à notre programme, ce qui a entraîné l'annulation de votre vol », indique le message adressé aux voyageurs, reproduit par La Voix du Nord. Derrière cette formulation, des déplacements familiaux et des séjours réservés depuis plusieurs semaines doivent désormais être réorganisés.

Six destinations annulées, officiellement en raison du retrait des A319

Les informations publiées par les médias régionaux permettent d'identifier six destinations touchées par cette nouvelle vague de suppressions : Bordeaux, Montpellier, Nice, Perpignan, Agadir et Marrakech. Il s'agit bien de vols supprimés sur ces liaisons, et non de l'annonce de la fermeture définitive de l'ensemble de ces lignes. Pour expliquer ces dernières suppressions, Volotea met en avant une réorganisation de ses moyens de production, plutôt qu'un incident ponctuel. « Dans le cadre de son plan d'optimisation et d'efficacité de la flotte, Volotea poursuit sa transition vers un modèle composé majoritairement d'Airbus A320 », explique la compagnie. Elle précise avoir dû « accélérer la sortie de ses A319 », avant d'ajouter : « Cette évolution a conduit à ajuster par anticipation le programme de vols de la période de Noël. »

Cette explication opérationnelle s'inscrit dans un contexte financier plus large. Dès octobre, Volotea avait invoqué le niveau élevé des prix du carburant et un environnement géopolitique et opérationnel difficile pour justifier la réduction de son programme hivernal. La presse régionale faisait également état de démarches engagées en Espagne pour restructurer sa dette et négocier avec ses créanciers.

Après 700 vols supprimés, une assurance d'octobre démentie par les faits

La nouvelle vague d'annulations intervient un peu plus d'un mois après l'annonce d'une première coupe d'environ 700 vols au départ et à destination de Lille, entre le début d'octobre 2026 et le printemps 2027. Les suppressions visaient notamment les vols présentant les perspectives de remplissage les plus faibles, sans faire disparaître toute l'offre hivernale. Certaines rotations devaient être préservées pendant les vacances, notamment à Noël. La compagnie avait surtout assuré que cette révision serait la dernière de l'année. « Il s'agit des derniers ajustements apportés au programme : aucune autre annulation n'interviendra en 2026 », déclarait Volotea dans une réponse écrite publiée par France 3 le 2 octobre. Les notifications envoyées le 11 novembre contredisent cette assurance, même si le transporteur avance désormais une accélération du retrait de ses A319.

L'enjeu est significatif pour Lille-Lesquin. Présente sur la plateforme depuis 2012 et dotée d'une base depuis 2022, Volotea y était présentée début octobre comme la première compagnie en nombre de destinations, avec une offre annoncée de 40 lignes vers huit pays.

Un programme hivernal réduit au-delà de Lille

Lille n'est pas un cas isolé. Le remaniement du réseau français de Volotea touche également Bordeaux, Nantes, Brest, Lyon, Marseille, Montpellier ou encore Strasbourg, avec des suppressions saisonnières, des interruptions temporaires et des diminutions de fréquences. Au départ de Lille, les liaisons vers Grande Canarie, Madrid, Séville et Valence avaient déjà été retirées du programme hivernal. Ailleurs en France, le même relevé signalait notamment le retrait hivernal de Nantes–Perpignan, Nantes–Pise et Nantes–Venise, ainsi que de Lyon–Ajaccio, Lyon–Athènes et Lyon–Porto. À Brest, les dessertes de Tenerife-Sud et de Lanzarote étaient également sorties du programme.

Remboursement ou réacheminement : quels droits pour les passagers ?

Pour les voyageurs concernés, le remboursement n'est pas, juridiquement, la seule issue. Selon les règles européennes, une compagnie qui annule un vol doit proposer un choix entre le remboursement du billet, un réacheminement vers la destination finale dans les meilleurs

délais, ou un réacheminement à une date ultérieure à la convenance du passager, sous réserve des places disponibles et dans des conditions de transport comparables.

Le remboursement doit intervenir dans un délai de sept jours après le choix de cette option. Un avoir ne peut pas être imposé à la place d'un remboursement monétaire : la Commission européenne rappelle que les voyageurs doivent l'accepter expressément.

United Airlines fait barrage aux IA non autorisées pour protéger ses clients

Boursorama – 12 novembre 2026

United Airlines a décidé de limiter l'accès des assistants d'IA non autorisés à ses services, y compris via les agences de voyages. La compagnie entend ainsi sécuriser les données de ses clients et protéger leurs miles.

United Airlines veut empêcher les assistants d'IA non autorisés d'agir à la place de ses passagers. Dans un communiqué publié mercredi, le transporteur américain annonce une mise à jour de ses règles de réservation et de distribution pour encadrer l'utilisation de ces outils.

La compagnie déconseille de partager ses identifiants de connexion avec un assistant personnel, qui pourrait accéder à des informations sensibles ou réaliser des opérations sans l'accord du voyageur. "Les actions effectuées par ces outils pourraient entraîner des achats non souhaités, des modifications de compte ou l'utilisation indue de miles MileagePlus", explique United.

Certaines démarches exigent une confirmation humaine

Le groupe évoque également un risque de non-respect de la réglementation américaine des transports aériens. Lors de l'enregistrement, notamment, le passager doit confirmer que ses bagages ne contiennent aucune substance interdite, comme des explosifs. Pour gérer leurs déplacements, United Airlines invite ses clients à privilégier son application, qui permet de réserver un vol et de modifier leur voyage.

La compagnie prévoit aussi d'actualiser son "Digital Trust Center". Cet espace précisera les restrictions et les recours possibles après une action non souhaitée d'un agent d'IA. Le communiqué ne détaille toutefois pas le calendrier d'application ni les critères d'autorisation des assistants concernés. "A mesure que les assistants personnels basés sur l'IA évoluent, United continuera d'évaluer la manière dont ces outils interagissent avec nos services, avec pour priorité absolue la protection de nos clients", assure le transporteur.

A Wall Street, le titre a clôturé en baisse de 1,82%, à 118,37 USD. Il est attendu en recul de 0,67% à l'ouverture mardi.

AnimaWings en insolvabilité : la suspension des vols prolongée jusqu'au 31 décembre

Air Journal– 12 novembre 2026

La compagnie roumaine AnimaWings ne reprendra pas ses vols réguliers avant la fin de l'année. Immobilisée depuis le 2 octobre, elle prolonge leur suspension jusqu'au 31 décembre 2026 inclus, après l'ouverture d'une procédure d'insolvabilité par le tribunal de Bucarest.

Cette interruption fragilise un réseau qui venait de connaître une forte expansion, notamment sur le marché intérieur roumain.

AnimaWings : une reprise repoussée à plusieurs reprises

La parenthèse devait initialement durer trois semaines. Lors de l'arrêt de ses opérations, AnimaWings envisageait une reprise le 25 octobre, au début de la saison aéronautique d'hiver, avec un programme réduit aux capacités de sa flotte disponible. Cette échéance avait ensuite été reportée au 15 novembre. Elle est désormais repoussée au-delà des fêtes de fin d'année, sans calendrier confirmé de redécollage. « Compte tenu des circonstances actuelles et du processus de restructuration en cours, AnimaWings annonce la prolongation de la suspension de tous ses vols réguliers jusqu'au 31 décembre 2026 inclus », indique la compagnie dans son communiqué.

Le tribunal de Bucarest a accepté, le 28 octobre, l'ouverture d'une procédure d'insolvabilité visant Anima Wings Aviation S.A. Une première demande, déposée le 30 septembre, avait été rejetée le 14 octobre ; une seconde avait été présentée le 20 octobre. La procédure se déroule sous la supervision d'un administrateur judiciaire, dans un objectif de restructuration : elle ne constitue pas, à ce stade, l'annonce d'une liquidation.

Des difficultés techniques au cœur de la crise

AnimaWings attribue une partie de ses difficultés à des problèmes techniques récurrents ayant réduit la disponibilité de sa flotte, puis affecté ses recettes et sa trésorerie. Dans son communiqué du 30 septembre, elle évoquait également la hausse des coûts d'exploitation et un environnement économique défavorable.

Ses six Airbus A220-300 avaient été immobilisés fin septembre, ne laissant disponibles que deux A320. Deux des A220 ont ensuite été convoyés de Bucarest vers Toulouse. Cette contraction brutale des moyens opérationnels est intervenue après une saison estivale de forte croissance : les données OAG citées par le média font état d'environ 827 000 sièges programmés à l'été 2026, contre 432 000 un an auparavant, soit une progression de 91,4%.

À cette crise financière et opérationnelle s'ajoute un obstacle réglementaire avec la suspension du certificat de transporteur aérien de la compagnie. L'horizon d'une éventuelle reprise reste donc incertain.

Vols annulés : le réseau intérieur roumain très touché

Le prolongement de l'arrêt retire une capacité significative du programme de fin d'année. Les liaisons intérieures occupaient une place centrale dans ce programme : notamment entre Bucarest et Cluj-Napoca, Timișoara et Iași. À l'international, AnimaWings devait notamment desservir Paris-Charles-de-Gaulle, Istanbul, Londres-Gatwick, Prague, Rotterdam, Genève, Munich et Dubaï-World Central au départ de Bucarest.

Des solutions concurrentes existent sur plusieurs axes, notamment avec Air France et TAROM entre Bucarest et Paris-CDG. Mais toutes les dessertes ne disposent pas d'une alternative directe : avant l'arrêt d'octobre, sept des dix-huit lignes régulières d'AnimaWings étaient sans concurrent sur la même paire d'aéroports, dont Bucarest–Genève, Bucarest–Rotterdam et Bucarest–Londres-Gatwick. L'absence de concurrence vers Gatwick ne signifie toutefois pas l'absence de vols vers les autres aéroports londoniens.

Réservations AnimaWings : des démarches encadrées par l'insolvabilité

Pour les voyageurs concernés, la compagnie indique que les informations sur les réservations et les démarches à suivre sont communiquées par ses canaux officiels, conformément aux mesures arrêtées dans la procédure d'insolvabilité. Son dernier communiqué ne fixe pas de calendrier général de remboursement.

« Nous regrettons sincèrement les conséquences de cette situation sur les projets de voyage de nos passagers », déclare AnimaWings. Après plusieurs reports, la prochaine étape ne sera plus seulement de reconstruire un programme de vols : elle dépendra aussi des décisions prises dans le cadre de la restructuration et de l'évolution de la situation réglementaire du transporteur.

PROGEXA
Des experts au service exclusif
des représentants du personnel