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 16 novembre 2026

- **Week-end de chaos dans le ciel américain après une panne géante et rarissime du contrôle aérien**
- **Ce que l'on sait de la panne géante du contrôle aérien américain qui a semé la pagaille aux Etats-Unis**
- **Avion de combat du futur : l'Italie réaffirme son soutien à l'entrée de l'Allemagne dans le GCAP**
- **A plus de 10 milliards, le très ambitieux projet d'avion de patrouille d'Airbus voit sa facture flamber**
- **Volotea : "Nous avons toujours la confiance de nos clients et des agences"**
- **Trois compagnies européennes cessent leurs activités, dont une présente en France !**
- **Modernisation du contrôle aérien aux États-Unis : une urgence nationale**
- **interCaribbean Airways ouvre une liaison directe entre la Martinique et la Barbade**
- **Etihad face à la crise : « Nous avons dû absorber des chocs considérables »**
- **United Airlines ferme ses réservations aux agents IA tiers**
- **Wizz Air rattrapée par le carburant et le coût du renouvellement de sa flotte**
- **Hong Kong : les bas salaires fragilisent les métiers aéroportuaires et menacent le hub aérien**

- **Port Polska : le pari polonais pour bousculer les grands hubs européens**
- **Repos insuffisant, micro-sommeils et peur des sanctions : l'ECA alerte sur la fatigue des pilotes**
- **Aircalin prépare l'arrivée de son premier Airbus A350, attendu en service début 2027**

Week-end de chaos dans le ciel américain après une panne géante et rarissime du contrôle aérien

Les Echos – 16 novembre 2026

Vendredi, les avions ont été cloués au sol pendant plusieurs heures aux Etats-Unis. Cet incident a semé la pagaille dans les aéroports. Il illustre aussi la grande fragilité des infrastructures.

Le trafic aérien est resté fortement perturbé aux Etats-Unis tout au long du week-end après une panne géante du contrôle aérien. Même si le bilan n'est pas encore complet, le nombre de vols annulés ou retardés dépasse les 30.000. Cela inclut encore 1.500 vols annulés et 3.000 retardés dimanche, selon le site spécialisé FlightAware.Dans la foulée d'une interruption du trafic qui a duré près de cinq heures vendredi après-midi, la pagaille a été immense pour des centaines de milliers de voyageurs bloqués sur les tarmacs ou obligés de bivouaquer dans les aéroports.

Le régulateur du secteur (la Federal Aviation Administration) et les principales compagnies aériennes américaines (American Airlines, United, Delta et JetBlue) avaient initialement prévu un retour à la normale pour dimanche soir. Toutefois, les retards et annulations semblent si importants qu'il faudra patienter encore au moins jusqu'à lundi… Priorité a été donnée aux avions avec le plus de passagers.

Un routeur en Arkansas

Cette panne XXL illustre la fragilité du système de communication aérien de la première économie mondiale. Selon le « Wall Street Journal », l'origine du problème vient d'un routeur en Arkansas. A la suite d'un remplacement de routine, cet appareil s'est mis subitement à surcharger de données tout le réseau de communication de la FAA.

Dans un effet papillon, cela a « provoqué des problèmes dans la communication avec les avions » et aussi sur les radars, a expliqué Sean Duffy, le ministre des Transports. Face au danger, la FAA a interdit tout décollage et atterrissage sur le sol américain. C'est seulement la troisième fois que cela arrive dans l'histoire du pays.

Même si les autorités ont exclu une cyberattaque ou un lien avec la panne de Microsoft, Sean Duffy a profité d'une conférence de presse samedi pour s'en prendre à la vétusté du système de communication de la FAA. Son fonctionnement dépend encore en grande partie de vieux câbles en cuivre, et parfois l'utilisation de disquettes est nécessaire…

Multiplication des incidents

La dernière fois qu'a été prise une décision de suspension des vols à l'échelle nationale remonte à 2023, à cause de dysfonctionnements dans le système de notification de la FAA. L'interruption avait duré deux heures et plus de 1.000 vols avaient été annulés. Les vols ont également été mis

à l'arrêt en septembre dernier à New York et dans le New Jersey, quand un sous-traitant a accidentellement coupé un câble de communication en fibre optique alimentant les radars et les systèmes radio aériens.

Avant cela, les attaques terroristes du 11 septembre 2001 avaient aussi provoqué un gel national de l'espace aérien américain. A l'époque, il avait été ordonné aux avions en vol de se poser au plus vite dans l'aéroport le plus proche. Ce vendredi, les pilotes déjà dans le ciel ont eu pour instruction de poursuivre leur vol jusqu'à leur destination finale.

La multiplication des incidents a déjà mis en évidence les lacunes du contrôle aérien. Les aéroports ont entrepris de remplacer des kilomètres de câbles en cuivre par de la fibre optique, et de vieux systèmes radio par des liaisons plus performantes.

Risque de nouvelles pannes

L'an dernier, 12,5 milliards de crédits ont été votés pour améliorer la situation. La FAA prévoit d'utiliser cette première tranche de financement d'ici à 2028 pour une première phase de modernisation.

Ces derniers temps, l'administration Trump voulait déjà une méga-rallonge de 30 milliards de dollars. Et samedi, Sean Duffy a profité de cette panne XXL pour demander au Congrès une somme encore plus monumentale.

« Le président a demandé 30 milliards de dollars. Moi, je veux 50 milliards. Avec un tout nouveau système ultramoderne, vous n'aurez pas ces pannes », a-t-il déclaré. Sans dire comment les fonds seraient employés, Sean Duffy a également confié qu'en l'état actuel il ne pouvait pas exclure de nouvelles pannes.

Fabio Benedetti Valentini et Solveig Godeluck

Ce que l'on sait de la panne géante du contrôle aérien américain qui a semé la pagaille aux Etats-Unis

Les Echos – 14 novembre 2026

Le trafic aérien a été totalement interrompu vendredi pendant plus de cinq heures, entraînant des milliers d'annulations de vol. La situation a été compliquée tout le week-end.

Un week-end de chaos dans les aéroports américains. Une panne de communication a entraîné, vendredi, la suspension de tous les vols dans le pays pendant quelques heures. Mais la situation est loin d'être résolue, avec des milliers d'annulations qui se poursuivent samedi et dimanche.

Le retour à la normale n'est prévu qu'à partir de lundi, mais l'inquiétude demeure face à cet incident rarissime, provoqué par le remplacement de câbles en cuivre, qui pourrait se reproduire. « Les Echos » font le point sur la situation.

Que s'est-il exactement passé dans le ciel américain ?

Il est 15 h 36 à New York (21 h 36 à Paris) quand la FAA (Federal Aviation Administration) ordonne aux 22 centres de contrôle du trafic aérien aux Etats-Unis de suspendre tout vol « pour des raisons de sécurité ». Le blocage va durer plus de cinq heures pendant lesquelles il n'y a eu aucun décollage. Les atterrissages d'avions déjà en vol sont, eux, traités au cas par cas.

L'interdiction est levée à 20 h 15, heure de New York. La pagaille est monstrueuse dans les aéroports, en cette veille de week-end. Pour le seul vendredi 13, plus de 12.000 vols ont été annulés, a indiqué la FAA, dont 9.000 vols commerciaux et 3.000 privés.

Mais la situation est loin d'être revenue à la normale. Près de 6.400 vols ont été annulés sur la journée de samedi, et plus de 1.500 à la mi-journée dimanche, selon FlightAware. Les aéroports de New York, mais aussi ceux de Détroit ou de Kansas City, ont été particulièrement touchés, relève CNN.

Pourquoi l'administration américaine a-t-elle cloué au sol les avions ?

La FAA a pris cette décision rarissime par précaution, à la suite de problèmes de communication constatés vendredi sur de « vieux matériels », a expliqué Sean Duffy, le secrétaire aux Transports. Les communications et les radars fonctionnaient seulement de manière « intermittente » dans plusieurs centres de contrôle aérien, et les aiguilleurs du ciel ne pouvaient pas voir en temps réel où se trouvaient précisément les avions.

Très vite, les autorités se sont montrées rassurantes, excluant toute cyberattaque ou lien avec la panne de Microsoft intervenue quelques heures plus tôt.

Quelle pourrait être l'origine des problèmes ?

Les premières pistes évoquaient l'introduction d'un nouveau système de contrôle du trafic aérien, baptisé Smart. L'administration Trump a rapidement nié que Smart soit à l'origine du problème, avant de pointer du doigt la vétusté des équipements. « Nous utilisons des lignes en cuivre des années 1980. C'est un vieux système qui est tombé partout », a expliqué samedi Sean Duffy, le secrétaire américain aux Transports.

L'administration Trump a précisé que c'est le remplacement raté d'anciennes lignes de communications en fil de cuivre par de la fibre optique qui a provoqué cette immense pagaille. A la suite de ces travaux « de routine », un routeur est tombé en panne et, dans un effet papillon, cela a « provoqué des problèmes dans la communication avec les avions » et aussi sur des radars, a détaillé Sean Duffy.

« Cette instabilité a commencé à se propager », a précisé pour sa part le patron du régulateur américain de l'aviation, la FAA, Bryan Bedford, et « c'est là que nous avons pris la décision d'arrêter les décollages par mesure de précaution ». Une décision similaire avait été prise en 2023 à cause d'une panne informatique et, avant cela, lors des attentats du 11 septembre 2001.

Donald Trump, qui n'a commenté l'incident que dimanche, a pointé du doigt l'administration Biden. « Tout ce qu'ils ont touché a mal tourné », a écrit le président républicain sur Truth Social, sans avancer la moindre preuve.

· Le contrôle aérien aux Etats-Unis est-il vraiment obsolète ?

« Je veux 50 milliards de dollars », s'est empressé de réclamer Sean Duffy. Le gouvernement américain sollicitait déjà 30 milliards de dollars pour rénover le contrôle aérien. L'actuel secrétaire aux Transports en rajoute 20 pour, dit-il, « un tout nouveau système ultramoderne, avec lequel vous n'aurez pas ces pannes ».

Les problèmes de trafic aérien aux Etats-Unis ne sont pas nouveaux, tant au niveau de l'infrastructure que du manque de main-d'oeuvre, amplifiés par la pandémie de Covid-19. La FAA

emploie plus de 14.000 contrôleurs aériens qui gèrent quotidiennement plus de 44.000 vols à travers les Etats-Unis.

Deux pannes de communication avaient affecté au printemps 2025 les vols à Newark (l'un des trois grands aéroports de New York, situé dans New Jersey), du fait d'une coupure des télécommunications au centre de contrôle gérant les avions en approche et situé à Philadelphie, à 160 kilomètres plus au sud. Et en septembre 2026, des centaines de vols avaient été annulées sur la côte Est en raison de la rupture accidentelle d'une ligne de télécommunications.

Quand peut-on espérer un retour à la normale ?

Après trois jours de perturbations, la situation devrait « revenir à la normale » à partir de lundi, selon des déclarations du secrétaire aux Transports à la chaîne de télévision ABC.

Mais un tel incident pourrait-il se reproduire ? Le secrétaire aux Transports a dit lui-même, devant des journalistes, qu'il ne pouvait pas exclure de nouvelles pannes.

Avion de combat du futur : l'Italie réaffirme son soutien à l'entrée de l'Allemagne dans le GCAP

Les Echos – 14 novembre 2026

Rome a démenti des rumeurs de presse faisant état de son refus de voir Berlin entrer dans son projet d'avion de combat du futur porté avec le Royaume-Uni et le Japon. L'Allemagne pourrait rejoindre l'alliance après l'échec du SCAF.

La porte reste ouverte pour Berlin. Le ministère italien de la Défense a réaffirmé samedi son soutien à la participation de l'Allemagne au GCAP, projet d'avion de combat du futur porté avec le Royaume-Uni et le Japon, disant la « pleine disponibilité » de son pays à ouvrir les portes à Berlin. Un démenti à des rumeurs de presse.

Selon le « Financial Times », le ministre italien de la Défense, Guido Crosetto, aurait, au cours d'une visioconférence avec les parties prenantes, refusé l'entrée de l'Allemagne comme partenaire dans le projet. Il aurait préféré lui octroyer le statut d'observateur, comme le Canada.

Préserver le calendrier

Pour le ministre, « la reconstitution publiée par le 'Financial Times', selon laquelle l'Italie se serait opposée à l'entrée de l'Allemagne dans GCAP est totalement trompeuse et ne reflète pas la position que l'Italie a constamment défendue ». Le statut d'observateur est un « dispositif immédiat de partage d'informations sur le programme en vue d'une adhésion ultérieure à part entière », et non une manière de « limiter le rôle futur de l'Allemagne dans le programme », a-t-il défendu.

Bien au contraire : elle visait à accélérer au maximum la création des conditions nécessaires à son implication, tout en préservant l'avancement du programme et le calendrier fixé. Le 8 octobre dernier, le Premier ministre britannique, Andy Burnham, avait invité l'Allemagne à rejoindre les efforts en cours pour développer un avion de combat de nouvelle génération.

Deux projets européens concurrents

Cela fait suite à l'échec retentissant du projet du SCAF, porté par la France, l'Allemagne et l'Espagne. Il a été enterré en juin en raison des divergences industrielles entre Dassault Aviation,

qui agissait pour le compte de la France, et Airbus, qui agissait pour le compte de l'Allemagne et de l'Espagne. Le constructeur aéronautique suédois Saab a aussi été évoqué comme potentiel partenaire de remplacement pour l'Allemagne et Airbus.

Le GCAP (Global Combat Air Programme), un avion de combat de sixième génération, doit lui remplacer l'Eurofighter Typhoon pour l'Italie et le Royaume-Uni, et le Mitsubishi F-2 pour le Japon. Le projet a connu une accélération à l'été avec l'attribution par les trois pays d'une enveloppe de 4,6 milliards de livres (5,4 milliards d'euros) pour poursuivre son développement, avec une entrée en service espérée en 2035.

A plus de 10 milliards, le très ambitieux projet d'avion de patrouille d'Airbus voit sa facture flamber

Les Echos – 16 novembre 2026

Lancé après l'abandon du projet par l'Allemagne, ce projet stratégique pour la protection des sous-marins nucléaires ne sera pas lancé cette année. En cause : les surcoûts.

Retour en vue sur le ring ? Le duel Airbus-Dassault refait surface. Après le chasseur du futur SCAF (Système de combat aérien du futur), après l'aéronef autonome à longue endurance Eurodrone, voici le Patmar, l'avion de patrouille maritime. Un autre projet qui, à cause de divergences franco-allemandes, dérive.

Lâché par Berlin dans le programme conjoint MAWS (Maritime Airborne Warfare System, « système de combat aéromaritime ») - l'Allemagne ayant finalement préféré opter pour des Boeing P-8A Poseidon américains -, Paris a misé il y a deux ans, en novembre 2024, sur Airbus au détriment de Dassault. Plus compétitif et fort de nombreuses heures de vol au compteur dans sa version civile, le projet d'A321 XLR militarisé (A321 MPA ou Patmar) de l'avionneur européen voyait son avenir dégagé : devenir le futur avion de patrouille maritime de la Marine nationale, chargé de veiller à la « dilution » des sous-marins nucléaires à la sortie de la rade de Brest. Comprendre, surveiller la délicate phase de début de mission de ces submersibles, durant laquelle ils doivent disparaître le plus discrètement possible dans l'océan.

Bond des engagements budgétaires de 2,7 milliards à 4,6 milliards d'euros

A partir de 2035, les avions de lutte anti-sous-marine d'Airbus devaient prendre le relais des ATL2 en fin de vie afin d'appuyer la Force océanique stratégique (FOST, qui regroupe les sous-marins nucléaires français) et de protéger le groupe aéronaval (la flotte d'escorte) autour du porte-avions « Charles de Gaulle ». Exit ainsi la proposition de Falcon 10X mise sur la table par le concepteur du Rafale.

A l'heure du réarmement européen, cette longue liste de programmes enterrés qui profite aux Etats-Unis

Las, deux ans après cet arbitrage, les hypothèses de départ de l'A321 XLR militarisé sont caduques et le programme dérape, a pointé le rapporteur du budget de la Marine à l'Assemblée nationale fin octobre. « Le lancement en réalisation de ce programme, prévu fin 2026, semble compromis en raison de son coût jugé trop élevé », pointe le député Yannick Chenevard (Renaissance), dans son rapport pour avis. Le ministère des Armées a déjà acté le report de sa décision à 2027, a révélé l'hebdomadaire spécialisé « Le Marin ».

« Nous n'avons pas droit à l'erreur », avait pourtant averti l'ex-chef d'état-major de la Marine, Nicolas Vaujour, pointant le risque de trou dans la raquette, entre la fin de vie des ATL2 et la date d'arrivée prévue des futurs A321 XLR.

Malgré le succès de l'étude de levée de risques sur le plan technique, les négociations commerciales « auraient achoppé (mais ne sont pas interrompues) en raison des exigences financières d'Airbus », souligne Yannick Chenevard, « lesquelles ont considérablement rehaussé le coût du programme ». De 2,7 milliards d'euros, les autorisations d'engagement prévues au projet de loi de finances ont bondi à 4,6 milliards d'euros entre 2026 et 2027, soit une augmentation de 65 %, pointe du doigt le rapporteur.

Une facture globale qui frôlerait celle du futur porte-avions nucléaire

Une flambée qu'il attribue aux « déboires » d'Airbus sur le projet A400 M, où les exigences des armées ont fait déraper les projections initiales. Pour rappel, ce programme de 174 appareils estimé à 20 milliards d'euros a fini par en coûter dix milliards de plus, et cumulé plusieurs années de retard. L'explosion de la facture pourrait, dans le cas présent, s'expliquer par la volonté de l'avionneur de prendre ses précautions cette fois-ci.

Selon des sources concordantes, la facture des A321 Patmar aurait même déjà franchi, tout compris, les 10 milliards d'euros, et tangenterait les 12 milliards. Soit plus ou moins l'équivalent du coût du futur porte-avions nucléaire « France Libre » (appelé à succéder au « Charles de Gaulle » en 2038).

On ne signera pas la commande tant qu'on n'a pas de certitude technique, qu'il s'agit du bon choix, dans une gamme [de prix] raisonnable.

Patrick Pailloux, délégué général pour l'armement

La somme a de quoi faire réfléchir la Direction générale de l'armement et en particulier son délégué général, Patrick Pailloux. Depuis sa prise de commandes, en novembre 2025, celui-ci martèle sa volonté de serrer la vis auprès des fournisseurs des armées.

« Je ne signe pas de chèque en blanc, on ne signera pas la commande tant qu'on n'a pas de certitude technique, qu'il s'agisse du bon choix, dans une gamme [de prix] raisonnable. Je veux connaître le risque que je prends », a-t-il répondu à une question sur ces dérives au Salon Euronaval. « Sur le nouveau porte-avions, nous l'avons fait. Sur le Patmar, je ne suis pas dans une situation de maîtrise» a-t-il asséné.

Cela pourrait-il rouvrir la voie au Falcon 10X de Dassault ? Plus onéreux en 2024 que l'A321 Patmar d'Airbus, son coût se révélerait de facto, aujourd'hui, plus compétitif d'environ un tiers. Le Falcon 10X avait été écarté pour ne pas avoir volé en 2024. Il a depuis effectué son premier vol, en juin dernier. Certains seraient ainsi tentés de relancer cette hypothèse.

Le Falcon 10X de Dassault a opéré son premier vol en juin 2026.Photo Christophe Archambault/AFP

Mais pour l'heure, le concepteur du Rafale, plutôt prompt à ferrailler, n'est pas sorti du bois. La Marine penche toujours pour l'A321 à large soute, capable d'emporter des torpilles et des munitions sur un format approchant le P-8A Poseidon de Boeing, plutôt que sur une base d'avion d'affaires.

Le délégué général pour l'armement a dit d'ailleurs laisser encore la porte entrebâillée à Airbus : « Nous sommes dans le travail habituel. » Il faut comprendre, donc, que les négociations se poursuivent.

La flambée de la facture n'aurait cependant rien de surprenant selon certains experts : « Il y a dix ans, le coût de développement des P8 Poséidon était estimé à plus de 10 milliards de dollars, aujourd'hui on serait probablement à 15 milliards ! » Sans compter que la Marine entend commander 12 avions Airbus, soit dix fois moins que la marine américaine à l'époque, ce qui relève mécaniquement leur coût unitaire.

Les risques aussi sont élevés. Si la base civile est connue, plus de 80 % de l'A321 doit être modifié pour la patrouille maritime. Airbus s'engage sur plus d'une décennie, avec quinze ans de maintien en condition opérationnelle.

« Une Rolls avec un budget de 2 CV »

Pour la France, c'est surtout un dur rappel à la réalité budgétaire, estiment certains : « La France ne peut pas se payer une Rolls avec un budget de 2 CV », tacle une source. Les négociations s'annoncent âpres. Cependant, des pistes de financement existent. Cela passe par séquencer le financement au fur et à mesure, ou répartir les risques entre l'Etat et l'avionneur.

Mais, selon le rapporteur du budget de la Marine à l'Assemblée, « retarder ainsi le lancement en réalisation, c'est prendre le risque que l'instabilité décisionnelle, liée aux élections, ne repousse la décision au-delà, voire abaisse ce programme dans la liste des priorités, retardant le remplacement d'une capacité essentielle, notamment pour la dissuasion ».

Il n'est pas exclu ainsi que le projet Patmar finisse par avoir une incidence sur les programmes futurs de Dassault. Les députés ont appelé le gouvernement à transférer le crédit de paiement de 2,7 milliards d'euros prévu pour le SCAF vers le financement du projet d'avion de patrouille d'Airbus. Un programme « urgent », a argué le député François Cormier-Bouligeon (Renaissance), tout en assurant de sa totale neutralité entre le choix de l'A321 XLR d'Airbus et le Falcon 10X de Dassault.

Anne Drif

Volotea : "Nous avons toujours la confiance de nos clients et des agences"

Tourmag – 16 novembre 2026

L'interview de Gilles Gosselin, country manager France de Volotea

L'année 2026, qui devait être celle d'une croissance soutenue pour Volotea, n'a pas vraiment pris la tournure escomptée. En septembre dernier, alors que les pilotes déposaient un préavis de grève, la direction leur a annoncé, en réponse, une forte réduction de l'activité en France. Depuis, des nouvelles toujours plus alarmistes sont venues d'Espagne. Malgré l'annulation de milliers de vols, son dirigeant français estime avoir "gardé la confiance" de ses clients et des professionnels du tourisme. Il donne rendez-vous en 2027, avec une flotte réduite. Découvrez l'interview de Gilles Gosselin, le country manager France de Volotea, qui tente de rassurer les agents de voyages et les voyageurs.

Début septembre, alors que les agents de voyages se préparaient à aller à Paris pour l'IFTM, Volotea leur a donné quelques sueurs froides.

Alors que les pilotes déposaient un préavis de grève pour protester contre des salaires trop bas, nous vous révélions que la direction parisienne leur avait annoncé "des réductions de voilure à venir dans les bases françaises".

Cette annonce répondait moins à la question des salaires qu'aux difficultés que traversait alors la low cost espagnole.

Plombée par la crise sanitaire et une dette passée de zéro à 350 millions d'euros, Volotea a dû aussi composer avec un prix du kérosène qui a flambé bien davantage que celui du pétrole. Face à une telle situation, elle n'y est pas allée avec le dos du tournevis et s'est délestée de milliers de vols.

La plus forte réduction de son programme a eu lieu... en France.

"Cette révision représente 4% du programme annuel de Volotea. Je comprends le mécontentement que ces annulations ont suscité mais, malgré cela, nous avons enregistré de très bons niveaux de ventes. Sauf contraintes opérationnelles ou liées à des éléments exogènes, les régulations sont terminées.

Notre coefficient de remplissage est de 93 à 94% pour l'automne comme pour l'hiver. Ainsi, en 2026, nous allons atteindre 7,3 millions de passagers transportés en France, contre 7,16 millions en 2025, soit une hausse de 2%.

L'année 2026 sera satisfaisante,", confie Gilles Gosselin, le country manager France de Volotea.

Volotea : "Je présente mes plus sincères excuses aux agents de voyages"

Un discours qui n’a pas empêché la compagnie de supprimer, quelques heures seulement après cette interview en milieu de semaine dernière, près de 100 vols au départ de Lille prévus pendant les vacances de Noël.

Malgré tout, le Net Promoter Score atteindrait 50 chez les clients abonnés de Volotea, souligne la direction de la compagnie. Un niveau qu'elle juge "très élevé" et qui démontrerait leur envie de continuer à voler à bord des avions à la dérive à damiers.

Le son de cloche est bien différent du côté des professionnels du tourisme.

TourMaG, les retours que nous entendons depuis quelques semaines sont loin de traduire une quelconque satisfaction, entre les surcharges carburant à régler à l’enregistrement et les annulations en cascade, qui peuvent toucher plus de 80% des vols dans certains aéroports.

"La relation avec le réseau de distribution est importante pour nous parce que, de par notre ADN, nous sommes très présents en région et distribués par les agences locales.

Par exemple, nous desservons Rodez deux fois par jour au départ de Paris-Orly. C’est une liaison indispensable pour le territoire. Sur place, vous avez un acteur comme Verdié Voyages qui joue un rôle clé. L’ensemble des entreprises aveyronnaises passe par Verdié pour voyager.

Nous sommes bien conscients que nous avons malmené les agences avec les annulations que nous avons dû effectuer cet hiver pour sauvegarder cette saison.

Je leur présente mes sincères excuses. Je suis dans le métier depuis longtemps et je sais que toute modification du programme ou toute annulation représente un travail supplémentaire pour les

agents de voyages. Mais nous étions contraints de le faire", reconnaît le responsable français de Volotea, qui tente ainsi de faire un pas en direction des réseaux de distribution.

Des excuses qui ont aussi été adressées aux tour-opérateurs.

Le dirigeant rappelle que la distribution n'aurait pas été totalement abandonnée durant cette période délicate. Les équipes du support seraient restées joignables et le seraient toujours pour aider les agences dans leurs démarches.

Volotea : "Je peux constater que nous avons gardé la confiance" des pros

Ces excuses n'ont toutefois pas empêché d'importants réseaux et d'autres acteurs de suspendre les réservations. Selon Volotea, le niveau des commandes resterait pourtant satisfaisant.

"Il est très important pour nous que nos partenariats avec les réseaux et les tour-opérateurs restent aussi dynamiques et que la confiance demeure.

Nous avons pu établir un dialogue soutenu et efficace avec les responsables concernés pour résoudre les difficultés rencontrées.

En tout cas, au vu du niveau des réservations des clients et celles effectuées par les professionnels, je ne peux que constater que nous avons gardé leur confiance et j'en suis très heureux. Je les en remercie", se félicite Gilles Gosselin.

D'après les échos que nous avons, le son de cloche ne serait pas totalement le même sur le terrain. Bien que des agents de voyages continuent de travailler avec la low cost, celle-ci va devoir se montrer convaincante pour renouer une relation de confiance avec les acteurs du voyage.

Comment compte-t-elle s'y prendre ?

"Après l'IFTM, où nous étions présents, nous continuons à participer aux workshops. D'ailleurs, lors de l'inauguration de notre nouvelle base à Montpellier, nous en avons organisé un qui a réuni 40 agences de voyages.

La relation commerciale nécessite un partenariat de confiance. Nous en avons bien conscience et nous faisons tout le nécessaire pour conserver cette confiance ou la rétablir lorsqu'il y a des doutes.

Tout est perfectible, bien évidemment, mais nous avons toujours eu la volonté de maintenir le dialogue et nous allons l'améliorer", poursuit-il.

Volotea : "Les négociations avec les créanciers avancent très bien"

Le dirigeant a tenu à ajouter que le nouveau programme de vols sera communiqué aux professionnels dès qu'il sera validé.

Ce n'est pas sa seule annonce. "Fin novembre, nous allons lancer une nouvelle version de notre portail B2B avec des améliorations pour permettre aux agents de voyages de travailler plus efficacement avec nos outils.

Cela démontre que le réseau des agences de voyages est important pour nous", nous dévoile-t-il.

La démarche doit aussi les rassurer sur l'avenir de la compagnie. Cette dernière a entamé des négociations avec ses créanciers afin d'alléger le poids de sa dette. Le principal d'entre eux n'est

autre que la SEPI (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales), qui a accordé à Volotea un prêt participatif de 200 millions d'euros.

Volotea a dû, à plusieurs reprises, reporter le paiement des intérêts, alors même que le remboursement intégral du capital était prévu en 2029. Une échéance qui a de fortes chances d'être repoussée.

"Le prêt de la SEPI correspond à un PGE en France. Nous avons aussi un prêt bancaire garanti à 70% par l'État espagnol.

Ces négociations avancent très bien. Nous avons aussi entamé des discussions avec nos autres créanciers, puisque toutes les créances ont été gelées le 17 septembre.

Toutes ces démarches sont en bonne voie et les choses se passent comme nous l'avions prévu", assure Gilles Gosselin.

La procédure préventive de restructuration ouverte en Espagne courant septembre donnait trois mois à l'entreprise pour conclure un accord avec ses créanciers.

La compagnie tablait initialement sur un accord fin décembre. Une issue favorable est désormais attendue pour fin janvier ou début février 2027, car la période de discussion sera renouvelée de trois mois supplémentaires.

Volotea : "Nous allons passer de 44 à 30 appareils"

En attendant, le dirigeant maintient que les opérations se déroulent de la meilleure des manières et que les avions effectuent leurs vols. Ces procédures n'ont donc aucun impact sur l'activité de Volotea.

Par contre, il ne fait plus de doute que, si le transporteur trouve une façon de poursuivre son activité et de la pérenniser, il ne retrouvera pas son dimensionnement d'antan.

Depuis de nombreuses semaines, nous observons que le nombre d'avions en vol en simultané ne dépasse que rarement 20. Depuis novembre, il tourne plutôt autour d'une dizaine. Volotea semble donc avoir durablement réduit la voilure.

"Nous avons aussi engagé des discussions en vue d'une augmentation de capital auprès de notre actionnaire traditionnel, le véhicule d'investissement du management, ainsi qu'auprès des autres actionnaires.

Les discussions sont en cours pour consolider l'entreprise et faire en sorte que nous soyons aptes à reprendre notre croissance une fois cette situation liée au carburant passée.

Parallèlement, nous réduisons la voilure du côté de notre flotte. Nous allons passer de 44 à 30 appareils. La négociation avec les loueurs d'avions est également en bonne voie. Nous prévoyons d'avoir une flotte presque entièrement composée d'Airbus A320, qui comptent 24 sièges de plus que l'A319", nous dévoile le country manager France.

Volotea va donc réduire sa flotte de près d'un tiers. Un changement d'échelle qui impactera donc fortement l'activité future de la compagnie et qui ne sera pas non plus neutre pour ses finances. Rendre un appareil peut en effet coûter plusieurs millions d'euros. Pour rappel, les transporteurs ont l'obligation de rendre les appareils dans leur état initial, ce qui implique, par exemple, de démonter les sièges et de remettre ceux d'origine.

"Nous travaillons sur l'aménagement de notre programme 2027. L'objectif est bien sûr de garder la connectivité qui nous démarque sur le marché français. Nous resterons la première compagnie aérienne domestique en France en termes de nombre de routes et de connectivité, poursuit Gilles Gosselin.

Nous serons là en 2027 avec un programme réduit mais un beau programme. Nous continuerons à desservir les régions et la France continuera à être le marché principal de Volotea", promet-il.
Volotea : "Il faudra bien sûr que nos prix augmentent"

En 2026, la compagnie desservait 290 routes. Ce nombre devrait diminuer l'année prochaine, mais à la marge.

Quelques lignes s'arrêteront, mais la très grande majorité devrait reprendre dans les prochaines semaines, à l'image de la liaison entre Caen et Marseille.

Concernant la base de Brest, placée en hivernage, comme plusieurs autres en Europe le temps pour Volotea de se dessiner un avenir, la direction n'aurait pas encore tranché sur son sort.

"Brest a toujours été une bonne escale pour nous. Après, c'est l'un des aéroports où la fiscalité a le plus augmenté. Ce n'est pas réellement le sujet, mais c'est vrai que les hausses de taxes ont fragilisé la rentabilité des routes au départ de Brest.

Brest reste néanmoins importante. On est au bout du monde, donc nous prenons cela en compte dans nos calculs", affirme Gilles Gosselin.

Au moment où nous écrivons ces lignes, la seule décision prise au niveau social est celle de licencier 50 personnes au siège de Barcelone. La France serait pour l'heure exemptée d'efforts, selon son responsable.

Dans ce contexte, où le cours du kérosène, bien qu'en baisse, reste élevé, Volotea pourra-t-elle tenir sa promesse de petits prix ?

"Nous conserverons des prix abordables. Je m'adresse par l'entremise de TourMaG.com à des chefs d'entreprise et à des entrepreneurs, donc à des personnes qui connaissent la réalité des coûts et des recettes.

Au regard de la hausse du coût du carburant, il faudra bien sûr que nos prix augmentent, mais cela se fera toujours avec discernement. Sur notre marché, celui des lignes de petite capacité et du trafic affinitaire, nos prix doivent rester abordables.

Volotea propose un transport collectif et utile. Nous sommes très attentifs aux prix", conclut-il.
Romain Pommier

Trois compagnies européennes cessent leurs activités, dont une présente en France !

Tourmag – 16 novembre 2026

AlbaStar desservait l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées

C'est une hécatombe dans le ciel européen. En l'espace de quelques heures, trois compagnies aériennes ont stoppé leur activité. Parmi elles, un nom bien connu dans le Sud-Ouest de la France : AlbaStar, qui opérait des vols depuis l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées. Les compagnies charter semblent fragilisées par la crise de l'aérien.

Bien que le prix du kérosène soit orienté à la baisse, ces derniers jours, les difficultés s'amoncellent et les mauvaises nouvelles tombent dans l'aérien européen.

Alors que le sort de Volotea se joue dans ses discussions avec ses créanciers, d'autres compagnies n'ont pas eu la chance d'atteindre ce stade des négociations pour se sauver.

En effet, en l'espace de quelques heures, trois transporteurs aériens européens ont arrêté leurs activités.

Nous commençons notre tour d'horizon avec la plus connue sur le marché français. Fondée en 2009, AlbaStar a obtenu son certificat de transporteur l'année suivante. Elle vient de cesser tous ses vols.

La compagnie a opéré plus de 5 600 vols depuis l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, notamment des charters pour acheminer des pèlerins à Lourdes.
Fly4 Airlines : la compagnie charter fondée par TUI stoppe son activité
En l'espace de 15 ans, elle s'est même imposée comme "la principale compagnie charter reliant notre aéroport au reste de l'Europe", transportant plus de 600 000 passagers, selon une publication de l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées sur LinkedIn.

La compagnie justifie sa décision d'arrêter ses vols par l'absence d'accord, ces dernières semaines, avec de potentiels investisseurs.

Pour se donner le temps de poursuivre l'aventure, le PDG d'AlbaStar, Oriol Hernández, a expliqué à ses salariés que l'entreprise "va prochainement déposer une demande de mise en faillite, tandis que nous poursuivons les négociations avec plusieurs investisseurs afin d'assurer la continuité du projet.

En raison de la situation économique et financière de l'entreprise, résultant du niveau élevé de dette accumulée depuis la Covid et, au cours de la dernière année, des tensions géopolitiques et de la hausse du coût du carburant, nous avons pris la difficile décision de suspendre temporairement les opérations commerciales."

AlbaStar, qui possède une flotte de 5 Boeing 737, a réalisé un chiffre d'affaires de 100 millions d'euros en 2024.

Pour traverser la crise sanitaire, elle avait souscrit un crédit de 15 millions d'euros auprès d'un fonds de recapitalisation.

Et ce cas n'est donc pas isolé, car nous apprenons que Fly4 Airlines a été placée en liquidation provisoire. Deux liquidateurs provisoires ont été nommés par le conseil d'administration de la compagnie.

Ils auront pour mission de faire face à l'insolvabilité qui interviendra à la fin du mois de novembre. L'enjeu n'est plus de sauver Fly4 Airlines de la faillite puisque son programme de vols a pris fin, à la toute fin du mois d'octobre et que ses finances ne laissent aucun espoir.

La compagnie charter a été créée en 2023. C'est une coentreprise entre le spécialiste polonais des charters Enter Air et le groupe TUI.

Basée à l'aéroport de Dublin, en Irlande, elle a été fondée pour fournir des capacités supplémentaires au géant allemand et à d'autres acteurs du tourisme lors des périodes de pointe.
Les compagnies charter fragilisées par la baisse d'activité en Europe
Dès le lancement de son activité en août 2023, le manque de préparation a très vite fait basculer

les comptes de Fly4 Airlines dans le rouge. Pour son premier exercice, avec seulement 4 avions, le transporteur accuse des pertes de l'ordre de 16 millions d'euros, comme le rapporte l'Irish Times.

Si, en 2025, l'activité est mieux gérée et les pertes sont ramenées à 4 millions d'euros, la flambée du kérosène à la fin de l'hiver 2026, provoquée par la guerre en Iran, va faire brûler du cash à la jeune entreprise, qui ne pourra pas s'en relever.

Et ce n'est pas la seule compagnie charter à faire face à des difficultés.

AirExplore, basée en Slovaquie, a décidé d'arrêter ses activités.

Elle a par ailleurs annoncé se rapprocher de l'autorité aéronautique compétente afin de restituer son certificat de transporteur aérien (CTA).

La spécialiste slovaque des vols ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance) louait ses avions avec équipage, maintenance et assurance à des compagnies comme Transavia, Condor et Vueling.

En 2026, elle possédait six Boeing 737-800.

Fondée en 2010, elle avait été rachetée en juin 2023 par Avia Solutions Group. En 2025, elle a dû faire face à des pertes de l'ordre de 22,4 millions d'euros, soit le double de celles enregistrées l'année précédente.

Un plan de restructuration a bien été mis en place. L'entreprise a été placée sous la direction de KlasJet, une compagnie aérienne charter lituanienne appartenant à Avia Solutions Group. Il a ensuite été décidé de supprimer 109 postes sur un effectif de plus de 160 salariés.

Chacune des trois compagnies aériennes charter qui ont cessé de voler affirme que son activité avait baissé au cours des dernières semaines.

Les réductions plus ou moins importantes des programmes de vols d'automne et d'hiver, en raison d'une moindre demande et de coûts nettement plus élevés depuis la flambée du kérosène, ont, semble-t-il, précipité la chute d'acteurs déjà fragiles.

Global Airlines a été liquidée

Et une mauvaise nouvelle n'arrivant jamais seule, une autre compagnie qui a défrayé la chronique a été liquidée.

Souvenez-vous, en février 2024, nous vous présentions Global Airlines.

La compagnie, fondée en 2021 par James Asquith, faisait parler d'elle avec la réception et la mise en route de son premier A380. Il a bel et bien décollé en mai 2025 pour effectuer son vol inaugural entre Glasgow et New York.

Il repartira quelques jours plus tard pour se poser de nouveau en Écosse et ne traversera plus l'Atlantique. Depuis, l'A380 était immobilisé à Tarbes.

Lorsque nous rédigions notre article, il y a maintenant plus de deux ans, les équipes de James Asquith assuraient posséder quatre A380.

"Nous prévoyons d'offrir un niveau d'expérience élevé à bord.

Sur les futurs avions, nous comptons proposer de nouveaux concepts tels que des espaces sociaux. Il y aura trois classes de voyage : première classe, classe affaires et classe voyageur international", nous précisait Liam McKay, le directeur des affaires internationales de l'époque.

Sauf que cette rénovation à des standards élevés ne semble pas vraiment avoir eu lieu. Les deux vols inauguraux ont fait parler d'eux à cause de l'expérience à bord, très décevante au regard des promesses faites par le créateur du projet.

Le super jumbo donnait surtout l'impression d'être resté dans son jus et d'avoir subi un léger maquillage pour masquer la fatigue de ses équipements. De cette mauvaise publicité, Global Airlines ne se relèvera jamais.

De plus, sur les quelque 500 sièges, seule une centaine avait trouvé preneur.

En janvier dernier, James Asquith n'entendait pas pour autant baisser pavillon. Global Airlines révélait avoir mis la main sur un A340 ex-AOM de 25 ans, un appareil appartenant au loueur Hi Fly qui était malgré tout... en vente.

Et c'est à la Haute cour de justice de Londres que s'envolent la vague promesse et le rêve de celui qui s'était engagé à "offrir la meilleure expérience de voyage aérien qui soit".

Romain Pommier

Modernisation du contrôle aérien aux États-Unis : une urgence nationale

Tourmag – 16 novembre 2026

Les problèmes de vétusté du contrôle aérien ne datent pas de l'arrivée de Donald Trump au pouvoir

Après la panne géante du système de communication des centres de contrôle aériens sur tout le territoire des États-Unis vendredi dernier ayant entraîné l'immobilisation au sol de milliers d'avions pendant plusieurs heures, les responsables de l'administration américaine parlent d'une « urgence nationale » à moderniser le système. Une situation qui n'est pas nouvelle et qui perdure depuis plusieurs années. Après ce grave incident, les choses pourraient bouger.

Cet aveu fait en public lors d'une conférence de presse à la Maison-Blanche par le secrétaire américain aux Transports Sean Duffy après la panne géante de vendredi dernier décrit une situation qui n'est pas nouvelle.

Dans nos colonnes, l'année dernière et après une catastrophe majeure et de nombreux incidents sur les aéroports américains, nous évoquions déjà une sécurité aérienne « à bout de souffle » et l'urgence à moderniser le contrôle aérien.

Plus de 20 000 vols perturbés

Que s'est-il passé vendredi dernier concernant la régulation des avions sur le territoire américain ? Sean Duffy, aux côtés du secrétaire à la Sécurité intérieure des États-Unis, Markwayne Mullin, ont donné des explications.

À 15h36, les contrôleurs du pays ont constaté une instabilité affectant les radars, les systèmes de communication, les centres de contrôle et les TRACON (Terminal Radar Approach Control).

Aux États-Unis, les aéroports disposent d'une tour de contrôle. L'échelon suivant est le TRACON puis viennent les centres de contrôle en route.

Les TRACON et les centres ont commencé à recevoir des données radar incohérentes et à rencontrer des difficultés dans les communications avec les avions.

C'est à ce moment-là que la FAA a pris la responsabilité d'instaurer un « nationwide ground stop », c'est-à-dire l'arrêt au sol de tous les départs. Celui-ci a été levé le soir à 20h15 après que plus de 20 000 vols aient été retardés ou annulés selon l'agence de presse Reuters.

Pour l'instant, la thèse de la cyberattaque n'est pas retenue selon le secrétaire à la sécurité intérieure :
« Je tiens d'abord à ce que tout le monde comprenne bien qu'il n'existe aucun lien entre cet incident et Microsoft. Je sais que beaucoup de personnes font ce rapprochement.

À ce stade, rien n'indique qu'il s'agisse d'une cyberattaque. En règle générale, lorsqu'une cyberattaque se produit, certains acteurs revendiquent rapidement leur implication. Pour l'instant, aucun élément de ce type n'a été détecté. Nous n'avons observé aucun signal, aucune trace, aucun indice montrant qu'un tiers aurait pénétré le système.

Tout indique plutôt qu'il s'agit d'une défaillance d'origine technique ou mécanique. »

On est donc bien, à l'heure où nous écrivons, sur un énième incident, conséquence d'un système en partie obsolète et qui doit désormais très rapidement s'améliorer.

L'enquête s'oriente actuellement sur la défaillance d'un routeur, une sorte d'aiguillage numérique permettant d'orienter les informations radar et les plans de vol entre les différents centres de contrôle aérien.

Une responsabilité partagée entre Démocrates et Républicains
Alors à qui la faute ?

L'honnêteté est de dire que la responsabilité n'incombe pas seule à l'administration actuelle.

On se rappelle cependant que l'année dernière le DOGE (Department of Government Efficiency), dirigé pendant quelques mois par Elon Musk avaient chassé de la FAA plusieurs centaines d'employés, dont certains occupaient des fonctions techniques liées au maintien en condition opérationnelle d'équipements critiques de navigation aérienne.

Il n'y a pour l'heure aucun lien de causalité avec la panne du 13 novembre, mais on peut tout de même s'interroger sur l'opportunité de telles coupes alors que l'état de vétusté du système du contrôle aérien US était connu.

Après la catastrophe de Washington en janvier 2025, alors que déjà le fonctionnement du contrôle aérien était sur la sellette, le Président Trump avait, selon lui, la solution : « J'ai changé les standards de l'administration Obama qui étaient médiocres et ils sont maintenant extraordinaires. Nous avons désormais les aptitudes les plus hautes, les personnels les plus compétents. On va restaurer la confiance auprès du public. »

Pas sûr que ce qui s'est passé vendredi dernier soit de nature à restaurer cette confiance.

Mais ces problèmes de vétusté du contrôle aérien ne datent pas de l'arrivée de Donald Trump au pouvoir.
C'est l'affaire de plusieurs décennies où ce sont succédé des administrations républicaines et démocrates.En 2025, cependant, les responsables de l'administration américaine avaient fini par confirmer le diagnostic d'un système vétuste à moderniser immédiatement.

On constate aujourd'hui que les améliorations concrètes apportées sont largement insuffisantes, et ce malgré une majorité politique jusqu'ici favorable.

Sean Duffy affirmait samedi dans une conférence de presse que depuis 2025, il réclamait à cor et à cri des budgets pour cette urgence de modernisation qui, selon lui, n'est pas assez prise en considération par le congrès chargé de voter les crédits nécessaires.

Une première enveloppe de 12,5 milliards a tout de même été attribuée.

« Nous l'avons très bien utilisée, mais ce n'est pas suffisant » a-t-il déclaré en suggérant aux médias de poser les bonnes questions : « Demandez à tous les membres du congrès s'ils soutiennent la création d'un système de contrôle du trafic aérien. Voulez-vous que nous le construisions pour l'Amérique ? » et d'ajouter : « Je pense que tous les membres du Congrès devraient dire oui, et tous les Américains, je vous le garantis, diront à ces membres, oui, donnez-leur l'argent, laissez-les finir ce travail… »

Quoi qu'il en soit, et malgré un évident consensus sur l'urgence, signer un chèque de plusieurs milliards de dollars ne se fera pas en un jour.

Le système politique et les institutions comme dans d'autres pays ne permettent pas forcément un déblocage rapide des crédits. Ils doivent être proposés, votés à la Chambre des représentants, examinés et votés au Sénat avant d'être attribués et transformés en contrats.
Une demande de crédits revue à la hausse en 24h00

De combien au juste et selon le secrétaire américain aux Transports, le contrôle aérien a besoin pour se moderniser ?

La journée du 13 novembre à ce sujet est intéressante. Le matin même et quelques heures avant la panne, l'administration Trump réclamait au Congrès 30,1 milliards de dollars pour moderniser les infrastructures.Le soir même et après la panne, la demande s'était alourdie de 20 milliards à 50 milliards.

Le spectacle de ces milliers d'avions stoppés net sur tous les taxiways des aéroports américains, de Los Angeles à New York auraient-ils convaincu les responsables politiques d'une situation encore plus grave qu'ils ne pensaient ?

« This is an emergency, this is an emergency », a martelé deux fois de suite Sean Duffy lors de sa conférence de presse à la Maison-Blanche.

Également, la page du site du « Department of Homeland Security », le Département de la sécurité intérieure reprend les propos du secrétaire à la Sécurité intérieure des États-Unis, Markwayne Mullin : « Il s'agit d'un enjeu de sécurité nationale. Le Président a déclaré une urgence nationale à ce sujet et il appartient désormais au Congrès d'agir et d'en financer la modernisation. Il est vital que nous mettions en place ce nouveau système. »

Même si, à ce jour, cette urgence n'a toutefois pas fait l'objet d'une déclaration officielle de "National Emergency" au sens du droit fédéral américain, ce qui s'est passé vendredi dernier devrait faciliter l'obtention dans les meilleurs délais des milliards de dollars nécessaires à la modernisation urgente du contrôle aérien aux États-Unis.

Christophe Hardin

interCaribbean Airways ouvre une liaison directe entre la Martinique et la Barbade

Tour Hebdo – 13 novembre 2026

Cette compagnie régionale basée aux îles Turques-et-Caïques reliera Fort-de-France et Bridgetown à compter du 25 janvier 2027. Trois vols hebdomadaires, opérés les lundis, mercredis et vendredis en ATR, permettront de connecter les deux îles en environ 55 minutes.

La connectivité aérienne entre les Caraïbes francophones et anglophones poursuit son développement. interCaribbean Airways lance sa liaison directe entre l'aéroport international Martinique Aimé Césaire, à Fort-de-France, et l'aéroport international Grantley Adams, à la Barbade. Le premier vol interviendra lundi 25 janvier 2027, avec une programmation de trois fréquences hebdomadaires.

Cette desserte offrira également de nouvelles possibilités de correspondances vers plusieurs destinations des Caraïbes via le hub de la compagnie à la Barbade. Les vols sont déjà accessibles à la réservation dans les GDS.

Trois vols par semaine entre Fort-de-France et la Barbade

La liaison sera assurée les lundis, mercredis et vendredis, à bord d'appareils turbopropulsés ATR.

La durée de vol annoncée atteint environ 55 minutes.

Les horaires communiqués par interCaribbean Airways prévoient un départ de la Barbade en fin de matinée et un retour depuis la Martinique en début d'après-midi.

Horaires locaux communiqués par la compagnie, susceptibles de modifications.

Cette programmation vise notamment à faciliter les correspondances au départ de la Barbade, qui constitue l'une des principales plateformes régionales d'interCaribbean Airways.

De nouvelles correspondances vers les Caraïbes anglophones

Au-delà de la liaison directe entre les deux îles, l'ouverture de cette route permettra aux voyageurs au départ de la Martinique d'accéder au réseau régional d'interCaribbean Airways via la Barbade.

Parmi les destinations annoncées figurent notamment :

Le Guyana

Trinité-et-Tobago
Sainte-Lucie
Saint-Vincent-et-les-Grenadines
Cette nouvelle desserte pourra ainsi faciliter la construction d'itinéraires combinant plusieurs destinations caribéennes.

Elle offrira également une possibilité supplémentaire de rejoindre la Martinique depuis les territoires desservis par interCaribbean Airways et depuis les marchés internationaux disposant de connexions avec la Barbade. Les possibilités effectives de correspondance dépendront toutefois des horaires et des fréquences des autres lignes du réseau.

Un renforcement des échanges entre Caraïbes francophones et anglophones
Pour interCaribbean Airways, cette ouverture répond à un objectif de développement de la

mobilité régionale. Les liaisons aériennes entre les îles jouent un rôle important dans les déplacements professionnels, les échanges familiaux et le développement touristique.

En intégrant la Martinique à son réseau, la compagnie souhaite notamment rapprocher les territoires francophones et anglophones de la région.

Trevor Sadler, PDG d'interCaribbean Airways, explique : « L'amélioration de la connectivité au sein des Caraïbes demeure au cœur de notre stratégie »

Le dirigeant précise également :

« L'ajout de la Martinique à notre réseau constitue une étape importante, qui contribue à rapprocher les communautés des Caraïbes. En reliant la Martinique via notre plateforme de correspondance à la Barbade, nous offrons aux voyageurs un accès à un réseau régional plus étendu, tout en favorisant les déplacements professionnels, touristiques et familiaux. Notre priorité demeure le développement de liaisons durables, rendant les voyages dans la région plus pratiques et accessibles. »

Cette nouvelle route renforce parallèlement le rôle de la Barbade comme plateforme de correspondance dans les Caraïbes.

De nouvelles possibilités pour les agences de voyages

Pour les professionnels du tourisme, cette liaison représente une opportunité supplémentaire de commercialiser des voyages combinant la Martinique et les destinations anglophones de la région.

La desserte directe pourra notamment intéresser les agences spécialisées dans les séjours multi-îles, les voyages sur mesure et les déplacements professionnels.

Elle facilitera également l'organisation de séjours associant la Martinique et la Barbade, deux destinations aux offres touristiques complémentaires. Les tour-opérateurs pourront étudier de nouvelles combinaisons régionales, sous réserve des disponibilités aériennes et des conditions de correspondance.

Des vols disponibles dans les GDS et via le BSP France

La compagnie précise que les vols sont ouverts à la réservation dans les GDS, permettant leur commercialisation par les agences de voyages.

interCaribbean Airways indique également son adhésion au BSP France, facilitant les opérations de billetterie et de règlement pour les agences accréditées.

La promotion des ventes et l'assistance commerciale aux distributeurs sont assurées par AirlinePros, spécialiste de la représentation et de la distribution aérienne. Ces dispositifs doivent permettre aux agences françaises d'accéder plus facilement à la nouvelle offre de transporteur régional.

Pour les agences de voyages, cette nouvelle liaison apporte une solution supplémentaire pour construire des itinéraires régionaux et faciliter les déplacements entre les territoires francophones et anglophones.

Noémie Le Liboux

Etihad face à la crise : « Nous avons dû absorber des chocs considérables »

L'Echo Touristique – 15 novembre 2026

La crise au Moyen-Orient a bouleversé les opérations d'Etihad et considérablement réduit ses ambitions de rentabilité pour 2026. Grâce à sa couverture carburant et à sa solidité financière, la compagnie a néanmoins pu relancer rapidement son activité. Mohamed Boutiche, directeur général Europe de l'Ouest, détaille les conséquences de cette période difficile et confirme le maintien du cap stratégique fixé à 2030.

Vous représentez Etihad Airways, une compagnie émiratie d'envergure mondiale. Depuis février 2026 et l'intervention américaine en Irak, la région du Golfe est touchée par le conflit. Dans quelle mesure cela a-t-il impacté votre activité ?

Mohamed Boutiche : Comme toutes les compagnies du Moyen-Orient, nous avons dû annuler l'ensemble de nos vols le 28 février, dans un souci de sûreté et de sécurité des passagers, qui demeurent notre priorité absolue. L'impact opérationnel et financier a été immédiat et considérable.
Dès le troisième jour, nous avons commencé à remettre des appareils en vol sur des routes sécurisées, notamment par le sud via Oman, le nord étant quasiment impraticable. Le mois de mars a été entièrement consacré à cette remise en service progressive, en donnant la priorité au rapatriement des passagers bloqués.

Les voyageurs ont fait preuve d'une remarquable résilience, les Français en particulier. Ils se sont démarqués de tous les autres pays européens par leur capacité à continuer de voyager. Nous avons ainsi opéré avec des taux de remplissage assez satisfaisants en avril. Au 27 février, le mois d'avril était déjà bien engagé. Nous avons opéré avec une capacité représentant environ 60 % de ce qui était prévu ou de ce que nous avions enregistré l'année précédente.

Mai et juin ont constitué une phase de reconstruction. Nous avons maintenu une offre soutenue sur le marché afin d'encourager les voyageurs à partir, même si la demande n'était pas encore au niveau souhaité. Début juillet, nous opérions déjà avec une capacité supérieure à celle de l'année précédente.

Cette hausse de capacité était-elle une réponse directe à ce trimestre difficile, ou simplement la poursuite d'une feuille de route établie avant le 28 février ?

C'est un peu les deux, pour être honnête. Nous disposons d'un plan stratégique à l'horizon 2030 visant à porter notre flotte à 200 appareils, contre 130 aujourd'hui, et à desservir 150 destinations. Nous visons également entre 37 et 39 millions de passagers en 2030, contre 22 millions transportés en 2025. Cette feuille de route n'a pas été remise en cause par la crise.

L'augmentation de capacité pendant l'été répondait à deux logiques complémentaires. La première, stratégique : remettre de la capacité sur le marché pour encourager les voyageurs, en s'appuyant sur notre réputation en matière de sécurité. Je rappelle qu'en janvier 2026, nous avons remporté le prix de la compagnie aérienne la plus sûre décerné par AirlineRatings. Notre message était clair : ce sont les mêmes équipes et les mêmes systèmes qui nous ont valu cette distinction qui décident si nous pouvons voler en toute sécurité.

La seconde raison tient au comportement des marchés : certains, comme l'Inde, ont repris très rapidement. Et la France, une fois encore, s'est particulièrement distinguée.

Cette demande française portait-elle principalement sur le voyage d'affaires ?

C'était un équilibre entre loisirs, affaires et trafic en correspondance. Notre réseau en Asie du Sud-Est est très développé, ce qui nous permet de capter une clientèle variée.

Il convient de préciser, puisque nous n'en avons pas encore parlé, qu'Etihad a son hub à Abu Dhabi, capitale des Émirats arabes unis, une ville que j'ai habitée dix ans et qui demeure aujourd'hui aussi sûre, sécurisée et accueillante qu'elle l'a toujours été, malgré la situation dans la région.

Justement, la perception du grand public tend parfois à amalgamer l'ensemble du Golfe en une seule zone de danger, sans distinguer les différents pays. Quels efforts déployez-vous pour rassurer les voyageurs ?

C'est vrai. Notre stratégie de communication est centrée sur Abu Dhabi. Nous travaillons en étroite collaboration avec le DCT (Department of Culture and Tourism) pour faire connaître la réalité de la situation sur place. Chaque fois qu'un incident touche la région, nous insistons sur notre bilan de sécurité, notre safety record, qui est particulièrement solide. Comme je l'ai dit, nous avons été élus compagnie la plus sûre du monde en janvier 2026, après avoir figuré dans le top 10 puis le top 5 les années précédentes. Abu Dhabi a su préserver un niveau de sécurité élevé pour ses résidents, ses expatriés et ses visiteurs.

Cette réassurance est probablement plus nécessaire pour le voyageur de loisirs que pour le voyageur d'affaires, qui se rend à Abu Dhabi pour des raisons impératives ?

Tout à fait. Le voyage d'affaires constitue un socle particulièrement important en temps de crise. La coopération entre les Émirats arabes unis et la France est très forte dans des domaines stratégiques - défense, énergie, ingénierie, éducation, intelligence artificielle - ce qui génère un flux d'affaires considérable entre les deux pays. La reprise du trafic professionnel a d'ailleurs commencé dès le mois d'avril, même si les politiques de voyage des entreprises étaient encore assez restrictives à cette période.

Parlons des coûts. Vous subissez une double pression : la désorganisation de vos opérations et la flambée du prix du kérosène, qui représente environ un tiers des charges d'une compagnie aérienne. Comment avez-vous absorbé ce choc ?

Le carburant représente effectivement un tiers de nos coûts et son prix a plus que doublé depuis le début de la crise. Nous ne pouvons pas répercuter intégralement cette hausse sur les billets : la concurrence dans la région est extrêmement forte et de très grande qualité. Ce qui nous a permis de traverser cette période, c'est notre stratégie de couverture du prix du carburant le hedging. Cela consiste à sécuriser le prix du carburant à un niveau donné pour plusieurs mois, voire plusieurs années, indépendamment des fluctuations du marché. Cette stratégie nous a permis de continuer à proposer des tarifs compétitifs malgré l'envolée des cours.

Nous avons également bénéficié d'une solidité financière acquise en amont. Etihad a terminé l'exercice 2025 avec un bénéfice record de 2,6 milliards de dirhams, soit environ 700 millions de dollars. Au 27 février, nous étions sur une trajectoire qui nous aurait menés vers un bénéfice d'au moins 1 milliard de dollars cette année. La crise a évidemment changé la donne.

Dans quelle mesure vos marges ont-elles été comprimées ?

Très significativement. Pour reprendre les mots de notre PDG dans un entretien récent, nous visons désormais simplement à dégager un bénéfice, quel qu'en soit le montant. Ce serait déjà un résultat honorable dans les circonstances actuelles. Notre couverture financière et notre stratégie

de hedging nous ont permis d'absorber à la fois la désorganisation opérationnelle de mars et la hausse du prix du carburant, sans pour autant fragiliser la compagnie.

Parlons de la suite. Votre feuille de route à l'horizon 2030 prévoyait une expansion vers l'Afrique. S'agit-il d'une opportunité saisie en réponse à la crise, ou d'un axe de développement planifié de longue date ?

L'Afrique faisait pleinement partie du plan initial. Il ne s'agit pas d'une réponse à la crise.

Lors du dernier ATM à Dubaï, nous avons annoncé un investissement de 20 milliards de dollars dans de nouveaux appareils, dont 1 milliard consacré à un programme de rétrofit, avec un déploiement prévu à partir de 2030. Parallèlement, nous avons annoncé plusieurs nouvelles destinations : en Chine (Shanghai, Shenzhen, Guangzhou, Hangzhou et Chengdu) et en Afrique subsaharienne (Lagos, Accra, Kinshasa, Lubumbashi et Harare). Cet axe Afrique–Asie est au cœur de notre développement futur.

Ces lignes africaines séduisent aussi les voyageurs d'affaires chinois, qui investissent massivement sur le continent...

Absolument. La Chine investit considérablement en Afrique, et nous captons ce flux naturellement. Il existe également des segments plus spécifiques, comme les commerçants qui se rendent en Chine pour acheter des marchandises à revendre en Afrique subsaharienne, au Nigeria ou au Ghana notamment. Nous avons développé des offres adaptées à ces voyageurs : franchises bagages plus généreuses et conditions de modification des billets plus flexibles.

En résumé, la crise vous a contraints à absorber des chocs considérables, mais elle n'a pas dévié Etihad de sa trajectoire à long terme...

C'est exactement cela. La combinaison de notre solidité financière, de notre stratégie de couverture du carburant, de notre réputation en matière de sécurité et de la résilience remarquable des voyageurs - les Français en tête, nous a permis de traverser cette période et d'aborder la suite avec ambition.

David Keller

United Airlines ferme ses réservations aux agents IA tiers

L'Echo Touristique – 13 novembre 2026

United Airlines va bloquer les agents d'intelligence artificielle tiers non autorisés sur ses plateformes et dans les circuits de distribution indirects. La compagnie américaine invoque des risques de sécurité et de conformité réglementaire, mais entend aussi garder la maîtrise de sa relation client et de ses réservations.

L'essor des agents IA capables de rechercher, comparer et acheter des billets d'avion se heurte à une première résistance de taille. United Airlines a annoncé, le 11 novembre 2026, des mesures destinées à empêcher les assistants personnels d'intelligence artificielle non autorisés d'interagir avec ses systèmes de réservation. La restriction ne se limite pas à son site internet et à son application : elle concerne également les agences de voyages et les agrégateurs.

United veut garder le contrôle de ses canaux de distribution

La compagnie américaine justifie cette décision par la protection des données personnelles et des comptes clients. Le recours à des assistants IA tiers suppose parfois de leur communiquer des identifiants ou des informations sensibles. United redoute que ces accès débouchent sur des achats non souhaités, des modifications de réservation ou une utilisation non autorisée des miles du programme de fidélité MileagePlus.

La question dépasse toutefois la seule cybersécurité. United pointe également les risques de non-conformité avec les règles de l'aviation américaine. La compagnie prend l'exemple de l'enregistrement : le passager doit personnellement attester que ses bagages ne contiennent pas de substances interdites, notamment des explosifs. Une opération automatisée par un agent IA pourrait donc se heurter à des obligations réglementaires qui nécessitent une intervention humaine.

Pour mettre en œuvre cette politique, United prévoit de modifier ses règles de réservation, de billetterie et de distribution. Le dispositif doit s'appliquer directement sur ses plateformes, mais aussi indirectement par l'intermédiaire des agences et des agrégateurs. La compagnie entend ainsi empêcher les assistants tiers non autorisés d'utiliser ses systèmes pour effectuer des transactions.

Les TMC et les plateformes de réservation également concernées

Cette évolution intéresse directement les acteurs du voyage d'affaires. Les TMC et les plateformes de réservation en ligne développent progressivement des fonctionnalités d'intelligence artificielle pour accompagner les voyageurs, automatiser certaines tâches et simplifier la gestion des déplacements. La frontière entre un assistant intégré à un environnement professionnel et un agent personnel capable d'agir au nom du voyageur devient donc stratégique.

La position de United ne signifie pas pour autant que toute utilisation de l'IA est proscrite. La compagnie vise les agents personnels tiers non autorisés. La question de l'accès des outils développés et contrôlés par des agences accréditées dépend, elle, d'une autorisation spécifique de la compagnie. L'accès aux contenus et aux services de United ne peut donc pas être considéré comme acquis pour les solutions d'IA des intermédiaires.

Cette approche tranche avec les initiatives d'autres transporteurs américains. Southwest Airlines a notamment ouvert une voie d'accès à son offre via ChatGPT, tandis que Delta et American Airlines explorent des modalités d'interaction avec certains assistants, sous réserve de mécanismes d'authentification et de sécurisation.

Au-delà des arguments de sécurité, United pose ainsi une question centrale pour l'avenir de la distribution aérienne : qui contrôlera l'accès à l'offre et la transaction lorsque le voyageur confiera ses recherches et ses achats à un agent conversationnel ? En refusant les intermédiaires automatisés non autorisés, la compagnie entend éviter qu'une nouvelle catégorie d'acteurs ne s'interpose entre elle et ses clients. La montée en puissance du commerce agentique pourrait donc ouvrir un nouveau front dans les relations entre compagnies aériennes, distributeurs et TMC.

David Keller

Wizz Air rattrapée par le carburant et le coût du renouvellement de sa flotte

Air Journal – 16 novembre 2026

Avec 46,1 millions de passagers transportés entre avril et septembre 2026, Wizz Air poursuit son expansion à marche forcée. Mais cette croissance ne suffit pas à préserver sa rentabilité : le

bénéfice net semestriel recule de 66,6%, à 108,1 millions d'euros. La hausse du carburant, les perturbations au Moyen-Orient et les contraintes de flotte alourdissent les comptes de la compagnie low cost, qui prévoit aussi une augmentation de ses coûts unitaires hors carburant sur l'ensemble de l'exercice.

Résultats Wizz Air : la croissance du trafic ne protège plus les marges

Des avions bien remplis, davantage de vols, mais des marges qui s'érodent. Les résultats non audités publiés le 12 novembre par Wizz Air Holdings illustrent les limites d'une croissance en volume lorsque les dépenses progressent plus vite que les recettes. Au premier semestre de son exercice 2026-2027, clos le 30 septembre, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 3,80 milliards d'euros, en hausse de 13,8%. Son résultat opérationnel a pourtant diminué de 39,8%, à 264,5 millions d'euros, tandis que le bénéfice net est passé de 323,5 à 108,1 millions d'euros.

La demande n'a pas fait défaut. Wizz Air a transporté 46,1 millions de passagers, soit 26,2% de plus qu'un an auparavant, pour une offre de sièges en progression de 26,1%. Le coefficient de remplissage reste élevé, à 92,5%, en très légère amélioration. Mais la recette unitaire, mesurée par siège-kilomètre offert — le RASK — a baissé de 2,9%, quand le coût unitaire total, ou CASK, augmentait de 4,3%. Autrement dit, chaque unité de capacité offerte rapporte moins et coûte davantage.

Cette évolution s'inscrit aussi dans une transformation du réseau. Recentrée sur les liaisons intra-européennes, l'activité repose sur des trajets plus courts : la distance moyenne parcourue par vol a diminué de 7,1%, à 1 576 kilomètres. Cela explique pourquoi l'offre augmente beaucoup plus vite en nombre de sièges qu'en sièges-kilomètres, ces derniers progressant de 17,1%. La recette moyenne par passager, billets et services annexes compris, recule de 9,9%, à 82,50 euros.

Carburant : une facture de 1,24 milliard d'euros

Le kérosène constitue l'un des principaux facteurs de dégradation des comptes. Sur six mois, les dépenses de carburant ont bondi de 33,7%, à 1,24 milliard d'euros. Cette hausse ne résulte pas seulement de l'augmentation de l'activité : ramené au siège-kilomètre offert, le coût du carburant progresse encore de 14,5%. Le prix moyen supporté par Wizz Air, couvertures et frais associés compris, atteint 1 090 dollars la tonne, contre 914 dollars un an plus tôt. « La rentabilité de la période a été affectée par les coûts élevés du carburant, les perturbations au Moyen-Orient au début du premier trimestre et les contraintes de disponibilité de la flotte », explique József Váradi, directeur général de Wizz Air, dans le communiqué de résultats. Le dirigeant souligne néanmoins que les tendances de recettes se sont raffermies au fil de l'été.

Le carburant n'explique toutefois pas à lui seul la chute du résultat net. Les effets de change ont également joué défavorablement : le groupe comptabilise une perte de change nette de 32,5 millions d'euros, contre un gain de 176 millions un an auparavant. Wizz Air l'attribue principalement à la réévaluation de ses engagements locatifs libellés en dollars.

Airbus A320ceo : une sortie de flotte coûteuse

Si les coûts unitaires hors carburant ont légèrement diminué au premier semestre, de 0,3%, Wizz Air prévoit désormais leur hausse sur l'ensemble de l'exercice, d'un pourcentage à un chiffre dans le milieu de la fourchette. Le groupe invoque des coûts de transition accrus, sur fond de performance opérationnelle sous-jacente globalement stable.

Le renouvellement de la flotte occupe une place centrale dans cette équation. Interrogé par Reuters, József Váradi a indiqué que la sortie des anciens Airbus A320ceo entraînerait plus de 100

millions d'euros de coûts supplémentaires au second semestre, soit le premier poste de surcoût individuel qu'il a identifié pour cette période. Les comptes semestriels montrent déjà les effets de cette transition. Les dépenses de maintenance, de pièces et de réparations augmentent de 28,5%, à 263,7 millions d'euros. Wizz Air mentionne notamment davantage de grandes visites et d'opérations liées à la restitution des appareils ceo aux loueurs, auxquelles s'ajoutent l'inflation et le poids du dollar dans les contrats de maintenance.

En parallèle, la compagnie poursuit ses livraisons : elle a réceptionné seize A321neo et trois A321XLR durant le semestre, tout en restituant quatre A320ceo et un A321ceo. Au 30 septembre, sa flotte comptait 276 appareils de la famille Airbus A320, dont 199 A321neo et dix A321XLR, pour un âge moyen de 4,6 ans. Le renouvellement vise donc une flotte plus récente, mais impose à court terme des charges de transition significatives.

Moteurs Pratt & Whitney GTF : 22 avions encore immobilisés

La disponibilité des appareils reste un autre point de vigilance. Au 30 septembre, 22 avions étaient immobilisés pour des inspections liées aux moteurs Pratt & Whitney GTF, contre 35 un an auparavant. Cette amélioration ne signifie pas encore un retour à une exploitation normale de toute la flotte concernée. Wizz Air prévoit encore entre quinze et vingt immobilisations liées aux GTF à la clôture de son exercice, fin mars 2027. Elle maintient son objectif de ne plus avoir d'appareil immobilisé pour ce motif à la fin de l'année civile 2027.

Sur le terrain opérationnel, le semestre apporte néanmoins quelques améliorations. La compagnie indique avoir annulé moins de vols malgré un programme de vols en hausse de près de 23%. Les coûts liés aux perturbations, notamment les indemnisations des passagers, ont diminué de 86,5 à 51,8 millions d'euros.

Un été plus solide avant un hiver de forte croissance

Le bilan semestriel masque un redressement durant l'été. Entre juillet et septembre, le bénéfice net a progressé de 7,4%, à 306,3 millions d'euros, et le résultat opérationnel de 8,8%, à 447,8 millions d'euros. Sur ce seul deuxième trimestre, la recette par siège-kilomètre offert a renoué avec une légère croissance, de 0,5%, malgré une facture de carburant encore en hausse de 28,7%.

Pour son troisième trimestre fiscal, d'octobre à décembre 2026, Wizz Air prévoit environ 19% de sièges supplémentaires et une progression de la recette unitaire d'un pourcentage à un chiffre dans le bas de la fourchette. Le groupe anticipe toutefois une baisse du coefficient de remplissage : son expansion hivernale ne devrait donc pas s'accompagner immédiatement d'un taux d'occupation aussi élevé qu'un an auparavant.

Pour limiter son exposition au kérosène, la compagnie avait couvert, au 6 novembre, 82% de ses besoins du second semestre. « Le carburant reste le principal vent contraire, et notre couverture […] remplit le rôle pour lequel elle a été conçue », affirme József Váradi dans le communiqué. Cette protection laisse cependant entier l'autre défi de Wizz Air : absorber le coût du renouvellement de sa flotte tout en transformant sa forte croissance commerciale en amélioration durable de ses marges.

Ricardo Moraes

Hong Kong : les bas salaires fragilisent les métiers aéroportuaires et menacent le hub aérien

Air Journal – 15 novembre 2026

À Hong Kong, des syndicats alertent sur les rémunérations jugées insuffisantes, la pénibilité du travail et le manque de perspectives de carrière dans l'aviation. Selon eux, ces difficultés compliquent le recrutement et la fidélisation des salariés expérimentés, au moment où l'aéroport renforce ses capacités. L'enjeu dépasse les conditions d'emploi : il touche à la compétitivité d'une plateforme qui demeure le premier aéroport mondial pour le fret.

Des métiers de première ligne de moins en moins attractifs

Horaires irréguliers, longs trajets domicile-travail, exposition aux fortes chaleurs et rémunérations peu attractives : le Staffs and Workers Union of Hong Kong Civil Airlines (HKFTU) dresse un constat préoccupant des conditions de travail dans les métiers de première ligne. Dans une enquête du South China Morning Post, le syndicat estime que ces contraintes rendent plus difficile l'embauche de travailleurs locaux et le maintien en poste des salariés expérimentés.

« Le principal avantage concurrentiel de l'aéroport de Hong Kong par rapport aux autres grands hubs aériens mondiaux ne réside pas dans ses infrastructures, mais dans son agilité opérationnelle », explique le président de HKFTU, Wilson Yap Yee-liek. Selon lui, cette efficacité repose sur l'expérience et les compétences des équipes au sol, dont le renouvellement devient problématique.

Les départs à la retraite s'ajoutent à la réticence de certains salariés ayant quitté l'aviation pendant la pandémie de Covid à revenir dans le secteur. « Nous faisons face à une crise de transmission de l'expérience professionnelle », prévient le responsable syndical, qui redoute des conséquences sur les ambitions aéronautiques de Hong Kong.

Le syndicat HKFTU affirme qu'avant juillet 2023, des employés d'entrepôts de fret percevaient un salaire mensuel de base inférieur à 10 000 dollars hongkongais (environ 1 150 euros).

Des promotions qui ne paient pas toujours

Le syndicat dénonce également les limites du dispositif : les postes d'encadrement ne bénéficieraient pas de garanties comparables à celles des professions désignées. S'appuyant sur des témoignages de salariés, il affirme que certaines promotions peuvent même se traduire par une baisse de rémunération.

Un superviseur peut ainsi percevoir un salaire mensuel de base dépassant à peine 16 000 dollars hongkongais (environ 1 850 euros) et rester, indemnités comprises, moins rémunéré qu'un agent de service clientèle relevant du seuil de référence de 18 900 dollars hongkongais (environ 2 180 euros). Pour le syndicat, ce déséquilibre décourage les candidatures aux fonctions d'encadrement et risque d'accentuer le manque de superviseurs expérimentés.

Interrogée par le South China Morning Post, l'Autorité aéroportuaire indique suivre de près l'évolution des effectifs. Elle assure poursuivre ses échanges avec les employeurs, les partenaires du secteur et les syndicats sur les besoins en personnel, les questions sociales et la mise en œuvre du programme de recrutement extérieur.

Chez les pilotes, des inquiétudes sur la fatigue et le dialogue social
Les préoccupations concernent aussi les personnels navigants, mais portent sur un autre registre. La Hong Kong Aircrew Officers Association (HKAOA), qui représente des pilotes de Cathay Pacific, met en avant la fatigue, les protections légales et la possibilité de faire remonter collectivement les difficultés opérationnelles.

L'association demande notamment le rétablissement de réunions régulières avec la direction sur la sécurité des opérations et la planification des services. Selon son secrétaire général, Justin Murray, l'organisation représentative des pilotes n'est plus formellement associée à ces discussions depuis 2021. Elle propose également un dialogue tripartite avec Cathay Pacific et le Département de l'aviation civile de Hong Kong.

Cathay Pacific affirme, de son côté, maintenir un dialogue direct avec ses équipes. « Nos pilotes disposent de plusieurs canaux pour échanger avec nos équipes dirigeantes et nous examinons attentivement leurs retours », répond la compagnie aérienne, qui se dit attachée à des échanges constructifs.

Un enjeu pour un hub mondial du fret et des passagers

Ces tensions sociales interviennent alors que Hong Kong poursuit le développement de sa plateforme. En 2025, l'aéroport a accueilli 61 millions de passagers, en hausse de 15% sur un an, et enregistré 394 730 mouvements d'avions, soit une progression de 8,7%. Son trafic de fret a atteint 5,07 millions de tonnes, en augmentation de 2,7%.

Ce dernier résultat lui a permis de conserver la première place mondiale pour le fret aérien, pour la quinzième fois depuis 2010, selon le classement d'Airports Council International (ACI) relayé par l'Autorité aéroportuaire. Le poids économique de cette activité est considérable : les marchandises transitant par l'aéroport représentaient plus de 45% de la valeur du commerce extérieur de Hong Kong en 2025.

La plateforme joue également un rôle majeur dans les liaisons internationales : à la fin de l'exercice 2025/2026, clos le 31 mars 2026, environ 140 compagnies aériennes la reliaient à plus de 220 destinations.

Les infrastructures ne suffisent pas à garantir la croissance

La mise en service simultanée des trois pistes, le 28 novembre 2024, a donné à Hong Kong de nouvelles capacités de développement. L'Autorité aéroportuaire affichait alors l'objectif de pouvoir accueillir 120 millions de passagers et traiter 10 millions de tonnes de fret par an à un horizon d'environ dix ans.

Pour les représentants des salariés, cette montée en puissance doit s'accompagner d'emplois plus attractifs et de véritables perspectives de carrière. Le parlementaire Bill Tang Ka-piu, représentant le secteur du travail, appelle ainsi les principaux employeurs à améliorer les conditions d'emploi et à rétablir ou renforcer le dialogue avec les syndicats. Tout en se disant confiant dans l'avenir du hub, il souligne le décalage entre les ambitions de Hong Kong et le ressenti des équipes de première ligne.

Alain Hai

Port Polska : le pari polonais pour bousculer les grands hubs européens

Air Journal – 15 novembre 2026

La Pologne maintient l'objectif d'une ouverture de Port Polska fin 2032. Destiné à prendre le relais de Varsovie-Chopin et à accompagner le développement de LOT Polish Airlines, ce nouvel aéroport doit conjuguer correspondances, fret et grande vitesse ferroviaire. Mais le financement et le calendrier des travaux restent des points de vigilance.

Entre Varsovie et Łódź, la Pologne prépare davantage qu'un nouvel aéroport : une plateforme de correspondances capable de renforcer sa place dans le transport aérien européen. Désormais présenté sous le nom de Port Polska, le programme porté par la société Centralny Port Komunikacyjny (CPK) entre dans une séquence décisive, celle des grands contrats de construction et du bouclage financier. « Maintenir l'objectif d'une ouverture en 2032 est réalisable, à condition de respecter une stricte discipline contractuelle et de finaliser efficacement le montage du financement par la dette », a déclaré un porte-parole de Polish Airports (PPL) lors de Routes World 2026 à Francfort.

Port Polska : un calendrier 2032 encore sous tension

Le volet aéroportuaire représente un investissement prévu d'environ 10,1 milliards d'euros. Les prochaines étapes concernent les terrassements, le terminal et les infrastructures côté pistes. Les deux à trois prochaines années seront déterminantes, sur fond de délais administratifs et de tensions sur la disponibilité des entreprises de construction, alors que des discussions se poursuivent avec des banques commerciales et des institutions de développement. La capacité initiale officiellement publiée est de 34 millions de passagers par an, avec une extension prévue à 44 millions. Conçu par un groupement mené par Foster + Partners et Buro Happold, le terminal doit permettre à LOT Polish Airlines de développer ses correspondances entre les marchés régionaux, européens et long-courriers. Le projet prévoit notamment de nombreux postes au contact adaptés aux gros-porteurs, avec des emplacements modulables pouvant accueillir soit un avion gros-porteur, soit deux monocouloirs.

Selon PPL, l'aéroport disposera de deux pistes parallèles de 4 000 mètres sur 60 mètres, avec une capacité visée de 80 à 90 mouvements par heure. Une exploitation 24 heures sur 24 est annoncée. Les temps minimaux de correspondance recherchés vont de 35 à 45 minutes pour les parcours domestiques et de 45 à 60 minutes pour les internationaux : des objectifs de conception, non encore des performances opérationnelles démontrées.

Le futur hub doit accueillir les activités civiles passagers transférées de Varsovie-Chopin, qui a reçu 24,1 millions de voyageurs en 2025. En attendant, l'aéroport existant doit être modernisé et agrandi pour dépasser les 30 millions de passagers annuels.

Fret aérien : reconquérir les flux passant par l'Europe occidentale

Le cargo constitue l'autre pilier du projet. Port Polska entend attirer une partie des marchandises polonaises aujourd'hui acheminées par les grands hubs d'Europe occidentale. L'objectif est de créer une complémentarité qui rendra le développement du fret étroitement dépendant de celui du réseau aérien. Les futurs utilisateurs sont associés à la conception des entrepôts et des circuits de traitement, tandis qu'un environnement numérique doit faciliter les échanges entre compagnies, transitaires, assistants en escale et transporteurs routiers.

L'accès à l'autoroute A2 restera essentiel : la route doit assurer l'essentiel de la collecte et de la distribution du fret aérien. Un terminal ferroviaire de transbordement est également envisagé à proximité, pour les activités logistiques et industrielles de la future Cargo City. Une zone franche

douanière est prévue, mais sa mise en œuvre reste soumise aux dispositions juridiques et administratives nécessaires.

Une gare intégrée et un enjeu stratégique

Côté passagers, le ferroviaire doit élargir la zone de chalandise du hub. La liaison à grande vitesse Varsovie–aéroport–Łódź est programmée pour fin 2032, en même temps que l'ouverture de la plateforme. Les branches vers Poznań et Wrocław doivent suivre à l'horizon 2035. PPL estime que jusqu'à la moitié des voyageurs pourraient rejoindre l'aéroport en train.

PPL défend enfin une dimension duale, civile et stratégique, des infrastructures aéroportuaires. L'entreprise demande à la Commission européenne des financements dédiés aux installations pouvant soutenir, en période de crise, les transports militaires ou humanitaires.

Joël Ricci

Repos insuffisant, micro-sommeils et peur des sanctions : l'ECA alerte sur la fatigue des pilotes

Air Journal – 14 novembre 2026

Près d'un pilote interrogé sur quatre déclare prendre les commandes sans signaler son état lorsqu'il se juge inapte à voler en raison de la fatigue. C'est l'un des principaux enseignements d'une enquête menée auprès de 7 200 pilotes dans 32 pays, publiée par l'European Cockpit Association (ECA).

Trois ans après une première étude, l'organisation dénonce la persistance de repos insuffisants, de micro-sommeils en vol et de craintes de sanctions qui décourageraient les signalements. A noter que ces résultats décrivent l'expérience des répondants : ils ne constituent pas une mesure directe du risque d'accident.

Une enquête auprès de 7 200 pilotes pendant l'été 2026

Réalisée par le cabinet spécialisé dans la sécurité aérienne Baines Simmons pour le compte d'ECA, l'étude repose sur un questionnaire diffusé aux équipages du 4 août au 7 septembre 2026. La plupart des questions portaient sur les quatre semaines précédant la réponse, afin de recueillir l'expérience récente des pilotes pendant la haute saison estivale.

L'enquête fait suite à un premier rapport publié en 2023. Selon l'ECA, presque aucune des dimensions étudiées ne montre d'amélioration significative dans la manière dont les pilotes perçoivent la gestion du risque de fatigue au sein de leur compagnie aérienne. Dans le récent rapport 2026, 50,2% des répondants estiment que ce risque est mal ou plutôt mal géré par leur employeur.

« Les chiffres de ce rapport — et l'absence d'amélioration significative au cours des trois dernières années — constituent un avertissement clair pour les compagnies, les autorités et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne », déclare la présidente de l'ECA, la commandante de bord Tanja Harter.

Micro-sommeils et récupération insuffisante

Parmi les pilotes interrogés, 76,8% déclarent avoir connu au moins un épisode de micro-sommeil

alors qu'ils étaient aux commandes au cours des quatre semaines précédentes. Le rapport précise que 7,3% des répondants en rapportent dix ou davantage sur cette période, sans permettre de déterminer pendant quelles phases de vol ces épisodes se sont produits.

Autre indicateur préoccupant pour l'organisation : 38,8% des répondants disent avoir habituellement ou systématiquement manqué de repos suffisant entre leurs services pour éviter une accumulation de fatigue. Il s'agit ici de leur appréciation de la récupération obtenue, et non d'un décompte établi de violations des durées réglementaires de repos.

Ces résultats ne signifient pas non plus que les deux pilotes d'un même équipage se seraient endormis simultanément. L'enquête recueille des déclarations individuelles et ne mesure pas directement les conséquences opérationnelles de chaque épisode.

Un signalement freiné par la peur des conséquences

À la question de savoir ce qu'ils font habituellement lorsqu'ils sont inaptes à voler en raison de la fatigue, 24,2% des répondants indiquent ne pas le signaler et voler malgré tout. À l'inverse, seuls 37,2% déclarent effectivement se signaler comme inaptes ou fatigués. Ces pourcentages décrivent des réponses sur les pratiques habituelles des personnes interrogées ; ils ne correspondent pas à la proportion de vols européens effectués avec un pilote inapte.

Pour l'ECA, le problème tient notamment à la confiance dans les procédures internes. La crainte d'une réaction négative de la direction, de conséquences professionnelles ou simplement d'attirer l'attention sur soi peut dissuader un pilote de déclarer sa fatigue. L'organisation estime que cette sous-déclaration empêche les compagnies aériennes de connaître précisément les difficultés rencontrées par leurs équipages.

« Lorsque les pilotes s'inquiètent pour leur carrière en signalant leur fatigue, ils finissent tout simplement par ne plus le faire », dexplique le commandant de bord Coen George, membre du conseil d'administration de l'ECA. « Cela peut préserver les statistiques de fatigue d'une compagnie pour la prochaine inspection de l'autorité, mais cela renvoie le risque directement dans le cockpit », ajoute-t-il.

Les prolongations de service également en question

Le rapport s'intéresse aussi à la Commander's Discretion, la faculté permettant au commandant de bord de prolonger le temps de service de vol dans des circonstances exceptionnelles. Parmi les répondants, 38,3% déclarent y avoir eu recours au moins une fois au cours des quatre semaines précédentes et 15,2% au moins deux fois. Le recours à ce mécanisme n'établit pas, à lui seul, une infraction : il s'agit d'une possibilité encadrée, dont l'ECA conteste surtout les conditions d'utilisation et les pressions éventuelles.

Au total, 69,1% des pilotes interrogés expriment, à des degrés divers, une inquiétude quant aux conséquences d'un refus de prolonger leur service, contre 65,8% en 2023. Selon l'étude, cette crainte est plus marquée chez les répondants employés par des compagnies à bas coûts et des opérateurs ACMI (affrètement d'avion avec équipage, maintenance et assurance).

« Être poussé par sa compagnie à prolonger un service pour compenser des retards ou une planification trop optimiste, ou être réprimandé pour avoir refusé, sont des phénomènes bien connus dans certaines compagnies », affirme Coen George. Aussi, l'ECA demande aux autorités de faire respecter le caractère non punitif de ces décisions, comme celui des signalements de fatigue.

Des écarts selon les opérateurs et les pays de certification

L'étude fait apparaître une perception plus négative de la gestion de la fatigue chez les pilotes de compagnies à bas coûts et d'opérateurs ACMI. Elle relève également des différences selon le pays ayant délivré le certificat de transporteur aérien de la compagnie aérienne, le CTA (ou AOC en anglais). Ce classement ne porte donc ni sur la nationalité des pilotes ni sur le seul pays depuis lequel ils travaillent.

Les opérateurs titulaires d'un certificat délivré en Irlande ou à Malte figurent régulièrement parmi les moins bien évalués sur les dimensions analysées, tandis que les résultats sont plus favorables en Finlande et aux Pays-Bas. Le rapport ne nomme ni n'évalue individuellement les compagnies aériennes : ces tendances ne permettent pas d'attribuer les mêmes pratiques à tous les transporteurs d'un pays ou d'un modèle économique.

L'ECA réclame des mesures aux compagnies et aux autorités

L'association demande un renforcement de la gestion préventive de la fatigue, des systèmes de signalement efficaces, une protection réelle des pilotes qui déclarent leur inaptitude et une surveillance plus rigoureuse des opérateurs. Elle souhaite également que les résultats alimentent les travaux de l'EASA sur la fatigue des équipages et d'éventuelles évolutions des règles de limitation des temps de vol et de service, dites FTL.

Pour la présidente de l'ECA, Tanja Harter, la prévention ne peut pas reposer uniquement sur les équipages une fois installés dans le cockpit. « Cela ne peut pas être simplement laissé à nous, les pilotes, alors que nous sommes aux commandes et que l'on attend de nous que nous conduisions nos passagers à destination en toute sécurité », insiste-t-elle.

Des résultats déclaratifs, pas une mesure du risque d'accident

La portée de l'enquête doit néanmoins être précisée. La participation au questionnaire en ligne était volontaire : ses résultats ne peuvent donc pas être automatiquement extrapolés à l'ensemble des pilotes européens. Ils reposent sur les expériences et perceptions des répondants, et non sur des mesures physiologiques de fatigue ou une observation indépendante de chaque vol.

« Cette enquête reflète les témoignages directs des pilotes plutôt qu'une mesure directe du risque ou des résultats en matière de sécurité, qui doivent être évalués par d'autres moyens », souligne Ian Holder, directeur général de Baines Simmons. Il estime toutefois que la cohérence des résultats sur trois ans et les écarts entre pays et catégories d'opérateurs permettent d'identifier les domaines dans lesquels les compagnies aériennes et les autorités doivent concentrer leurs efforts.

Alain Hai

Aircalin prépare l'arrivée de son premier Airbus A350, attendu en service début 2027

Air Journal – 14 novembre 2026

L'arrivée de l'Airbus A350-900 marque une nouvelle étape dans l'évolution du réseau long-courrier d'Aircalin. Le premier des deux appareils commandés est attendu en décembre 2026, tandis que le second doit rejoindre la flotte de la compagnie calédonienne vers le milieu de l'année 2028.

Avant d'être affecté sur la ligne Nouméa-La Tontouta – Paris-CDG via Bangkok au printemps, le premier A350 sera déployé sur des liaisons régionales, début janvier 2027. Sa première desserte est prévue le 5 janvier 2027 entre Nouméa-La Tontouta et Sydney, à raison de trois vols hebdomadaires jusqu'au 27 mars. Brisbane suivrait dès le 6 janvier, avec trois fréquences par semaine, ramenées à deux à compter du 12 février.

Auckland doit également accueillir l'appareil deux fois par semaine entre le 19 février et le 26 mars. Cette première phase d'exploitation régionale permettra notamment de familiariser les équipages avec le nouvel avion avant son engagement sur le long-courrier. Ces affectations restent soumises à l'évolution du programme et au respect du calendrier de livraison.

Paris via Bangkok à partir d'avril

L'étape majeure est programmée le 3 avril 2027, avec l'introduction de l'A350 sur la liaison Nouméa–Bangkok–Paris. L'A350 doit initialement assurer trois rotations hebdomadaires sur cet axe, avant un passage à deux fréquences.

Ouverte fin 2024 et exploitée jusqu'ici en Airbus A330-900neo, cette liaison a pris une place importante dans la stratégie d'Aircalin. Selon un bilan publié en juillet dernier, la compagnie calédonienne a transporté plus de 30 000 passagers sur cette ligne en 2025, avec un taux de remplissage supérieur à 80%.

L'A350 doit apporter davantage de capacité, notamment dans les cabines supérieures, ainsi que de nouvelles possibilités pour le transport de fret. Il accueillera 34 passagers de plus que les A330neo de 291 places actuellement utilisés par Aircalin.

Une cabine de 325 places et des suites en classe affaires

La compagnie calédonienne confirme sur son site une configuration de 325 sièges, dont 32 en classe Business Hibiscus et 24 en Premium Economy. La classe économique comptera les 269 places restantes. L'appareil, baptisé « Malaoui », porte l'immatriculation F-OLUI.

En classe affaires, les sièges seront disposés selon une configuration 1-2-1, offrant à chaque passager un accès direct à l'allée. Présentées sous l'appellation « Business Hibiscus Suite », ces places disposeront de portes individuelles. Quatre suites « Extra Comfort », installées au premier rang, compléteront cette offre.

La Premium Economy adoptera une disposition 2-4-2, contre 3-3-3 en classe économique. Aircalin entend ainsi accompagner l'arrivée du nouvel avion d'une évolution de son produit à bord, en particulier sur les longues étapes reliant la Nouvelle-Calédonie à l'Europe.

Une flotte long-courrier renforcée, puis rééquilibréeL'introduction des deux A350 ne doit pas conduire à doubler durablement la flotte long-courrier. Aircalin exploite actuellement deux A330-900neo, auxquels s'ajoutent deux A320neo pour ses activités régionales. Elle prévoit de céder un A330neo après l'arrivée du deuxième A350 en 2028.

À cet horizon, la flotte envisagée comprendrait donc deux A350-900, un A330neo et deux A320neo. L'opération combine ainsi une augmentation du nombre de gros-porteurs — de deux à trois — et un renouvellement partiel des moyens engagés sur le long-courrier.

Dans l'intervalle, Aircalin prévoit aussi un renfort temporaire pour la haute saison. Dans une information publiée le 29 octobre, elle annonce l'affrètement d'un A330-300 d'EuroAtlantic Airways du 7 décembre 2026 au 31 janvier 2027, « afin de garantir la continuité de notre programme de vols et d'apporter davantage de souplesse dans l'exploitation pendant la haute saison ». Cet appareil doit principalement desservir Singapour, ainsi que certaines rotations vers Sydney.

Une nouvelle identité visuelle portée par l'A350Le premier A350 sera aussi le premier avion à arborer la nouvelle identité visuelle dévoilée le 3 juillet. Aircalin présente cette évolution comme une « modernisation sans rupture », selon les termes de son communiqué. L'hibiscus et les couleurs historiques sont conservés, mais la fleur est redessinée, le nom Aircalin apparaît en capitales et la mention « Nouvelle-Calédonie » est intégrée au logo.

« Ce nouveau logo incarne ce que nous sommes et ce vers quoi nous allons », a déclaré Georges Selefen, président-directeur général d'Aircalin, dans le même communiqué. Il décrit une compagnie « profondément calédonienne » et « déterminée à porter les couleurs de la Nouvelle-Calédonie sur la scène internationale ». L'arrivée du premier A350 doit donner une traduction concrète à cette nouvelle image, sur les lignes régionales dès janvier, puis sur l'axe long-courrier vers Paris au printemps 2027.

Alain Hai

PROGEXA
Des experts au service exclusif
des représentants du personnel