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 17 novembre 2026

- **Fiscalité, trafic, A320 : l'aérien et l'aéronautique français mettent la pression sur les candidats à l'Élysée**
- **États-Unis : après la paralysie du ciel, Trump réclame des milliards pour le contrôle aérien**
- **« 50%, ce n'est pas acceptable » : l'IATA réclame davantage de transparence après les accidents**
- **United Airlines touchée par une panne, quelques jours après la paralysie du ciel américain**
- **Groupe ADP : trafic en baisse de 1,3 % en octobre, Orly recule de 8,8 %**
- **Air France va recruter 1 200 personnes sur trois ans pour sa division maintenance**
- **Volotea prépare une flotte de 30 avions et tente de rassurer ses clients**
- **Lufthansa soumet une offre aux pilotes dans le conflit salarial**
- **Embraer poursuit sa conquête de l'Europe**
- **Coup de tonnerre pour l'Europe : l'avion électrique du chinois Comac a effectué son premier vol avec équipage**

Fiscalité, trafic, A320 : l'aérien et l'aéronautique français mettent la pression sur les candidats à l'Élysée

La Tribune – 17 novembre 2026

À cinq mois du scrutin, compagnies aériennes, aéroports et industriels multiplient les initiatives pour alerter les candidats sur la perte de compétitivité et la fiscalité de la filière. Les années à venir constituent une période charnière pour une filière tricolore qui entrevoit, sans soutien politique, un possible déclin.

À précisément cinq mois de l'échéance, compagnies aériennes, gestionnaires d'aéroports et industriels de l'aéronautique volent en escadrille pour défendre leur cause. Avec l'élection présidentielle – organisée en avril prochain – poignant à l'horizon, les acteurs de l'aviation s'activent plus intensément que lors d'aucune autre échéance électorale pour sensibiliser les candidats aux enjeux de la filière. Et décrocher des soutiens politiques qui leur font aujourd'hui, selon eux, cruellement défaut. « La machine se met en marche », résume un bon connaisseur du secteur.

« Nous allons profiter de l'élection présidentielle pour sensibiliser les candidats. », Pascal de Izaguirre, président de la Fnam.

« Au vu des menaces qui pèsent sur le secteur, et le pavillon français en particulier, jamais nous n'avons eu autant de nécessité à sensibiliser les candidats à une élection présidentielle », affirme à La Tribune Pascal de Izaguirre, le président de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (Fnam). L'organisation professionnelle a officialisé, mardi 17 novembre, le lancement d'une plateforme, début janvier, à destination des candidats à l'élection présidentielle. Elle s'appuiera sur une étude du cabinet Deloitte mesurant la contribution économique du secteur aérien.

Une plateforme à destination des candidats à l'élection présidentielle

« Nous allons profiter de l'élection présidentielle pour sensibiliser les candidats et marquer les esprits afin que le futur président se souvienne des dossiers urgents du secteur aérien une fois élu, poursuit Pascal de Izaguirre. On se doute que l'aérien n'est pas le sujet prioritaire pour les candidats à l'élection présidentielle, mais nous avons tout intérêt, en coulisse, à sensibiliser les écuries présidentielles. » Dès janvier, la Fnam s'attellera aussi à se rapprocher directement des candidats à l'élection présidentielle pour les rencontrer.

Même son de cloche de la part de l'Union des aéroports français (UAF), quant à l'impérieux besoin de rallier les politiques à la cause de l'aérien. « La situation se dégrade considérablement et pourrait être délétère pour certains territoires, alerte Thomas Juin, le président de l'UAF. D'où de nécessaires discussions avec les équipes de campagne, sincères et franches, sur l'avenir d'un secteur très mal considéré par rapport à ce qu'il apporte au pays. » Le dirigeant prévoit de formuler un discours directement à l'adresse des candidats à l'élection présidentielle le vendredi 27 novembre, à l'occasion du congrès de l'UAF.

Les rencontres se multiplient avec les politiques

Nul doute qu'Air France-KLM fera aussi entendre sa voix dans les prochaines semaines, son patron, Ben Smith, ayant à plusieurs reprises ces dernières années rappelé la nécessité de maintenir la compétitivité de la compagnie franco-néerlandaise face à la concurrence internationale. Mardi 1er décembre, devraient participer au Grand Oral de la Confédération des acteurs du tourisme

(CAT), dont la Fnam fait partie, Édouard Philippe (Horizons), Bruno Retailleau (LR), Marine Le Pen (RN), Gabriel Attal (Renaissance) et David Lisnard (Nouvelle Énergie), selon nos informations.

Du côté de l'aéronautique, des prises de contact directes ont été organisées ces dernières semaines. À l'image, par exemple, de Jean-Luc Mélenchon, qui a rencontré mi-septembre Guillaume Faury, le patron d'Airbus, selon Franceinfo, et de Marine Le Pen, qui a obtenu des rendez-vous avec les dirigeants de Dassault Aviation et de Safran, d'après nos confrères du Monde, le mercredi 28 octobre, au siège de l'Union des industries et métiers de la métallurgie (UIMM).

Les acteurs de l'aéronautique et de l'aérien redoutent un sacrifice politique du secteur, sous prétexte de vouloir réduire le développement d'une activité qui n'est pas sans impact sur le climat. Pour rappel, le transport aérien est responsable d'environ 2,5 à 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, mais sa contribution au changement climatique pourrait s'élever jusqu'à 5 % en prenant en compte les traînées de condensation. Reste que son usage à titre individuel fait bondir le bilan carbone en raison des distances parcourues.

Des acteurs tricolores de premier ordre

Ce que craint l'écosystème tricolore en l'absence de soutien politique, voire en cas de nouvelles contraintes : un décrochage irrémédiable du trafic aérien et une trajectoire industrielle déclinante similaire à celle du secteur automobile. D'autant plus inacceptable aux yeux des acteurs concernés que la France maîtrise de bout en bout la chaîne de valeur du secteur, avec des poids lourds d'envergure internationale.

De l'avionneur Airbus au motoriste Safran, jusqu'à la compagnie Air France, en passant par les gestionnaires d'aéroports Groupe ADP et Vinci Airports, la France peut en effet s'enorgueillir d'une place historique quasi unique au monde. La filière affiche de fait un poids social significatif : alors que la Fnam représente 100 000 emplois, le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas) comptabilise 230 000 salariés. L'aéronautique demeure le premier secteur contributeur à la balance commerciale française. Le nouveau pouvoir politique en place en 2027 devra trancher : faut-il soutenir ou non ce secteur, avec dans la balance un poids économique de premier ordre, mais un impact environnemental non négligeable ?

L'avertissement du patron d'Airbus

Les acteurs du transport aérien s'inquiètent du décrochage du trafic, lequel a reculé au 1er semestre de 0,8 % et demeure inférieur de 2,6 % à son niveau de 2019. Ils pointent du doigt une fiscalité en hausse ces dernières années, le projet de loi de finances (PLF) 2027 enfonçant le clou malgré la flambée du prix du kérosène. En outre, le taux d'incorporation de carburant d'aviation durable (CAD, ou SAF pour sustainable aviation fuel en anglais) devra s'élever à 6 % en 2030, contre 2 % en 2025, le prix des CAD étant par ailleurs trois à cinq fois plus élevé que celui du kérosène. Quant à la navigation aérienne, les défaillances du système français persistent. Autant d'enjeux qui seront détaillés dans la future plateforme.

« Je peux vous dire qu'aujourd'hui investir industriellement en France, c'est le parcours du combattant. », Guillaume Faury, président exécutif d'Airbus

Quant aux acteurs de l'industrie aéronautique tricolore, ils vont s'efforcer d'embarquer à bord du remplaçant de l'Airbus A320 : l'avionneur européen prévoit de lancer un nouveau monocouloir vers 2030, et choisira ses fournisseurs en fonction de leur compétitivité, français ou non. « S'il n'y a pas les conditions pour faire ces investissements de façon réussie, ces investissements n'auront pas lieu, ou ils auront lieu ailleurs, a lâché Guillaume Faury, le président exécutif d'Airbus, mercredi

14 octobre, face à quelques députés de la Commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale. Je peux vous dire qu'aujourd'hui investir industriellement en France, c'est le parcours du combattant. »

États-Unis : après la paralysie du ciel, Trump réclame des milliards pour le contrôle aérien

Air Journal – 16 novembre 2026

L'interruption nationale des départs, vendredi 13 novembre, a provoqué des milliers d'annulations et désorganisé les programmes des compagnies américaines pendant tout le week-end. Sortant dimanche de son silence public, Donald Trump a demandé au Congrès de financer davantage la modernisation du contrôle aérien. Si la FAA affirme que son réseau est stabilisé, le retour complet à la normale était encore annoncé, et non confirmé à l'échelle nationale, dans les dernières informations disponibles lundi matin.

Près de cinq heures d'arrêt des départs auront suffi à désorganiser durablement le premier réseau aérien mondial. Vendredi 13 novembre, vers 15 h 30, heure de la côte Est, la Federal Aviation Administration (FAA) a imposé un ground stop national après l'apparition d'instabilités dans les télécommunications du contrôle aérien. Les départs ont repris à 20 h 15, soit environ quatre heures et quarante-cinq minutes plus tard, mais les conséquences opérationnelles se sont prolongées tout le week-end. Donald Trump, qui ne s'était pas exprimé publiquement sur cette interruption depuis vendredi, a finalement réagi dimanche 15 novembre sur Truth Social. Le président américain a fait de l'incident un argument supplémentaire en faveur d'une refonte du système, demandant aux parlementaires de débloquer de nouveaux crédits. « Si le Congrès approuve les financements dont le contrôle aérien a désespérément besoin, nous pourrons réaliser ces travaux rapidement et efficacement », a-t-il écrit.

Panne du contrôle aérien américain : deux sites et deux routeurs examinés

Les premières investigations se concentrent sur deux installations : un site radar à Amarillo, au Texas, et un site de radiocommunications à El Dorado, dans l'Arkansas. Le prestataire de télécommunications de la FAA, L3Harris Technologies, intervenait sur ce dernier, notamment pour y déployer un nouveau routeur dans le cadre du remplacement de liaisons anciennes en cuivre par de la fibre optique. Selon la FAA, le réseau a été submergé par un flux atteignant environ 1 000 tentatives de connexion toutes les quatre à cinq secondes. Cette surcharge a rendu instables certaines communications avec les avions et certaines transmissions de données radar. Au total, 17 des 22 centres de contrôle en route américains ont connu des perturbations, qui se sont également propagées à plusieurs organismes de contrôle d'approche. L'isolement des deux sites a permis de stabiliser le réseau. Par précaution, la FAA a aussi désactivé la même fonction de diffusion sur une soixantaine de routeurs similaires. Les deux équipements au centre des investigations font l'objet d'analyses approfondies afin d'établir l'origine exacte de la défaillance.

Le déroulement décrit par le secrétaire aux Transports, Sean Duffy, suggère un enchaînement entre la remise en service du routeur d'El Dorado et l'apparition d'un problème à Amarillo. Mais la cause technique définitive reste à établir : les autorités n'ont pas encore tranché entre une défaillance matérielle et une erreur lors de l'intervention, rapportait Reuters samedi.

L3Harris indique pour sa part avoir réalisé, avec ses partenaires et la FAA, plus de 70% du programme de conversion des communications concernées du cuivre vers la fibre. « Nous

apportons notre soutien à la FAA dans son enquête afin de comprendre les circonstances qui ont conduit à l'interruption nationale des départs du 13 novembre », a déclaré le groupe dans un communiqué publié samedi.

Un arrêt des départs, pas une immobilisation de tous les avions

La distinction est importante : le ground stop n'a pas signifié que tous les avions présents dans l'espace aérien américain devaient se poser immédiatement. Il s'agissait de suspendre les départs pour éviter d'ajouter du trafic dans un système dont la stabilité n'était plus garantie. Environ 3 500 appareils étaient en vol au moment de la décision ; tous ont pu atterrir en sécurité, affirme la FAA. L'agence précise qu'il ne s'agissait pas non plus d'une perte totale des communications radio ou des informations radar : certaines fréquences et certaines transmissions sont restées disponibles. Les opérations critiques, notamment les vols sanitaires, militaires et des forces de l'ordre, ont pu se poursuivre. À ce stade de l'enquête, la FAA indique ne disposer d'aucun élément signalant une cyberattaque.

Le bilan commercial est néanmoins considérable. Pour la seule journée de vendredi, la FAA recense environ 12 462 vols annulés, dont 9 082 par les grandes compagnies aériennes. Ce total couvre plusieurs catégories d'opérateurs et l'agence souligne que toutes les annulations n'étaient pas directement imputables à l'interruption nationale.

Trump réclame davantage de fonds pour moderniser la FAA

Au-delà de la panne, Donald Trump entend relancer le débat budgétaire sur le contrôle aérien américain. Le Congrès a déjà approuvé 12,5 milliards de dollars en 2025 dans le cadre du vaste texte fiscal porté par les républicains. Sean Duffy présente toutefois cette enveloppe comme un acompte ; selon Associated Press, l'administration demande 30 milliards de dollars supplémentaires pour mener la refonte à son terme.

« Ce sera le meilleur système au monde. Une grande partie de notre système actuel de contrôle aérien a cinquante ans. C'est ridicule ! », a affirmé Donald Trump sur Truth Social. Le président a également accusé l'administration de Joe Biden d'avoir aggravé l'état d'un système déjà vieillissant. Cette mise en cause politique appelle toutefois une mise en perspective. La loi sur les infrastructures promulguée par Joe Biden en 2021 avait prévu 25 milliards de dollars pour la FAA, destinés notamment aux aéroports, aux terminaux et aux installations de contrôle aérien.

Sean Duffy a lui-même décrit un problème ancien, dépassant l'alternance politique. « Je ne peux pas rejeter la faute sur les républicains ou les démocrates, car tous sont concernés. Cela remonte à vingt, vingt-cinq, trente ans de sous-investissement », a-t-il déclaré dimanche sur NBC.

Vols aux États-Unis : les problèmes sont-ils terminés ?

L'interruption nationale des départs est levée depuis vendredi soir et la FAA affirme que le système est stable. La situation n'est donc plus celle d'un trafic bloqué à l'échelle du pays. En revanche, la remise en ordre des programmes de vols a pris bien davantage de temps que le rétablissement technique du réseau.

Dimanche, un peu plus de 1 300 vols sur plus de 26 000 programmés ont encore été annulés, selon les données de Cirium dans une dépêche publiée lundi 16 novembre. Ce bilan illustre une nette reprise, mais pas encore une exploitation exempte de perturbations. « À l'approche de la fin de journée et de demain, nous devrions fonctionner à pleine capacité », déclarait dimanche Sean

Duffy. Le ministre expliquait que l'arrêt des départs avait laissé des avions et des équipages hors de leurs positions prévues, ralentissant la reconstitution des rotations.

« 50%, ce n'est pas acceptable » : l'IATA réclame davantage de transparence après les accidents

Air Journal – 15 novembre 2026

Seule environ la moitié des accidents aériens faisant l'objet d'une enquête selon les règles internationales donnent lieu à la publication d'un rapport final, déplore un responsable de l'Association du transport aérien international. Derrière ce manque de transparence, l'IATA voit surtout une perte de connaissances pour les compagnies, les constructeurs et les autorités chargées de prévenir de nouveaux accidents.

Un accident ne livre pas tous ses enseignements lorsque les enregistreurs de vol ont été déchiffrés ou que les derniers débris ont été examinés. Encore faut-il que les conclusions des enquêteurs puissent être partagées. C'est ce maillon du dispositif mondial de sécurité aérienne que l'Association du transport aérien international (IATA) juge encore trop fragile. Interrogé par Reuters le 12 novembre 2026, en marge de l'International Aviation Safety Summit de Montréal, Mark Searle, directeur mondial de la sécurité de l'association, a estimé que seuls environ 50% des accidents examinés dans le cadre des règles internationales aboutissaient à un rapport final rendu public. « Je m'attendais à davantage d'efforts pour améliorer la situation actuelle. Je ne pense pas que 50% soit acceptable », a-t-il déclaré à l'agence. « Nous semblons simplement osciller autour de ces 50%, sans véritable dynamique de progression. »

Rapports d'accidents aériens : des chiffres à distinguer

L'alerte appelle une précision : l'estimation générale évoquée par Mark Searle ne doit pas être confondue avec les statistiques portant sur un échantillon et une période déterminés. Dans son rapport annuel sur la sécurité 2025, l'IATA indique ainsi que, parmi les 203 accidents recensés dans ses bilans pour la période 2019-2023, 127 disposaient d'un rapport final publié, soit environ 63 %. Les 76 autres, représentant 37% de l'ensemble, n'en disposaient pas. L'association explique retenir une période s'arrêtant en 2023 pour laisser aux enquêtes, qui dépassent couramment un an, le temps d'aboutir.

Ces données ne portent donc pas nécessairement sur le même périmètre que le chiffre d'environ 50% cité à Montréal. Elles confirment néanmoins qu'une part importante des accidents reste privée d'un retour d'expérience complet et accessible. Dans son bilan 2025, l'IATA relève notamment que neuf événements survenus entre 2019 et 2023 demeurent non classés faute de données suffisantes, parce que les enquêtes sont inachevées ou que les rapports finaux n'ont pas été publiés.

Sécurité aérienne : pourquoi la publication des enquêtes est essentielle

Le rapport final n'est pas une simple formalité administrative. Il rassemble les faits établis, leur analyse, les conclusions sur les causes ou les facteurs contributifs et, le cas échéant, les recommandations de sécurité. Cette structure permet aux autres acteurs du transport aérien de comprendre non seulement ce qui s'est produit, mais aussi comment les enquêteurs sont parvenus à leurs conclusions. Pour une compagnie qui exploite le même type d'avion, ou dont les procédures présentent des similitudes, ces informations peuvent nourrir l'évaluation des risques

et les actions de prévention. Leur utilité dépasse ainsi largement l'opérateur directement concerné. « Lorsque ces rapports ne sont pas publiés avec des recommandations solides, le secteur ne peut pas en tirer les enseignements », a résumé Mark Searle auprès de Reuters.

Pour faciliter cette circulation des connaissances, l'IATA a créé une plateforme centralisant les recommandations de sécurité issues de rapports finaux publics. Mais cet outil reste tributaire de la matière que les autorités d'enquête mettent effectivement à disposition.

Annexe 13 de l'OACI : un objectif de douze mois, pas une échéance absolue

Le cadre international est fixé par l'annexe 13 à la convention de Chicago, consacrée aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Son principe fondateur distingue clairement l'enquête de sécurité d'une procédure judiciaire : elle vise à prévenir de nouveaux accidents, non à attribuer des fautes ou à déterminer des responsabilités. Elle doit également être conduite indépendamment des autorités et organismes susceptibles d'en compromettre l'objectivité. Sur la publication, le texte est précis : l'État chargé de l'enquête doit rendre le rapport final public dès que possible et, si possible, dans les douze mois suivant l'événement. Il ne s'agit donc pas d'imposer la clôture de toute enquête en un an, quelle que soit sa complexité. En revanche, si le rapport final n'est pas disponible à cette échéance, une déclaration intermédiaire doit être publiée à chaque anniversaire, précisant l'avancement des travaux et les questions de sécurité soulevées.

Le rapport préliminaire répond à une autre fonction : diffuser rapidement les premières informations factuelles, sans préjuger des conclusions. L'annexe 13 prévoit sa transmission aux destinataires concernés sous trente jours pour les accidents entrant dans son champ d'application ; elle recommande également la publication d'un rapport préliminaire écrit sous trente jours pour les événements suscitant une forte attention publique.

Avant sa publication, le projet de rapport final est adressé aux États concernés pour commentaires. Cette consultation n'empêche pas d'agir plus tôt : les enquêteurs doivent recommander, à tout stade des travaux, les mesures préventives qu'ils estiment nécessaires pour améliorer rapidement la sécurité. Un rapport final encore attendu ne signifie donc pas, à lui seul, qu'aucune mesure de sécurité n'a été prise.

Manque d'enquêteurs et dossiers sensibles freinent les publications

Pourquoi tant de rapports tardent-ils à paraître ? Hassan Shahidi, président-directeur général de la Flight Safety Foundation, organisatrice du sommet de Montréal, cite d'abord les moyens humains. Selon ses déclarations à Reuters, les organismes d'enquête invoquent généralement un manque de personnels disposant de l'expertise nécessaire pour mener les travaux à leur terme. Certains dossiers sont aussi particulièrement sensibles, notamment lorsqu'un acte délibéré ayant provoqué la chute d'un avion est soupçonné.

Les statistiques de l'IATA montrent par ailleurs de forts écarts régionaux. Pour les accidents de la période 2019-2023, le taux d'achèvement des rapports atteint 78% en Amérique du Nord et 75% en Europe, contre 19% en Afrique, selon les regroupements géographiques de l'association.

Air India AI171 : le rapport final reste attendu

L'enquête sur le vol Air India AI171 illustre la distinction entre premiers constats, information intermédiaire et conclusions définitives. Le Boeing 787-8 assurant la liaison entre Ahmedabad et Londres-Gatwick s'est écrasé peu après son décollage, le 12 juin 2025. L'accident a fait 260 morts

à bord et au sol. Au 12 novembre 2026, la date de publication du rapport final demeurait incertaine.

Le bureau indien d'enquête sur les accidents aériens, l'Aircraft Accident Investigation Bureau, avait publié un rapport préliminaire le 12 juillet 2025, puis une déclaration intermédiaire le 12 juin 2026, au premier anniversaire du drame. Dans cette mise à jour, il indiquait poursuivre l'analyse intégrée des éléments techniques, opérationnels, organisationnels et humains recueillis. « Le rapport final sera publié à l'issue de l'ensemble des activités d'enquête et des procédures internationales d'examen et de consultation requises par l'annexe 13 de l'OACI », précisait alors le bureau indien dans son communiqué officiel. Il appelait également les médias et le public à s'abstenir de toute spéculation ou conclusion prématurée.

L'enjeu soulevé par l'IATA n'est donc pas d'opposer rapidité et rigueur. Les règles internationales ménagent le temps nécessaire aux investigations, tout en imposant une information régulière lorsque celles-ci se prolongent. Pour le transport aérien, la publication des conclusions reste l'étape qui transforme une enquête nationale en enseignements utilisables à l'échelle mondiale.

United Airlines touchée par une panne, quelques jours après la paralysie du ciel américain

Air Journal – 17 novembre 2026

Une panne informatique a perturbé les départs de United Airlines lundi 16 novembre, avant d'être résolue en début de soirée. Selon le syndicat des pilotes, plusieurs applications étaient touchées, dont celles permettant de transmettre les données de masse nécessaires à la préparation du décollage. Les appareils déjà en vol et les liaisons United Express n'ont pas été affectés, assure la compagnie.

Une panne United Airlines résolue en début de soirée

Nouvel accroc informatique pour le transport aérien américain. United Airlines a annoncé lundi avoir rétabli ses systèmes après une panne qualifiée de « généralisée » dans ses réponses à des passagers sur les réseaux sociaux. Le dysfonctionnement a retardé des départs, sans que la compagnie fournisse immédiatement un bilan précis des vols directement concernés. « Nous avons résolu un problème technique qui retardait les départs de vols », a déclaré United Airlines dans un communiqué. « Si certains vols ont subi des retards, cela n'a eu aucun impact sur les vols déjà en cours ni sur les vols United Express », a ajouté le transporteur, dont le siège se trouve à Chicago. La compagnie précise qu'« aucun élément n'indique qu'il s'agissait d'un problème lié à la cybersécurité ». Selon Associated Press, le rétablissement est intervenu environ une heure et quarante minutes après les premiers signalements de pilotes auprès du contrôle aérien. Cette chronologie donne un ordre de grandeur de la perturbation.

Des données de masse indisponibles avant le décollage

Les informations recueillies auprès des pilotes permettent de mieux cerner les conséquences opérationnelles de la panne. Dans une note interne consultée par Reuters, leur syndicat, l'Air Line Pilots Association (ALPA), fait état d'une interruption affectant plusieurs applications utilisées par les équipages, notamment les outils de communication et de messagerie. Elle empêchait aussi la transmission des données définitives de masse des appareils en partance. « La compagnie n'est pas en mesure de fournir les masses définitives aux vols au départ », indiquait United. Les pilotes

étaient invités à suivre les consignes des équipes locales pour déterminer s'ils devaient quitter leur poste de stationnement. À Houston, un enregistrement des échanges radio, rapporté par Associated Press, fait ainsi entendre un pilote de United demandant à rester à la porte dans l'attente du rétablissement du système.

Ces données ne sont pas une simple formalité administrative. Avant chaque départ, les équipages utilisent des logiciels de calcul de performances pour vérifier les conditions du décollage. La masse de l'appareil, qui tient compte notamment du carburant, des passagers, des bagages et du fret, entre dans ces calculs, au même titre que les conditions météorologiques et les caractéristiques de la piste. L'indisponibilité des informations nécessaires peut donc empêcher le départ d'un avion pourtant prêt sur le plan matériel. United n'avait toutefois pas précisé quels systèmes étaient à l'origine de l'incident. Les éléments communiqués par le syndicat décrivent ses effets sur les outils des pilotes, mais ne permettent pas d'en établir la cause technique.

Un bilan des retards encore difficile à isoler

L'ampleur exacte des perturbations imputables à cette panne restait incertaine lundi soir. Associated Press rapportait environ 600 vols United retardés sur la journée, d'après FlightAware, tout en soulignant qu'il n'était pas possible de déterminer combien de ces retards découlaient directement du problème informatique.

La distinction importe d'autant plus que le transport aérien américain sortait d'un autre épisode de désorganisation. Vendredi 13 novembre, une défaillance du réseau de télécommunications de la Federal Aviation Administration (FAA), l'autorité américaine de l'aviation civile, avait entraîné une suspension nationale des départs pendant plusieurs heures. Les dernières informations affirment qu'un routeur nouvellement installé était en cause. Il s'agit néanmoins de deux événements distincts : la panne de vendredi concernait les infrastructures du contrôle aérien, tandis que celle de lundi affectait les systèmes de United Airlines.

Le précédent d'Unimatic en août 2025

United avait déjà subi une importante panne informatique en août 2025. L'incident avait alors touché Unimatic, un système qui centralise des informations de vol et alimente d'autres outils opérationnels, notamment ceux utilisés pour les calculs de masse et de centrage ainsi que le suivi des temps de vol. Plus de 1 000 vols avaient été retardés lors de cette perturbation, qui avait duré plusieurs heures.

Groupe ADP : trafic en baisse de 1,3 % en octobre, Orly recule de 8,8 %

Idéal Investisseur – 17 novembre 2026

Sur l'ensemble de son réseau, le Groupe ADP a accueilli 34,1 millions de passagers en octobre 2026, en baisse de 1,3 % sur un an. Depuis janvier, le trafic cumulé est stable (0,0 %), à 321,4 millions de passagers.

Dans son communiqué du 16 novembre 2026, le gestionnaire d'aéroports a indiqué que le trafic du groupe « a continué d'être affecté par la hausse des prix du carburant, les ajustements de capacités des compagnies aériennes et un environnement de demande moins favorable ».

À Paris, la progression de Paris-CDG ne compense pas le recul d'Orly

Paris Aéroport a reçu 9,3 millions de passagers en octobre, en baisse de 0,4 %, soit 100,3 % du niveau de 2019. Les deux plateformes évoluent en sens opposé : Paris-Charles de Gaulle progresse de 3,8 %, à 6,4 millions de passagers, tandis que Paris-Orly recule de 8,8 %, à 2,9 millions.

L'écart se retrouve dans les mouvements d'avions, en hausse de 1,0 % à Paris-CDG et en recul de 9,4 % à Orly. Le taux de correspondance baisse de 0,7 point, à 18,3 %, alors que le taux de remplissage des avions gagne 0,5 point, à 84,8 %.

Par destination, l'Europe recule de 2,3 % (espace Schengen : -2,7 %). L'Amérique du Nord progresse de 4,0 % en octobre, contre -0,9 % en cumul sur dix mois, et l'Afrique gagne 3,3 %. Sur janvier-octobre, Paris Aéroport affiche une baisse de 0,4 %, identique à celle du mois.

Ces données s'inscrivent dans le prolongement de la révision, le 15 octobre 2026, de l'hypothèse de trafic à Paris retenue par le groupe. Lors de la publication de son chiffre d'affaires des neuf premiers mois, le 22 octobre 2026, le Groupe ADP avait fait état d'une hausse de 1,4 %, à 5 106 millions d'euros.

TAV et GMR en retrait en octobre par rapport à leur cumul annuel

TAV Airports a accueilli 11,6 millions de passagers en octobre, en hausse de 0,1 %, contre +2,3 % sur les dix premiers mois. Antalya, sa principale plateforme avec 4,7 millions de passagers, recule de 5,8 %, alors qu'Almaty progresse de 12,5 % et Ankara de 3,8 %.

Chez GMR Airports, le trafic baisse de 3,8 % sur le mois, à 10,2 millions de passagers, contre -0,8 % en cumul depuis janvier. Hyderabad recule de 12,1 % et Goa de 18,4 %, quand New Delhi progresse de 0,5 %. Ces variations sont calculées à périmètre comparable, hors Bhogapuram et avec Nagpur intégré depuis juillet.

Les autres aéroports du groupe (Amman, Santiago du Chili, Antananarivo et Nosy Be) reculent de 1,2 %, dont -6,6 % à Amman. Le Groupe ADP publiera son trafic de novembre le 15 décembre 2026 après la clôture du marché, puis ses résultats annuels 2026 le 10 février 2027.

Air France va recruter 1 200 personnes sur trois ans pour sa division maintenance

Le Journal de l'Aviation – 16 novembre 2026

Air France a lancé une nouvelle campagne de recrutement pour étoffer ses équipes de maintenance. Le groupe a toujours autant besoin de collaborateurs : il espère recruter 1 200 personnes sur trois ans pour ses sites à Paris-Orly, Villeneuve-le-Roi et Paris-Charles de Gaulle.

Il indique que des postes sont disponibles dans toutes les spécialités : maintenance avions, structure, moteurs, équipements et supply chain. De même, le groupe s'attache à ouvrir ses portes à tous types de profils : professionnels expérimentés dans ces domaines, mais aussi jeunes diplômés de filières techniques, en mécanique, électronique ou aéronautique, ou encore professionnels en reconversion, issus de secteurs proches (automobile, ferroviaire, qui disposent de compétences transposables) ou non.

Les nouveaux collaborateurs seront formés et accompagnés notamment par France Travail ou l'AFMAé, le CFA des Métiers de l'Aérien.

Dans sa nouvelle campagne, Air France s'attache également de nouveau à mettre en avant des profils féminins. Les métiers de la maintenance aéronautique sont en effet accessibles à tous, hommes et femmes, et la diversité est vue comme un atout majeur dans les équipes. Au sein d'Air France Industries, la proportion de femmes ne cesse d'augmenter : elle a doublé en dix ans et les profils féminins représentent 17,6 % des effectifs aujourd'hui.

La division maintenance d'Air France, intégrée au sein de la marque Air France-KLM Industries KLM Engineering & Maintenance, emploie 7 500 personnes. AFI KLM E&M entretient non seulement les flottes des compagnies du groupe Air France-KLM mais aussi celles de 200 autres compagnies aériennes clientes, qui lui ont confié plus de 3 000 appareils.

Volotea prépare une flotte de 30 avions et tente de rassurer ses clients

Air Journal – 17 novembre 2026

Entre une dette héritée de la pandémie, le renchérissement du carburant et des annulations en série, la compagnie Volotea traverse une passe délicate. Dans un entretien à TourMaG publié le 16 novembre, Gilles Gosselin, son directeur France, annonce une flotte ramenée de 44 à 30 appareils. Il assure néanmoins que voyageurs et agences restent fidèles à la compagnie, dont la France demeurera le premier marché.

Volotea : une restructuration financière pour préserver l'activité

Pour Volotea, l'heure n'est plus à la croissance annoncée, mais à la consolidation. La compagnie espagnole a engagé en septembre une procédure préventive de restructuration, le preconcurso de acreedores, destinée à protéger ses négociations avec les créanciers et à éviter une procédure collective d'insolvabilité. Elle poursuit ses opérations, tout en cherchant à alléger ses échéances financières et à réduire ses coûts. Ses difficultés plongent notamment leurs racines dans la crise sanitaire. En 2022, Volotea avait obtenu un prêt participatif de 200 millions d'euros du fonds espagnol de soutien à la solvabilité des entreprises stratégiques, géré par la SEPI. Ce financement public, confirmé par l'organisme espagnol, devait soutenir une entreprise fragilisée par la pandémie. Son remboursement était prévu en 2029. Depuis, les reports d'échéances n'ont pas suffi à rétablir durablement l'équilibre. Dès juillet, El Confidencial faisait état d'une troisième renégociation avec la SEPI et les banques. En septembre, la dette financière était évaluée par les médias espagnols à environ 356 millions d'euros. La hausse du coût du carburant a ajouté une contrainte à cette situation déjà tendue.

« Ces négociations avancent très bien », assure aujourd'hui Gilles Gosselin à TourMaG. Selon l'entretien, la compagnie vise désormais une issue fin janvier ou début février 2027, contre décembre initialement. Une augmentation de capital est également en discussion.

Une flotte ramenée de 44 à 30 avions, principalement des A320

Le changement d'échelle est désormais explicite. « Nous allons passer de 44 à 30 appareils », confirme le directeur France à TourMaG, soit une diminution de près d'un tiers du nombre d'avions. En septembre, le projet portait encore sur une flotte comprise entre 30 et 35 appareils. Volotea entend privilégier les Airbus A320, offrant dans sa configuration 24 sièges

supplémentaires par rapport aux A319. Cette montée en capacité unitaire ne permettra toutefois pas, à elle seule, de compenser la réduction du parc : l'offre dépendra aussi des fréquences et de l'utilisation des appareils. La compagnie prépare ainsi un programme 2027 réduit, avec l'objectif affiché de préserver ses liaisons entre régions.

Cette réorganisation produit déjà des effets concrets. À Lille-Lesquin, près de 100 vols supplémentaires ont été annulés pour les fêtes, après quelque 700 suppressions annoncées en octobre sur le programme hivernal.

En France, des réservations solides selon la direction

Face aux inquiétudes, Gilles Gosselin met en avant la résistance de la demande. Il prévoit 7,3 millions de passagers transportés en France en 2026, contre 7,16 millions en 2025, soit environ 2% de croissance, et annonce des coefficients de remplissage de 93 à 94% pour l'automne et l'hiver. Le responsable reconnaît les conséquences des annulations pour les distributeurs : « Je leur présente mes sincères excuses », déclare-t-il à TourMaG. Il affirme néanmoins, au regard des réservations, que la compagnie a « gardé leur confiance ». Le média professionnel rapporte une perception moins unanime, certains acteurs ayant suspendu leurs ventes.

Pour 2027, Volotea promet donc moins de vols, mais le maintien de son ancrage régional. « La France restera le principal marché de Volotea », affirme Gilles Gosselin à TourMaG. La compagnie devra désormais concilier cette ambition avec une flotte plus petite, un accord financier encore à conclure et la nécessité de stabiliser durablement son programme.

Lufthansa soumet une offre aux pilotes dans le conflit salarial

Zone Bourse – 17 novembre 2026

Lufthansa a présenté une offre globale dans le conflit salarial qui l'oppose à ses pilotes. Celle-ci ouvre la perspective de recruter jusqu'à 1000 pilotes dans le cockpit d'ici fin 2033 et, en conséquence, de promouvoir chaque année jusqu'à 150 commandants de bord supplémentaires, a annoncé la compagnie aérienne mardi.

Cette offre « associe des perspectives d'emploi et de carrière à long terme pour nos pilotes à des contributions à la compétitivité de Lufthansa Classic », a déclaré Michael Niggemann, membre du directoire de Lufthansa. Il est désormais essentiel de parvenir, sur cette base et conjointement avec le syndicat des pilotes Vereinigung Cockpit (VC), à un accord. L'objectif n'est pas seulement de régler les questions salariales encore en suspens, mais aussi d'instaurer une coopération durable et fondée sur la confiance avec le syndicat.

Les recommandations des anciens ministres-présidents Bodo Ramelow et Roland Koch, désignés chacun comme médiateurs par les deux parties aux négociations collectives, constituent la base de l'offre. Les médiateurs avaient recommandé une suspension temporaire de la médiation afin de laisser une chance à un accord. « Les médiateurs nous ont également donné la possibilité de poursuivre la médiation en cas d'échec des négociations », a souligné M. Niggemann.

Outre les perspectives d'emploi et de carrière, l'offre comprend également, selon Lufthansa, les contributions salariales recommandées par les médiateurs en vue d'améliorer la compétitivité de Lufthansa Classic. Celles-ci incluent une stabilisation temporaire du niveau de rémunération, des ajustements des échelons salariaux et des mesures visant à accroître la productivité. La

rémunération variable doit en outre être ajustée. Lufthansa propose également un versement exceptionnel pour 2027 et 2028, ainsi que des augmentations de salaire à partir de 2029.

Pour les pilotes de Lufthansa CityLine, finalement retirée du programme, l'offre prévoit, selon Lufthansa, des perspectives concrètes d'emploi. Elle prévoit notamment la possibilité de rejoindre Lufthansa Classic et comprend les mesures d'accompagnement correspondantes.

Embraer poursuit sa conquête de l'Europe

Air & Cosmos – 16 novembre 2026

La Grèce a officiellement passé commande de trois Embraer KC-390 pour remplacer ses C-130. C'est le septième pays européen à faire le choix du Millennium - et même le cinquième en deux ans. Un succès dû aux performances adaptées de l'appareil, mais aussi à l'agilité commerciale et industrielle d'Embraer, avec l'appui du Portugal.

Après le Portugal, la Hongrie, les Pays-Bas, l'Autriche, la République tchèque et la Suède, c'est désormais la Grèce qui s'engage officiellement pour le KC-390 Millennium d'Embraer. Le ministère grec de la Défense nationale a ainsi signé, le 2 novembre, un contrat pour l'acquisition de trois exemplaires du biréacteur de transport tactique polyvalent, assorti d'options pour trois appareils supplémentaires.

Un accord de gouvernement à gouvernement

Ces avions, fabriqués par le constructeur brésilien Embraer, font l'objet d'un accord de gouvernement à gouvernement entre la Grèce et le Portugal. Lisbonne joue ainsi le rôle d'intermédiaire industriel pour l'acquisition des C/KC-390. Ce même type d'accord avait été précédemment mis en place dans le cadre du contrat signé par les Pays-Bas. Ce qui permet notamment la réservation de créneaux de production sur la chaîne d'assemblage, et donc des livraisons relativement rapides.

La Grèce aura un premier KC-390 en 2027

Dans le cadre de cet accord majeur, la Grèce recevra son premier KC-390 Millennium en 2027. C'est-à-dire un an, voire moins, après la signature du contrat. C'est également au Portugal qu'officie la société Ogma, rattachée au groupe Embraer, qui est en charge de la maintenance des biréacteurs brésiliens, ainsi que de leur soutien et de leur modernisation.

La Grèce bénéficiera de synergies européennes

Cet appareil renforcera les capacités de transport aérien et de ravitaillement en vol de la Polemikí Aeroporía (l'armée de l'air grecque), tout en améliorant l'interopérabilité avec l'Otan et les forces alliées. La Grèce bénéficiera également de synergies européennes en matière de formation, de soutien et de logistique avec pas moins de sept pays clients au sein même de l'Union européenne.

Sélectionné par la Slovaquie et la Lituanie

Le C-390 ne veut pas s'arrêter en si bon chemin. L'appareil a déjà été sélectionné par la Slovaquie et la Lituanie (sans contrat ferme pour le moment), et il vise désormais la conquête des marchés polonais et danois, où lui sont respectivement opposés les Lockheed Martin C-130J et Airbus A400M.

40 % du KC-390 de fabrication européenne

Pour y arriver, Embraer n'entend d'ailleurs pas laisser Airbus jouer seul la carte de l'Europe. Pour convaincre, le constructeur brésilien avance que 40 % de son appareil est de fabrication européenne. Et cela semble fonctionner, au vu de la dynamique commerciale actuelle largement en sa faveur. Biréacteur de la catégorie des avions de transport tactique moyens, avec des capacités stratégiques limitées, le C-390 n'est néanmoins pas un concurrent direct de l'A400M.

Deux segments de marché qui diffèrent

Ce dernier, équipé de quatre turbopropulseurs, a de plus grandes dimensions et est capable d'emporter davantage de charge utile - 11 tonnes supplémentaires par rapport au C-390 grâce à sa soute plus volumineuse - mais il a les défauts de ses qualités. Avec une allonge intercontinentale, cet appareil dit de « transport tactique stratégique » a été jugé par les acquéreurs européens du C-390 comme étant surdimensionné par rapport aux besoins réels des forces aériennes concernées.

Le nouvel Hercules

Le C-390 se positionne ainsi principalement sur le remplacement des C-130. Et comme la plupart des pays ayant fait le choix du Millenium, la Grèce l'utilisera pour remplacer ses vénérables C-130B et H. Par rapport à ces derniers, le C-390 offre une soute élargie et six tonnes de charge utile en plus, avec une vitesse de croisière supérieure. En dehors du capacitaire, le véritable avantage de l'appareil brésilien réside au niveau du saut technologique qu'il offre, via son cockpit tout écran, sa motorisation biréacteur, le tout avec des coûts de maintenance inférieurs. Si le Hercules a été amélioré au fil des versions et des années, il n'en reste pas moins un appareil dont la conception remonte à la fin des années 1950.

Des kits spécifiques

L'un des avantages du KC-390 repose sur l'emploi de kits spécifiques rapidement interchangeables, pour chaque type de mission. En dehors du transport de troupes et du ravitaillement en vol, le biréacteur peut également être employé sous forme d'appareil d'évacuation sanitaire (Medevac), avec l'installation de modules de soins intensifs ou de 74 civières. Dans le même ordre d'idées, Embraer a précédé l'A400M d'Airbus dans le cadre de la lutte anti-feux, avec l'apport du Modular Airborne Fire Fighting System II (MAFFS II, soit Système modulaire aéroporté de lutte contre les incendies).

11 350 litres d'eau ou de retardant

Celui-ci permet au C-390 de larguer près de 11 350 litres de retardant ou d'eau. L'appareil a effectué sa toute première mission de lutte contre les feux de forêt dans la région du Pantanal, en 2024. La force aérienne brésilienne a, depuis, fait le choix d'acquérir un second biréacteur qui sera en partie dédié à ces tâches. Une option qui retiendra peut-être l'intérêt des autorités grecques, puisqu'elle permettrait potentiellement d'intervenir en complément des Canadair CL-415H (GR selon la désignation grecque).

L'Inde et les États-Unis en ligne de mire

Hors d'Europe, le KC-390 participe également à deux grosses compétitions. La première se situe en Inde, dans le cadre du programme Medium transport Aircraft (MTA), et vise le remplacement d'environ 60 appareils - une flotte composée d'Iliouchine 68 et autres Antonov 32. Kawasaki

s'ajoutera potentiellement à la concurrence avec son C-2, puisque l'Inde a entamé des discussions avec l'industriel japonais à cette fin.

Le Kawasaki C-2, concurrent direct de l'A400M

En dépit d'un dessin presque similaire au KC-390, l'avion de Kawasaki a des dimensions et des caractéristiques plus importantes que celles de son concurrent brésilien. Le C-2 est ainsi plus proche de l'A400M, considérant sa charge utile et son autonomie.

Les Etats-Unis, un marché sur lequel Embraer veut percer

À plus long terme, Embraer essaye également de percer sur le marché américain, plus spécifiquement pour le ravitaillement des appareils de l'US Air Force. L'ambition de l'avionneur est de fournir à la force aérienne américaine un KC-390 équipé d'une perche rigide de ravitaillement en vol, compatible avec le système employé pour ses avions - différent de celui de l'US Navy.

Coup de tonnerre pour l'Europe : l'avion électrique du chinois Comac a effectué son premier vol avec équipage

La Tribune – 16 novembre 2026

L'avion électrique de Comac, le CE-25A, capable de transporter 19 personnes, vient d'effectuer son premier vol, reflétant les ambitions du pays en matière d'aviation décarbonée. Cette première pour la Chine, permise par les avancées issues du secteur automobile, souligne l'impressionnant rattrapage du pays par rapport aux projets européens et américains équivalents.

Moins de deux semaines après avoir été entraperçu pour la première fois sur le tarmac, le CE-25A a été filmé en plein vol. Cet appareil 100% électrique de 19 places, développé par l'avionneur Comac, a effectué son premier vol samedi 14 novembre à Binzhou, dans la province du Shandong, dans l'est du pays, d'après l'Administration chinoise de l'aviation civile (CAAC).

De quoi marquer un jalon historique pour l'aviation chinoise sur le segment des appareils de 19 places, soulignant en creux le fulgurant rattrapage par rapport aux projets équivalents engagés depuis plusieurs années sur le Vieux continent. Pour l'heure, aucun avion 100% électrique de cette envergure n'a en effet volé en Europe.

« Cela fait un moment que l'on prévient de la montée en puissance de la Chine en matière d'aviation électrique, le fait de voir cet avion voler prouve les ambitions du pays qui accélère fort », confie à la Tribune Jérémy Caussade, le patron du français Aura Aero. L'entreprise toulousaine porte le projet d'un avion régional hybride électrique de 19 places, dénommé ERA, seul équivalent du CE-25A en Europe qui doit faire son premier vol en 2027. Et le dirigeant de poursuivre: « charge à nous d'avoir une réaction d'orgueil. Cet avion, on peut le faire, et dans la mesure où on a les moyens de le faire, nous répondrons présent. »

La première photographie du CE-25A avait fuité sur le réseau social Weibo tout début novembre, laissant voir les dix moteurs électriques de l'appareil répartis sur la voilure. Une image qui n'avait alors pas suscité de réactions officielles. Son premier vol a en revanche été commenté en détails par la CAAC ainsi que Comac. L'engin, d'une masse maximale au décollage de 10 tonnes, transportait deux pilotes et un ingénieur d'essais. « L'appareil a fonctionné normalement et tous

les indicateurs de performance ont répondu aux attentes », a sobrement commenté Comac. Il avait par ailleurs effectué un premier vol, sans pilote, le 2 février dernier.

En Chine, de fortes ambitions en matière d'aviation décarbonée

L'existence du CE-25A est connu depuis 2023, date à laquelle il avait été dévoilé par Comac lors du salon China International Import Expo de Shanghaï. Il n'aura ainsi fallu que trois années pour que l'appareil chinois effectue son premier vol, prouvant la volonté de l'avionneur de donner corps à ce projet. « Je ne suis pas étonné de la rapidité de l'avancement de cet avion, commente Jean-Christophe Lambert, le patron d'Ascendance, l'un des principaux acteurs français de l'aviation électrique. On a vu la Chine structurer une filière en matière de nouvelle aviation à travers la « Low-Altitude Economy », qui incite à l'ouverture du ciel par des applications à basse altitude. »

Une initiative intégrée dans le plan quinquennal chinois, qui pousse au développement de nouvelles plateformes, avec des systèmes propulsifs hybride-électriques et à énergie distribuée, des commandes de vols électriques et de nouvelles architectures d'avions.

La dynamique bénéficie à plein des progrès technologiques développées dans le secteur automobile, telles que les batteries, les composants électroniques et les moteurs électriques dont les performances progressent très rapidement. Le CE-25A est en particulier équipé de batteries électriques fournies par le géant chinois CATL. « Le secteur de l'aviation bénéficie aussi de moyens financiers étatiques très importants, même s'il est difficile d'avoir des estimations précises sur les montants engagés », ajoute Jean-Christophe Lambert.

Le premier vol de l'EC-25A s'inscrit ainsi dans une stratégie globale de la Chine, puisque définie comme une priorité stratégique. Le projet est naturellement porté par Comac, l'avionneur chinois qui a développé l'avion régional ARJ21, ainsi que le plus récent C919, un moyen-courrier qui concurrence l'Airbus A320 et le Boeing 737. Conçu pour les vols commerciaux régionaux, l'avion électrique pourrait atteindre une vitesse de croisière de 300 km/h, voler à une altitude de croisière de 2 400 mètres et disposer d'une autonomie de 400 km.

Des projets européens moins avancés

Comac va encore devoir décrocher la certification de cet appareil avant de pouvoir le commercialiser et entamer une production de série. Ce premier vol n'est pas une première mondiale, il intervient en effet peu de temps après celui du démonstrateur X1 de l'entreprise Heart Aerospace. Celle-ci a fait voler cet appareil 100% électrique le 12 août dernier à l'aéroport de Plattsburgh, aux Etats-Unis, préfigurant le futur ES-30, qui sera capable de transporter 30 personnes. A l'origine suédoise, la société a peu à peu transféré la majeure partie de ses activités en Californie, afin de bénéficier d'un marché porteur et d'un accès simplifié aux financements.

Pour les acteurs de l'aérien, reste à savoir dans quelle mesure l'Europe soutiendra ce type de projets d'appareils électrifiés avant d'être submergée par l'avance chinoise, comme le vit aujourd'hui le secteur automobile. « J'espère que l'aviation électrique ne va pas suivre la même trajectoire que l'automobile, insiste Jérémy Caussade. Oui, il y a une problématique globale de financement et de taille critique en Europe. On n'est pas en retard d'un point de vue technologique, mais on doit être financé au bon niveau. »

PROGEXA

Des experts au service exclusif des représentants du personnel