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 18 novembre 2026

- **Orly décroche, Roissy progresse : les aéroports parisiens à deux vitesses en octobre**
- **Pourquoi les compagnies aériennes abordent la saison hivernale dans « la plus grande incertitude » (FNAM)**
- **Trafic aérien en 2026 : la France décroche**
- **Lufthansa et ses pilotes : le bras de fer se durcit, échéance au 23 novembre**
- **Aéroport de Lille-Lesquin : la justice valide le projet d'extension, à quoi s'attendre ?**
- **French bee s'allie à Southwest Airlines pour desservir plus de 30 villes aux États-Unis**
- **Aéroport de Beauvais : suite à son classement, la société réagit sur la réalité**
- **Volotea sabre-t-elle ses vols de Noël en France au profit de l'Espagne ?**
- **L'espagnole Plus Ultra abandonne Lima et Buenos Aires pour éviter la faillite**
- **Aéroport d'Athènes : l'international porte le trafic au-delà des 30 millions de passagers**
- **Amadeus : réserver avec l'IA, oui. Lui confier son budget, pas encore**
- **La crise climatique redessine déjà la carte du tourisme, les régions les plus visitées sont insuffisamment préparées, selon une étude**
- **Tourisme en France : les réservations aériennes reculent, mais l'hôtellerie résiste**

Orly décroche, Roissy progresse : les aéroports parisiens à deux vitesses en octobre

Air Journal – 18 novembre 2026

Les deux grands aéroports parisiens ont accueilli 9,3 millions de passagers en octobre 2026, soit un léger recul de 0,4% sur un an. Derrière ce résultat presque stable, leurs trajectoires divergent nettement : Paris-Charles de Gaulle gagne 3,8% de passagers, tandis que Paris-Orly en perd 8,8%. Le Groupe ADP évoque un trafic pénalisé par le carburant cher, les ajustements d'offre des compagnies et une demande moins favorable.

Trafic aérien à Paris : la hausse de CDG ne compense pas le recul d'Orly

Un même bassin de clientèle, mais deux dynamiques opposées. En octobre, Paris-CDG a accueilli environ 6,4 millions de passagers, en progression de 3,8% par rapport au même mois de 2025. À Paris-Orly, la fréquentation est tombée à quelque 2,9 millions de passagers, soit une baisse de 8,8%. La croissance de Roissy n'a donc pas suffi à absorber le recul de la plateforme du sud parisien. Au total, l'entité Paris Aéroport, qui réunit les deux plateformes, affiche 9,3 millions de passagers, en diminution de 0,4%. Ce résultat reste néanmoins légèrement supérieur à celui d'octobre 2019 : il représente 100,3% du trafic enregistré pendant le même mois de l'année précédant la crise sanitaire. La comparaison avec 2019 et l'évolution sur un an racontent ainsi deux réalités différentes : le niveau d'avant-Covid est retrouvé pour ce mois d'octobre, mais la croissance s'est interrompue.

La divergence entre les deux aéroports était déjà visible en septembre. Roissy avait alors progressé de 1,5%, tandis qu'Orly reculait de 7,9%. En octobre, la hausse s'accélère donc à CDG, mais la contraction s'accentue à Orly. À l'échelle parisienne, le repli est toutefois moins prononcé qu'en septembre, lorsque le trafic avait diminué de 1,6%.

Orly : un réseau plus exposé aux réductions d'offre

Le contraste s'inscrit dans une recomposition du paysage aérien parisien. Orly dépend davantage des destinations moyen-courriers et des compagnies low cost, des segments touchés par les réductions d'offre. Transavia, la filiale à bas coûts d'Air France-KLM, y assure désormais un peu plus de la moitié du trafic. La plateforme a également changé de physionomie avec le départ d'Air France, fin mars 2026, hors desserte de la Corse. La compagnie a recentré à Roissy ses liaisons avec Nice, Marseille et Toulouse. Ce transfert constitue un élément de contexte important pour lire les résultats des deux aéroports, sans permettre, à lui seul, de quantifier les causes de leur écart de performance en octobre.

Orly aborde par ailleurs cette période après une année 2025 dynamique : l'aéroport avait accueilli près de 34,9 millions de passagers, en hausse de 5,5%. Roissy avait, pour sa part, enregistré 72 millions de passagers, soit une progression de 2,5%. Le recul actuel du premier intervient donc après une croissance plus soutenue que celle du second l'an dernier.

Carburant et capacités : ADP décrit un environnement moins porteur

Pour expliquer le ralentissement, le gestionnaire met en avant plusieurs facteurs, sans attribuer l'évolution du trafic à une cause unique. « Au mois d'octobre, le trafic du groupe reste affecté par les effets de la hausse des prix des carburants, les ajustements de capacités des compagnies aériennes et par un environnement de demande moins favorable », indique le Groupe ADP dans son communiqué du 16 novembre. Cette appréciation porte sur l'ensemble de son réseau, et pas seulement sur les aéroports parisiens. La baisse du nombre de passagers ne s'accompagne toutefois

pas d'une dégradation de tous les indicateurs. Selon les données du communiqué, le taux de remplissage à Paris atteint 84,8% en octobre, en amélioration de 0,5 point sur un an. Les avions sont donc, en moyenne, un peu mieux remplis, alors même que le trafic total se contracte légèrement.

Les résultats diffèrent aussi selon les destinations. Les liaisons entre Paris et l'Amérique du Nord progressent de 4%, et celles avec l'Afrique de 3,3%, tandis que le trafic avec le Moyen-Orient diminue de 3,5%. Ces écarts rappellent que le résultat global des plateformes parisiennes agrège des marchés aux trajectoires distinctes.

Paris Aéroport : 90,2 millions de passagers depuis janvier

Sur les dix premiers mois de 2026, Charles de Gaulle et Orly ont accueilli environ 90,2 millions de passagers, soit une baisse cumulée de 0,4% par rapport à la même période de 2025. À Orly, le recul atteint 1,7%. Le Groupe ADP avait déjà revu ses attentes à la baisse lors de la publication du trafic de septembre, le 15 octobre. Il annonçait alors un trafic parisien attendu en « légère décroissance » sur l'ensemble de 2026, contre une croissance précédemment envisagée autour de 0,5%.

Ce changement de tendance succède à une année 2025 durant laquelle les deux aéroports avaient accueilli près de 107 millions de passagers, en progression de 3,4%. Le bilan d'octobre ne remet donc pas en cause un effondrement du trafic parisien ; il confirme plutôt une activité désormais légèrement orientée à la baisse, avec une fragilité nettement plus marquée à Orly.

À l'international, le trafic du Groupe ADP recule davantage

Au-delà de Paris, l'ensemble du réseau du Groupe ADP a accueilli 34,1 millions de passagers en octobre, en baisse de 1,3% sur un an. Les performances restent contrastées : TAV Airports affiche une fréquentation presque stable, à 11,6 millions de passagers, en hausse de 0,1%, tandis que GMR Airports recule de 3,8%, à 10,2 millions. Depuis janvier, le trafic du groupe est globalement stable, à 321,4 millions de passagers.

Ces évolutions sont calculées à périmètre comparable pour GMR Airports et pour le total du groupe. ADP précise notamment que Bhogapuram, ouvert en août 2026, est exclu des comparaisons avec 2025 et 2019, tandis que Nagpur, acquis en juillet 2026, est intégré aux calculs à compter de juillet sur la base de données historiques correspondantes.

Pourquoi les compagnies aériennes abordent la saison hivernale dans « la plus grande incertitude » (FNAM)

La Tribune – 18 novembre 2026

Entre un doublement du prix du kérosène et un contexte social instable, les compagnies aériennes basées en France s'attendent à une période hivernale difficile. Le prix des billets d'avions devrait augmenter pour absorber la hausse des coûts.Flambée du prix du kérosène, environnement géopolitique mondial instable, contexte politique et social en France incertain, crainte d'un alourdissement de la fiscalité… En France, les acteurs du transport aérien voient arriver la saison hivernale avec un optimisme très relatif. « La saison est abordée sous le signe de la plus grande incertitude par l'ensemble des compagnies aériennes », a résumé Pascal de Izaguirre, le patron de la Fédération nationale de l'aviation et de ses Métiers (Fnam), à l'occasion d'une conférence de presse organisée à Paris mardi 17 novembre.
Principal bâton dans les roues des acteurs de l'aérien : le maintien du prix du kérosène à un niveau

stratosphérique. Après une accalmie l'été dernier, celui-ci a de nouveau atteint des sommets, proches, voire supérieurs, à ceux du printemps, dans la foulée du début du conflit en Iran provoqué par les États-Unis. En septembre, la tonne de kérosène s'élevait ainsi à 1 544 dollars, puis à 1 611 dollars en octobre, soit un niveau supérieur au pic atteint lors du printemps dernier. Les compagnies aériennes font face à un doublement du prix du carburant par rapport à son niveau précédant le conflit au Moyen-Orient.

Vers une hausse du prix des billets d'avion

« Alors que le kérosène représentait auparavant environ 25 % des coûts des compagnies, cette part se situe aujourd'hui entre 40 et 45 % », a précisé Pascal de Izaguirre qui évoque « un choc extrêmement lourd ». En outre, l'efficacité des systèmes de couverture carburant – outil financier censé protéger contre les fortes fluctuations de prix – s'érode avec le temps et perd de son intérêt lorsque les prix du carburant se maintiennent à des niveaux stratosphériques. L'un des principaux boucliers à la flambée du kérosène est désormais quasi inopérant.

Pour compenser cette flambée du prix du kérosène, les compagnies aériennes n'ont d'autres choix que d'augmenter le prix de leurs billets, au plus grand dam des voyageurs. Mais dans une certaine mesure seulement, une trop forte hausse conduisant mécaniquement à une baisse de la demande. « Pour compenser un tel choc, les prix des billets devraient théoriquement augmenter de 20 % », a ajouté Pascal de Izaguirre. Un chiffre également cité par Michael O'Leary, le patron de Ryanair, fin octobre, pronostiquant la « plus forte hausse de l'histoire » du transport aérien. Mais qui reste donc théorique : une telle augmentation ferait s'effondrer la vente de billets.

Une réduction du nombre de sièges offerts

L'envolée des prix des billets d'avion a néanmoins bel et bien commencé depuis quelques mois. Alors que l'augmentation moyenne en France des prix des billets a été de 4,1 % au cours des dix premiers moins de l'année, une nette accélération s'est enclenchée à l'approche de l'hiver. En septembre, les prix ont augmenté de 10,6 % et en octobre de 13,6 %, par rapport aux mêmes mois de l'année précédente. Pas de quoi cependant compenser la hausse du prix du kérosène.

Et pour les prochains mois ? On ne se spécule pas sur les estimations de prix des billets d'avion à la Fnam, arguant qu'elles dépendront de chaque compagnie, suivant les stratégies mises en place par chacune et les lignes exploitées. D'une manière générale, les prix ont surtout tendance à augmenter pour les sièges en classes première et affaires, les passagers étant bien plus enclins à absorber les hausses de prix. Les vols à l'international sont également plus susceptibles d'encaisser des augmentations de prix que les vols domestiques.

Résultat de ce contexte pour le moins chahuté, exacerbé par l'instabilité politique et social en France : pour la première fois, hors période Covid, la capacité globale proposée sur le marché français va connaître une baisse de 1 %, par rapport à la saison hiver 2025/2026. Soit précisément 43,3 millions de sièges offerts. Un décrochage que la France ne partagera qu'avec la Norvège au sein de l'Union européenne. « Ce qui place la France au niveau de la Russie », a glissé Pascal de Izaguirre. À l'échelle européenne, l'offre sera a contrario en hausse de 1,61 %.

Une baisse du trafic aérien depuis le début de l'année

Pas de quoi inverser la tendance observée en France depuis le début de l'année. À savoir : un décrochage du trafic aérien. Celui-ci a en effet enregistré une baisse de 0,5 % sur les neuf premiers mois de l'année par rapport à la même période en 2025, soit 139,7 millions de passagers. « Dans le même temps, le trafic aérien en Europe affiche une croissance moyenne de 2,7 %, ce qui traduit un décrochage de trois points pour la France, qui s'accentue au fil du temps », a insisté Pascal de

Izaguirre.
Le trafic international est ainsi en repli de 0,5 % et le trafic intérieur de 0,6 %. Comment expliquer la légère augmentation de la part de marché du pavillon français, passée de 38,4 %, contre 37,9 % en 2025 ? Par le « désengagement des compagnies aériennes étrangères du marché français », assure Pascal de Izaguirre.

Pas de « pause fiscale » en vue

Un déclin dont la cause ne fait guère de doute pour les différentes compagnies aériennes intégrées au sein de la FNAM. Toutes pointent du doigt le poids croissant de la fiscalité en France. « Il n'y a que sept pays sur 27 à imposer une fiscalité au transport aérien au sein de l'Union européenne, a mentionné Pascal de Izaguirre. Pour les acteurs de l'aérien, le poids de la fiscalité française est passé de deux à trois milliards d'euros par an au fil des cinq dernières années ». En outre, la « pause fiscale » promise par les politiques suite à la hausse de la TSBA (taxe sur le transport aérien de passagers) en 2025 semble compromise. Le projet de loi de finance (PLF) 2027 prévoit une hausse de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD) ainsi qu'un relèvement du tarif de sûreté et de sécurité (T2S). Ce qui représenterait selon les calculs de la Fnam une hausse supplémentaire de 250 millions d'euros.

Sensibiliser les candidats à l'élection présidentielle

« Nous attendons des mesures de soutien de la part du gouvernement pour aider les compagnies aériennes à traverser cette crise », a lancé Pascal de Izaguirre. Et le dirigeant d'appeler à une suppression de ces hausses, ainsi qu'à la possibilité pour les compagnies aériennes de pouvoir contracter des Prêts garantis par l'État (PGE), les banques étant pour le moins frileuses vis-à-vis de ces acteurs. Une demande de soutien qui sera au cœur de l'action de la Fnam ces prochains mois, alors que pointe à l'horizon l'élection présidentielle. Une plateforme sera lancée début janvier pour sensibiliser les candidats aux enjeux du transport aérien français. La Fnam n'a pas manqué l'occasion de fustiger une nouvelle fois les ratés de la navigation aérienne française, contribuant à augmenter les coûts opérationnels des compagnies aériennes. La Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) demeure le principal contributeur aux retards en Europe, avec près de cinq millions de minutes de retard depuis début 2026. Ce qui représente près de 650 millions d'euros de coûts pour les compagnies aériennes. Un comble, alors que ces dernières assurent à 100 % le financement du contrôle aérien français.

Trafic aérien en 2026 : la France décroche

TourMag – 17 novembre 2026

Une baisse de 0,5% sur les neufs premiers mois de l'année.

Le recul du trafic aérien en France – une première depuis le Covid - témoigne de la moindre attractivité de notre pays et de ses difficultés économiques. Il est corrélé à une hausse des prix, qui s'amplifie depuis le mois de septembre.

Envolée du prix du kérosène, augmentation des taxes aériennes, guerre dans les pays du Golfe et tensions sociales dans l'Hexagone… On se doutait que le transport aérien en France serait soumis à rude épreuve en 2026.

Les premiers chiffres de la DGAC, communiqués par la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM), en attestent. Sur les neuf premiers mois de l'année, le trafic en France des compagnies aériennes a reculé de 0,5%, à 139,7 millions de passagers.

La France se démarque alors que dans le même temps, le trafic en Europe a progressé de 2,7%, signe d'une moindre attractivité de notre pays et de ses difficultés économiques.

Le trafic international ne soutient plus la croissance

Dans le détail, le trafic intérieur (départements et régions d'outre-mer inclus) affiche un recul de 0,6% de janvier à septembre 2026 (20,4 millions de passagers). Dans l'Hexagone seul, le trafic est stable mais la baisse atteint 26,6% par rapport à 2019 , avec notamment le fort désengagement des compagnies aériennes sur les lignes Paris/province. Le trafic international ralentit, avec un recul de 0,5% sur les neuf premiers mois de l'année (119,3 millions de passagers), même s'il s'inscrit encore en progression de 5,9% par rapport à 2019. Mais clairement, il ne soutient plus la croissance. L'Afrique progresse de 3% mais l'Asie-Pacifique, malmenée par la guerre dans le Golfe, décroche de 7,6% et les Amériques reculent de 1,3%. Au final, et cela peut paraître paradoxal, le pavillon français a repris des parts de marché et représente désormais 38,4% du trafic contre 37,9% en 2025. « Mais ce chiffre est d'abord le signe d'un désengagement des compagnies étrangères en France » nuance Pascal de Izaguirre, P-DG de Corsair et président de la FNAM.

Des prix en hausse de 4,1%

Cette baisse de trafic en France est corrélée à une hausse des tarifs. « Le prix du kérosène a doublé en huit mois. Le carburant représente désormais 40 à 45% des coûts des compagnies aériennes, contre 25% l'année dernière » ajoute Pascal de Izaguirre. Selon l'indice de la DGAC, l'augmentation des prix au départ de la France atteint 4,1% sur les dix premiers mois de 2026, un chiffre finalement modéré. Car si la hausse du kérosène avait été répercutée intégralement (hors couverture en carburant), les prix auraient dû s'envoler de 20%. Mais dans un contexte de trafic stagnant, les compagnies ont préféré rogner sur leurs marges pour ne pas fragiliser la demande.

Une envolée des prix depuis septembre

Pour autant, les couvertures carburant des compagnies s'érodent au fil du temps et la hausse des prix au départ de France s'amplifie depuis la rentrée : +10,6% en septembre et +13,6% en octobre. La hausse des tarifs est particulièrement sensible pour les vols internationaux : +4,8% de janvier à octobre 2026 (contre +0,5% pour le réseau intérieur). Mais les hausses sont spectaculaires en octobre : + 19,8% pour les seuls vols moyen-courriers. Faute de visibilité, la FNAM ne se prononce pas sur les éventuelles augmentations de tarifs des compagnies aériennes dans les prochains mois, chacune menant par ailleurs sa propre politique de couverture en carburant.

Une offre de sièges en recul pour cet hiver

La saison d'hiver (novembre à mars) est placée sous le signe de l'incertitude. D'autant que le prix de la tonne de kérosène reste élevé : 1611 $ en octobre, soit davantage qu'en mai. « Nous anticipons une contraction du marché liée à la hausse des coûts de production et à la fiscalité qui produit ses effets délétères » commente Pascal de Izaguirre. Les compagnies - françaises et étrangères - font des arbitrages au détriment de la France, suppriment des lignes ou privilégient les vols plus longs. Ainsi, l'offre en sièges au départ de la France diminue de 1 % cet hiver (seule la Norvège fait pire), alors qu'elle augmente de 1,6% en Europe, avec de fortes hausses en Espagne (+4,9%), Italie (+7,3%) ou Portugal (+3,6%).

Un appel aux pouvoirs publics

Dans ce contexte morose, et sur ce fond de crise sociale, la FNAM appelle les pouvoirs publics à soutenir le secteur, notamment à travers un assouplissement de l'échéancier du paiement des taxes et cotisations. La fédération entend également faire entendre sa voix alors que le projet de loi de finances 2027 est toujours en discussion. Si le transport aérien milite pour une réduction de la fiscalité, il risque toutefois de ne pas être entendu dans un contexte budgétaire difficile. « Nous attendons les arbitrages » précise Pascale de Izaguirre, qui rappelle qu'en sept ans, la fiscalité des compagnies aériennes est passée de 2 à 3 milliards d'euros par an.

250 millions de taxes supplémentaires en 2027 ?

Il y voit, pour conséquence, une perte de croissance du trafic et du tourisme en France, une fragilisation de la continuité territoriale dans l'Hexagone et vers les départements d'outre-mer, une baisse de l'offre et l'attrition du pavillon français. Le projet de loi de finances 2027 alourdit encore le montant de 250 millions d'euros malgré des engagements de stabilité fiscale regrette le président, avec la hausse prévue de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance et du tarif de sécurité et sûreté (T2S). Outre son opposition à ces hausses, la FNAM souhaite également un retour à l'ancien barème du tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers, augmentée en 2025.

Les échanges d'émissions de carbone en discussion

En 2027, la Fédération entend également faire entendre sa voix sur le projet de révision de la directive européenne ETS (échange de quotas d'émissions de carbone). L'Union Européenne souhaite étendre les obligations à tous les vols au départ de l'Europe dans un rayon de 5000 kms autour de Francfort. Pour l'heure, seuls les vols intra-européens sont concernés. « C'est une fausse bonne idée qui entraîne une hausse des coûts pour les compagnies européennes. Elle ne répond pas aux problèmes de distorsions de concurrence avec les vols via les pays du Golfe ou la Turquie » regrette Pascal Izaguirre.

Se faire entendre pour les élections

Autre sujet sur lequel la FNAM entend s'exprimer : le contrôle aérien. La France est la lanterne rouge de l'Europe en la matière avec cinq millions de minutes de retard depuis début 2026, soit un coût estimé à 650 millions d'euros pour les compagnies aériennes. « Des réformes structurelles sont nécessaires » conclut Pascal Izaguirre, qui plaidera ce sujet et tous les autres auprès des candidats à l'élection présidentielle. Ainsi, la FNAM participera activement au Grand Oral du Tourisme qu'organisera la Confédération des Acteurs du Tourisme (dont elle est membre), le 1er décembre prochain. Elle finalise également, avec l'Union des Aéroports Français et IATA, une plateforme afin de mettre en avant les enjeux du secteur et travaille à plusieurs études pour étayer ses propos, qui seront présentées en janvier.

Lufthansa et ses pilotes : le bras de fer se durcit, échéance au 23 novembre

Air Journal – 17 novembre 2026

Lufthansa propose jusqu'à 1 000 recrutements de pilotes d'ici à fin 2033 et des perspectives de promotion en échange de concessions sur les rémunérations et la productivité. Mais le syndicat Vereinigung Cockpit défend un autre compromis, issu de la médiation, et donne au groupe

allemand jusqu'au 23 novembre pour revoir sa position. Au-delà des salaires, les garanties d'emploi et l'avenir des pilotes de Lufthansa CityLine restent au cœur du différend.

Sept mois de discussions n'auront pas suffi à rapprocher Lufthansa de ses pilotes. Mardi 17 novembre, le groupe allemand a présenté une nouvelle offre destinée à régler les différends conventionnels encore ouverts avec Vereinigung Cockpit (VC). Le syndicat dénonce, de son côté, le refus de la direction de poursuivre les négociations sur la base du compromis élaboré par le médiateur. Les deux parties affichent leur volonté d'aboutir, mais ne s'accordent toujours pas sur le texte qui permettrait de sortir de l'impasse. « La balle est désormais dans le camp de l'employeur », affirme Arne Karstens, porte-parole de la commission de négociation du groupe au sein de VC, dans le communiqué syndical publié mardi. L'organisation laisse à Lufthansa jusqu'au 23 novembre pour reconsidérer sa position, sans préciser les suites qu'elle donnerait à un nouveau refus.

Lufthansa propose jusqu'à 1 000 recrutements de pilotes d'ici à 2033

L'offre patronale met en avant des perspectives d'emploi et de carrière à long terme : jusqu'à 1 000 recrutements de pilotes d'ici à fin 2033, ainsi que jusqu'à 150 promotions supplémentaires au grade de commandant de bord chaque année. En contrepartie, Lufthansa demande une stabilisation temporaire des rémunérations, des ajustements des grilles salariales et des mesures destinées à accroître la productivité. La part variable serait également remaniée. Le groupe propose des versements exceptionnels au titre de 2027 et 2028, puis des augmentations salariales à partir de 2029, sans en préciser les montants dans son communiqué.

Pour la direction, l'objectif est de lier ces perspectives de carrière à une amélioration de la compétitivité de Lufthansa Classic, selon la désignation employée dans son offre. « Les recommandations des conciliateurs montrent une voie claire vers un accord. Nous sommes prêts à l'emprunter », déclare Michael Niggemann, membre du directoire de Lufthansa Group, dans le communiqué du transporteur.

Salaires et emploi : Vereinigung Cockpit défend le compromis du médiateur

Le syndicat ne refuse pas, par principe, les efforts économiques. Il affirme être disposé à travailler sur le projet présenté à l'issue de la médiation, malgré des concessions importantes : des périodes sans augmentation salariale, une moindre rémunération des heures de vol supplémentaires et des réductions substantielles de la part variable. En retour, VC attend une visibilité à long terme, des protections de l'emploi et des perspectives pour les salariés de Lufthansa CityLine. « Si nous devons faire des concessions, nous avons au moins besoin de garanties correspondantes pour les emplois », souligne Arne Karstens dans le communiqué syndical. Il juge « totalement incompréhensible » le rejet par Lufthansa du projet du médiateur, que VC considère comme une base suffisamment solide pour négocier un document fixant les principaux éléments d'un accord.

Le différend ne porte donc pas seulement sur le niveau des rémunérations. Il concerne aussi l'équilibre entre les économies demandées aux pilotes et la portée des engagements que la compagnie accepterait de prendre sur leur avenir professionnel. Lufthansa met en avant des recrutements et des promotions ; VC réclame des protections suffisamment précises pour accompagner les concessions envisagées.

Conciliation et médiation : deux bases de négociation concurrentes

Derrière les déclarations contradictoires se trouvent deux étapes distinctes du processus de négociation. Lufthansa dit fonder son offre sur les recommandations des anciens ministres-présidents allemands Bodo Ramelow et Roland Koch, désignés comme conciliateurs par les deux

parties. Selon le groupe, ceux-ci avaient défini les grandes lignes d'un compromis avant de recommander une suspension de la conciliation pour laisser place à une médiation. Cette médiation s'est achevée sans accord collectif. VC souligne toutefois qu'après trois cycles de conciliation et 18 séances avec le médiateur, une proposition concrète a été formulée. Le syndicat estime que ce projet respecte les orientations des conciliateurs et reproche à Lufthansa de lui substituer désormais sa propre offre.

La direction défend une autre voie : reprendre les discussions sur sa proposition, tout en conservant la possibilité de relancer la conciliation à la demande de l'une ou l'autre des parties. Le désaccord porte ainsi autant sur le contenu du futur compromis que sur la méthode pour y parvenir.

Lufthansa CityLine et les retraites, autres enjeux du conflit

L'avenir des pilotes de Lufthansa CityLine constitue un volet important du dossier. Dans son communiqué, le groupe précise que les capacités de cette compagnie ont été définitivement retirées du programme de vols. Son offre prévoit notamment des possibilités de transfert vers Lufthansa Classic, accompagnées de mesures de soutien. VC réclame également des perspectives pour les salariés concernés dans le cadre du compromis issu de la médiation. Le syndicat affirme avoir proposé plusieurs solutions pendant les discussions, allant jusqu'à une réorganisation ordonnée du court-courrier. Il assure qu'aucune de ces alternatives n'a été acceptée par l'employeur.

L'offre de Lufthansa comprend aussi des ajustements des dispositifs de retraite d'entreprise et de transition vers la retraite, présentés comme neutres en coûts. Ils portent notamment sur les possibilités de placement des actifs, la répartition des cotisations au fil de la carrière et la prise en compte du relèvement de l'âge légal de départ dans les prestations transitoires.

Une échéance au 23 novembre, sans appel à la grève annoncé

Pour les passagers, la date du 23 novembre ne constitue pas, à ce stade, une annonce de perturbations. Le communiqué de VC fixe une échéance à la direction, mais ne contient ni appel à la grève ni calendrier de mobilisation. Reuters relève également que le syndicat n'a pas précisé quelle action il pourrait engager après cette date.

Aéroport de Lille-Lesquin : la justice valide le projet d'extension, à quoi s'attendre ?

France3 Régions – 17 novembre 2026

Le projet de modernisation et d'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin a été approuvé par la justice. Entre modernisation du terminal et nouvelle jetée, le directeur commercial de l'aéroport défend un programme nécessaire pour accueillir jusqu'à 3,5 millions de voyageurs d'ici 2045.

Le projet de modernisation et d'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin verra bien le jour. Il a été validé par la justice ce jeudi 12 novembre 2026. Le tribunal administratif de Lille a ordonné aux communes de Lesquin et de Fretin de délivrer "dans un délai de deux mois" le permis de construire. Les deux élus avaient refusé de l'accorder en 2022, invoquant notamment les risques de nuisances sonores supplémentaires pour les riverains. Les recours d'associations contre l'autorisation environnementale ont été rejetés. Les nuisances sonores sont "régies par les règles de circulations aériennes, à savoir un plan d'exposition au bruit (...) et non par les règles du permis de construire", a argumenté le tribunal dans un communiqué. Le tribunal a également estimé qu'un couvre-feu

nocturne ne serait pas nécessaire, considérant que seule “une part très faible des riverains (2 %) sera exposée au bruit, de manière non excessive”.

3 à 3,5 millions de voyageurs d’ici 2045 ?

Les juges ont également balayé les critiques des associations de défense de l’environnement. Ils soulignent “l'absence de dégradation de la qualité de l'air à proximité de l'aéroport” et “l'avis d'un hydrogéologue agréé qui a conclu à l'absence de dégradation de la qualité des eaux”. "La région prend un gros risque en développant un aéroport au-dessus de cette nappe phréatique fragile, qui alimente 40 % des habitants de la métropole lilloise." Pascal Verbeke, porte-parole de l'association Nada (Non À l'Agrandissement de l'Aéroport de Lille-Lesquin)

Les opposants, eux, contestent la décision. “La région prend un gros risque en développant un aéroport au-dessus de cette nappe phréatique fragile, qui alimente 40 % des habitants de la métropole lilloise”, a réagi auprès de l’AFP Pascal Verbeke, porte-parole de l’association Nada (Non à l’agrandissement de l’aéroport de Lille-Lesquin). Il dénonce également un développement du transport aérien à rebours des objectifs climatiques français.

Le représentant associatif s’interroge aussi sur la pertinence économique du projet. La transformation de l’aéroport repose sur une perspective de croissance du trafic aérien. Pourtant, onzième aéroport de France avec 1,7 million de voyageurs en 2025, Lille-Lesquin a vu son nombre de passagers chuter de 22,1 % entre 2019 et 2025, selon les statistiques annuelles publiées par la direction générale de l'aviation civile (Dgac). "Ce projet a été fait en tenant compte des riverains et des parties prenantes locales, mais aussi des exigences du transport aérien et de la prise en charge des passagers de demain." Pierre Fernemont, directeur commercial de l’aéroport de Lille-Lesquin Pour 2026, le nombre de passagers accueillis se situerait autour de 1,8 million, selon Pierre Fernemont, directeur commercial de l’aéroport de Lille-Lesquin. Il évoque une fréquentation comprise entre 3 et 3,5 millions de voyageurs à l’horizon 2045. “On a multiplié les scénarios pour aboutir à un projet raisonnable, avec une croissance qui corresponde à une offre de transport aérien adaptée”, assure-t-il.

“C’est une bonne nouvelle”, ajoute le directeur commercial. “Ce projet a été fait en tenant compte des riverains et des parties prenantes locales, mais aussi des exigences du transport aérien et de la prise en charge des passagers de demain.”

Un terminal vieux de 30 ans à rénover

L’investissement portera principalement sur la modernisation du terminal. “C’est un bâtiment vieillissant qui a 30 ans. Il a besoin d’une sérieuse rénovation”, explique-t-il. Les départs seront regroupés au premier étage, tandis que les arrivées seront accueillies au rez-de-chaussée. “Il s’agit de moderniser, d’optimiser les flux, de mieux répartir les commerces et les services aux passagers, et de refondre l’infrastructure existante pour qu’elle réponde aux exigences actuelles du transport aérien”, détaille Pierre Fernemont.

Le projet prévoit également “la création d’une jetée supplémentaire”, selon le directeur commercial, ainsi que d’un nouveau parking et l’élargissement de la piste principale. “Pendant qu’on va moderniser le terminal, les opérations aériennes ne vont pas s’interrompre”, précise-t-il. L’aéroport espère pouvoir inaugurer ses nouvelles installations à la fin de 2030 ou au début de 2031.

French bee s'allie à Southwest Airlines pour desservir plus de 30 villes aux États-Unis

TourMag – 17 novembre 2026

correspondances à Los Angeles, Miami et San Francisco

French bee et Southwest Airlines ont conclu un accord interligne. Les passagers de la compagnie française pourront rejoindre plus de 30 destinations américaines avec un billet unique, via Los Angeles, Miami et San Francisco. Les billets sont déjà en vente.

French bee élargit son offre aux États-Unis. La compagnie long-courrier du groupe Dubreuil et Southwest Airlines ont signé un accord interligne. Les correspondances se feront dans les trois aéroports américains que French bee dessert en direct depuis Paris-Orly : Los Angeles (LAX), Miami (MIA) et San Francisco (SFO). Depuis ces trois aéroports, les passagers pourront rejoindre avec un billet unique plus de 30 destinations du réseau Southwest. Parmi elles figurent Las Vegas, Chicago, Dallas, Denver, Nashville, Austin, San Diego, Phoenix et Honolulu.
Des billets en vente en agence

Dans l'autre sens, les clients de Southwest auront accès au réseau de French bee, notamment Paris, La Réunion et la Polynésie française. Ils pourront aussi rejoindre Malé (Maldives) et Colombo (Sri Lanka), deux lignes saisonnières ouvertes au départ d'Orly le 19 décembre 2026. Les billets qui combinent les vols des deux compagnies sont déjà en vente sur le site de French bee, en agence de voyages et sur les plateformes de réservation en ligne. « Outre nos liaisons internationales sans escale au départ de nos principaux aéroports américains, les passagers peuvent désormais rejoindre sans difficulté plus de 30 destinations supplémentaires avec un seul billet », déclare Laurent Perrier, directeur général de Groupe Dubreuil Aéro Services, dans le communiqué. « Ce partenariat ouvre de nouvelles possibilités aux voyageurs, qui pourront désormais traverser les océans avec un seul billet », ajoute Justin Jones, Executive Vice President et Chief Commercial Officer de Southwest Airlines.

Aéroport de Beauvais : suite à son classement, la société réagit sur la réalité

La Gazette Oise – 18 novembre 2026

À la suite de la publication d'un classement européen plaçant l'Aéroport Paris-Beauvais à la dernière place des 328 aéroports étudiés, la plateforme réagit sur la méthodologie de l'étude, sur la réalité de sa structure et ses ambitions.

Avec 6,7 millions de passagers en 2025 contre 3,8 millions en 2019, soit une hausse d'environ 76% et en pleine transformation, l'Aéroport de Beauvais réagit face à une publication, en date du 29 octobre 2026, le plaçant à la dernière place des 328 aéroports étudiés.

D'abord, la plateforme met en lumière une méthode qui ne considère pas tous les paramètres et jugée peu fiable : «Ce classement, établi uniquement à partir des avis publiés sur Google et mesurés en fonction de leur volume, reflète avant tout la perception exprimée par les voyageurs. Il ne constitue pas une évaluation globale de la performance des aéroports : il ne mesure notamment ni leur ponctualité, ni leur niveau de sécurité, ni la qualité technique de leurs opérations, ni leur performance économique. Il n'intègre jamais non plus les enquêtes de satisfaction diligentées par les aéroports et réalisées par des instituts d'enquêtes fiables».

De cette méthode, l'Aéroport de Beauvais met aussi en avant le classement défavorable des aéroports français : «Comme c'est le cas depuis plusieurs années maintenant, des entreprises

spécialisées dans la recherche d'indemnisation des voyageurs en cas de perturbations de vols ont publié, à grand renfort de publicité, différents classements d'aéroports, dont l'un en date du 29 octobre 2026 portant sur 328 aéroports européens, dont 36 plateformes françaises. Trente d'entre elles figurent dans la seconde moitié du classement, ce qui illustre le positionnement globalement défavorable des aéroports français dans cette évaluation».

L'expérience passager devient une des priorités

Conscient de l'évolution des attentes des passagers, l'Aéroport de Beauvais affirme avoir engagé une transformation dans ce sens, appelée "l'expérience client", devenant même une de ses priorités. Alors que l'aéroport connaît une forte croissance, le flux des passagers navigue au sein des infrastructures déjà largement sous-dimensionnées, la croissance étant arrivée lors de la fin de la concession précédente. Depuis octobre 2024, le nouveau concessionnaire Bellova a donc repris une situation opérationnelle difficile, mais avec un projet industriel et un plan d'investissements ambitieux. Ainsi, la nouvelle stratégie se met en place. «Le gestionnaire de l'aéroport s'attache à mieux connaître ses passagers. Des enquêtes régulières lui permettent d'identifier leurs profils, leurs habitudes de voyage, leurs besoins et leur niveau de satisfaction. Cette démarche d'écoute est un outil essentiel pour faire évoluer les services proposés, adapter les équipements et définir les axes d'amélioration prioritaires, afin d'offrir une expérience toujours plus en phase avec les attentes des voyageurs», explique Bellova.

Volotea sabre-t-elle ses vols de Noël en France au profit de l'Espagne ?

L'Echo Touristique – 17 novembre 2026

En accélérant le retrait de ses Airbus A319 avant une échéance décisive face à ses créanciers, la low-cost ampute ses fêtes en régions françaises, mais redéploie des capacités en Espagne.

La compagnie continue, malgré ses promesses, de supprimer des dizaines de vols au départ de la France.© Riccardo Milani / Hans Lucas via AFP

La promesse d'octobre n'aura tenu que cinq semaines. Après avoir réduit de 10 à 11% ses capacités hivernales entre novembre 2026 et février 2027 selon les données du cabinet Cirium, Volotea assurait début octobre que son programme ne subirait plus aucune annulation d'ici la fin de l'année. Depuis le mercredi 11 novembre, de nombreux passagers et distributeurs français reçoivent pourtant des avis de suppression pour leurs vols des vacances de Noël. À Lille-Lesquin, une centaine de rotations supplémentaires passent à la trappe sur six dessertes (Bordeaux, Montpellier, Nice, Perpignan, Agadir et Marrakech), portant à près de 800 le total des vols déprogrammés sur la plateforme entre l'automne et le printemps prochain, selon la presse régionale.

L'onde de choc s'étend à d'autres escales de province, sur un marché hexagonal qui pèse pourtant 60% de l'activité du transporteur. À Perpignan, où la liaison vers Nantes avait déjà été suspendue pour la saison hivernale, les onze rotations vers Lille initialement préservées entre le 18 décembre et le 6 janvier viennent d'être annulées, privant l'aéroport catalan de tout vol Volotea jusqu'au printemps 2027. À Bordeaux-Mérignac, où l'offre reculait déjà de 35% au quatrième trimestre, quatre vols sur dix sont supprimés à l'approche des fêtes selon un décompte diffusé le 13 novembre par France Télévisions. Des annulations touchent également Lyon et que la ligne saisonnière Rodez-Strasbourg a disparu des écrans de réservation.

Transition de flotte accélérée

Interrogée sur cette nouvelle coupe à six semaines des départs, la compagnie met toujours en avant un environnement dégradé, « marqué par l'instabilité géopolitique et opérationnelle, ainsi que par la persistance des tensions sur les prix du carburant ». Mais elle avance désormais un argument industriel précis pour justifier ces retraits tardifs. « Dans le cadre de son plan d'optimisation et d'efficacité de la flotte, Volotea poursuit sa transition vers un modèle composé majoritairement d'Airbus A320 et a dû accélérer la sortie de ses A319. Cette évolution a conduit à ajuster par anticipation le programme de vols de la période de Noël », indique le transporteur, en précisant contacter les voyageurs à l'avance pour leur proposer une modification sans frais ou un remboursement intégral.

Ce virage technique dépasse le simple ajustement conjoncturel. Engagée dans un redimensionnement qui doit ramener son parc de 44 avions annoncés avant l'été à une fourchette comprise entre 30 et 35 appareils, Volotea se sépare plus vite que prévu de ses Airbus A319 de 156 sièges pour standardiser son exploitation autour d'A320 de 180 places. Sur des transversales françaises secondaires au trafic plus diffus en plein hiver, remplir 24 sièges supplémentaires par rotation sans dégrader la recette unitaire relève de l'équilibrisme. Même si la compagnie a maintenu l'inauguration officielle de sa base de Montpellier le 5 novembre (avec un A320 positionné) puis l'ouverture de la ligne Clermont-Ferrand-Porto le lendemain, la contraction de sa flotte l'oblige à arbitrer sévèrement dans ses grilles régionales.

Cap sur Madrid

Paradoxalement, Volotea choisit au même moment de concentrer ses ressources aériennes là où la demande immédiate garantit des taux de remplissage élevés. En Espagne, à la suite de l'accident ferroviaire d'Urda qui a mené à l'interruption, depuis le 28 octobre, de la liaison à grande vitesse entre Madrid et l'Andalousie, la compagnie vient de lancer une vaste offensive commerciale depuis l'aéroport de Madrid-Barajas. Deux appareils de 180 sièges y sont déployés pour ajouter 1 800 vols et 335 000 sièges jusqu'en mars 2027. Après l'ouverture de Madrid-Malaga le 13 novembre et de Madrid-Séville ce 16 novembre, quatre autres routes domestiques vers Barcelone, Grenade, La Corogne et Cordoue suivront d'ici le 4 décembre.

Ce redéploiement opportuniste sur des axes espagnols à fort trafic intervient à un moment charnière pour la survie financière du groupe fondé par Carlos Muñoz. Placé fin septembre sous le régime préventif du « preconcurso » auprès du tribunal de commerce de Barcelone, le transporteur cherche à restructurer d'ici le mois de décembre une dette de 356 millions d'euros, après avoir essuyé 62,3 millions d'euros de pertes en 2025 et anticipé un nouveau déficit de 33 millions d'euros en 2026. Dans ce passif figurent 156,2 millions d'euros d'engagements envers ses loueurs d'avions, mais surtout un prêt participatif de 200 millions d'euros accordé en 2022 par la SEPI, le fonds souverain espagnol. En renforçant la connectivité intérieure de la péninsule tout en élaguant ses lignes françaises les plus fragiles, Volotea soigne autant sa trésorerie hivernale que son ancrage madrilène, malgré les réserves émises le 9 novembre par l'association de consommateurs espagnole Facua sur la solidité financière de l'opérateur.

L'espagnole Plus Ultra abandonne Lima et Buenos Aires pour éviter la faillite

Air Journal – 17 novembre 2026

La compagnie espagnole a ouvert des négociations avec ses créanciers et réduit son réseau régulier aux liaisons entre Caracas, Madrid et Tenerife. Elle entend privilégier la location d'avions avec équipage, tandis qu'une réduction des effectifs se prépare, cinq ans après un soutien public de 53 millions d'euros.

Plus Ultra ouvre une procédure de restructuration en Espagne

Plus Ultra Líneas Aéreas cherche à gagner du temps. Le transporteur long-courrier espagnol a annoncé, le 13 novembre 2026, avoir engagé des négociations avec ses créanciers et en avoir informé la justice. Cette démarche, couramment appelée preconcurso de acreedores en Espagne, doit lui permettre de restructurer sa dette tout en poursuivant son activité. « Plus Ultra Líneas Aéreas a engagé un processus de négociation avec ses créanciers afin de renforcer sa structure financière, de préserver la continuité de ses opérations et de poser des bases solides pour la pérennité de son projet d'entreprise », indique la compagnie dans un communiqué. Déposée auprès du tribunal de commerce nº 8 de Madrid, cette communication ouvre une période initiale de trois mois pour négocier un plan, susceptible d'être prolongée de trois mois supplémentaires sous conditions. Elle ne constitue ni une déclaration de faillite ni une liquidation et n'entraîne pas, à elle seule, l'arrêt des vols.

Lima et Buenos Aires sacrifiées, Caracas préservée

Le redimensionnement du réseau est néanmoins engagé. Plus Ultra a annulé ses liaisons vers Lima et Buenos Aires et cessé d'y commercialiser des billets. Son activité régulière doit désormais se concentrer sur Caracas, desservie depuis Madrid-Barajas et Tenerife-Nord. D'après les données syndicales rapportées par Expansión, la réduction prévue atteint 61% des heures de vols commerciaux réguliers.

La compagnie attribue ses difficultés, notamment, au renchérissement du kérosène lié au conflit au Moyen-Orient. Elle justifie le maintien de ses dessertes vénézuéliennes par la possibilité de s'approvisionner localement en carburant à moindre coût : un argument avancé par le transporteur, sans données publiques détaillées permettant d'en mesurer l'avantage économique.

Les Airbus A330 davantage tournés vers l'ACMI

Plus Ultra entend parallèlement privilégier l'ACMI, c'est-à-dire la mise à disposition d'un avion avec équipage, maintenance et assurance pour le compte d'une autre compagnie. Sa flotte comprend sept Airbus A330 : cinq A330-200 et deux A330-300. Cette activité n'est pas nouvelle. En mai 2025, était signé un accord prévoyant l'affectation d'au moins un A330-200 de Plus Ultra aux vols d'Air Algérie entre Alger et Montréal, pour une durée initiale de douze mois. L'ACMI représentait alors environ 20% de l'activité du transporteur espagnol. Cet accord illustre le modèle aujourd'hui privilégié, sans préjuger de sa prolongation.

Le volet social reste, lui, à préciser. Toujours selon Expansión, la direction a annoncé aux syndicats son intention de négocier un expediente de regulación de empleo (ERE), une procédure de licenciement collectif. Le nombre de suppressions de postes n'était pas arrêté.

Les 53 millions d'euros du sauvetage toujours à rembourser

Cette restructuration intervient alors que demeure la dette contractée auprès de la Société d'État des participations industrielles, la SEPI. En 2021, Plus Ultra avait obtenu un soutien de 53 millions d'euros, réparti entre un prêt ordinaire de 19 millions et un prêt participatif de 34 millions. Selon

ABC, environ 12 millions d'euros d'intérêts ont été versés, mais le principal restait intégralement dû.

La compagnie a sollicité un report de deux ans du remboursement des premiers 19 millions d'euros, sans accord finalisé. La procédure engagée ne lui accorde pas automatiquement cet aménagement : la réduction du réseau et le virage vers l'ACMI devront s'accompagner d'un accord financier pour assurer la continuité de l'exploitation.

Aéroport d'Athènes : l'international porte le trafic au-delà des 30 millions de passagers

Air Journal – 17 novembre 2026

L'aéroport international d'Athènes a accueilli 30,52 millions de passagers entre janvier et octobre 2026, soit une progression de 4,1% sur un an. Toujours soutenue par les liaisons internationales, la croissance ralentit néanmoins à l'automne. Cette fréquentation accompagne un programme d'extension destiné à porter la capacité de la plateforme à 40 millions de passagers annuels d'ici à 2032.

Trafic aérien à Athènes : près de 1,2 million de passagers supplémentaires

La croissance se poursuit à l'aéroport international d'Athènes, mais à un rythme désormais plus mesuré. Avec 30,52 millions de passagers sur les dix premiers mois de 2026, la plateforme de la capitale grecque a enregistré près de 1,2 million de passages supplémentaires par rapport à la période correspondante de 2025, selon les données de l'exploitant relayées par Greek Travel Pages (GTP).

Les liaisons internationales demeurent le principal moteur de cette progression. Elles ont transporté 21,86 millions de passagers entre janvier et octobre, en hausse de 4,1%, contre 8,66 millions sur le réseau intérieur grec, qui progresse de 3,9%. L'international représente ainsi près de 72% du trafic total et environ 73% des passagers supplémentaires enregistrés sur la période. Cette répartition souligne le poids des échanges avec l'étranger dans l'activité athénienne, sans pour autant effacer celui du marché domestique : près de trois passagers sur dix empruntent toujours une liaison intérieure.

Octobre 2026 : 3,21 millions de passagers et une croissance plus modérée

En octobre, l'aéroport a accueilli 3,21 millions de passagers, soit 2,4% de plus qu'un an auparavant. Le trafic international a augmenté de 2,6%, à 2,33 millions de passagers, tandis que les liaisons intérieures ont enregistré une hausse de 1,8%, à environ 878 000 passagers. Les deux marchés restent donc orientés à la hausse, mais leur progression est inférieure à celle observée depuis le début de l'année. Le ralentissement se lit dans les résultats cumulés : la croissance atteignait encore 4,4% à fin août, puis 4,3% à fin septembre, avant de revenir à 4,1% à fin octobre.

Le sommet de l'année demeure, à ce stade, le mois d'août. Athènes avait alors franchi pour la première fois de son histoire le seuil des quatre millions de passagers en un mois, avec 4 028 083 voyageurs, soit une hausse de 3,7% sur un an. Ce record avait suivi un mois de juillet déjà particulièrement soutenu, à 3,93 millions de passagers.

Les passagers progressent plus vite que les mouvements d'avions

Sur les dix premiers mois de 2026, l'aéroport a enregistré 252 452 mouvements d'avions, en hausse de 3,3%. Le réseau intérieur totalise 100 512 mouvements, soit une progression de 4%, et

l'international 151 940, en augmentation de 2,8%. L'écart entre fréquentation et activité aérienne est plus marqué en octobre : les mouvements n'ont augmenté que de 0,3%, à 25 283, pour une hausse de 2,4% du nombre de passagers. Les mouvements internationaux ont progressé de 1,3%, tandis que ceux du réseau domestique ont diminué de 1,2%.

La plateforme accueille donc davantage de passagers sans augmentation équivalente du nombre de décollages et d'atterrissages. Ce constat ne permet toutefois pas, à lui seul, de conclure à une amélioration des coefficients de remplissage : il faudrait également connaître l'évolution du nombre de sièges proposés et des types d'appareils exploités.

Extension de l'aéroport d'Athènes : une capacité de 40 millions de passagers en 2032

Cette nouvelle hausse du trafic donne toute sa portée au programme d'agrandissement engagé par l'exploitant. L'objectif reste de porter progressivement la capacité annuelle à 40 millions de passagers d'ici à 2032, en regroupant des étapes de développement initialement distinctes. Sur son site institutionnel, Athens International Airport indique que cette approche doit permettre « d'atteindre progressivement son objectif d'une capacité annuelle de 40 millions de passagers d'ici à 2032 ».

L'enveloppe annoncée pour ce programme s'établit à environ 1,28 milliard d'euros. Le projet prévoit notamment l'extension du terminal principal et du terminal satellite, de nouvelles installations de traitement des passagers, des salles d'embarquement supplémentaires et de nouveaux postes de stationnement au contact.

Le programme comprend également une nouvelle aire de stationnement au nord-ouest de la plateforme et un parking automobile à étages. Au-delà de l'augmentation des capacités, l'exploitant affirme vouloir préserver la continuité des opérations et l'expérience des voyageurs pendant les travaux : un enjeu central pour un aéroport qui a déjà dépassé les quatre millions de passagers sur un seul mois.

Amadeus : réserver avec l'IA, oui. Lui confier son budget, pas encore

Déplacements Pros – 16 novembre 2026

Les voyageurs utilisent de plus en plus l'IA pour préparer leurs déplacements, mais restent réticents à lui confier leur argent ou leurs décisions. Une étude prospective commandée par Amadeus explore ce que cette relation pourrait devenir d'ici 2032.

Le rapport « The Intelligent Journey 2032 », réalisé par le cabinet Stratforma et le professeur Steven Weber de la Graduate School of the UC Berkeley School of Information pour le compte d'Amadeus, s'intéresse moins aux performances techniques de l'IA qu'à son adoption par les voyageurs et les entreprises. Élaborée à partir des contributions de plus de 50 experts, l'étude propose quatre scénarios possibles. Selon Evantia Giumba, directrice générale d'Amadeus France, elle ne constitue pas une prévision, mais cherche à tester les décisions du secteur face à plusieurs futurs plausibles. « L'IA va très vite, mais la façon dont les pays ou les entreprises vont l'adopter reste incertaine », déclare-t-elle lors d'une conférence de presse. Deux rythmes devront en effet se rejoindre, celui de l'évolution technologique et celui de son intégration dans les produits, les entreprises et les usages.

Une IA déjà acceptée pour préparer, moins pour agir

Selon une précédente étude d'Amadeus, menée auprès de 1.000 voyageurs américains, 74% des personnes interrogées ont déjà utilisé l'IA pour préparer un voyage. Mais seules 20% accepteraient

de lui permettre d'engager des dépenses dans le cadre d'un budget défini, sans validation supplémentaire. L'écart est significatif et montre que les voyageurs peuvent apprécier une aide pour trouver une destination, comparer des options ou construire un itinéraire, tout en refusant encore de déléguer les décisions engageantes. « Entre la recommandation et l'action, la confiance n'est pas la même », insiste la directrice générale d'Amadeus France.

C'est précisément ce passage de l'assistance à la délégation qui pourrait structurer les prochaines années. Les voyageurs pourraient d'abord autoriser l'IA à effectuer certaines tâches simples, puis élargir progressivement son périmètre d'action. Celui-ci devra toutefois être clairement défini : montant maximal, types de dépenses autorisés, fournisseurs sélectionnés, conditions de modification ou nécessité d'obtenir une validation avant toute décision importante. « L'IA est un catalyseur, pas une finalité », nous confie-t-on lors de la présentation. Autrement dit, sa valeur ne se mesurera pas à son caractère « spectaculaire », mais à sa capacité à simplifier réellement le parcours du voyageur.

Quatre scénarios possibles

Le premier scénario, Traveler Served?, décrit une IA qui travaille principalement en coulisses. Elle simplifie la préparation et le déroulement du voyage, mais les voyageurs restent prudents et conservent la plupart des décisions. Dans Machine vs. Machine, l'agent IA du voyageur dialogue directement avec ceux des compagnies aériennes, des hôtels ou des autres prestataires. La recherche et la comparaison des offres ne passeraient alors plus nécessairement par une interface traditionnelle. Les marques, les programmes de fidélité et les canaux de distribution pourraient perdre une partie du contact direct avec le client. Le troisième scénario, The Great Disconnect, repose sur une adoption inégale. Certaines entreprises seraient capables de répondre efficacement aux demandes formulées par des agents IA, tandis que d'autres conserveraient des systèmes moins compatibles. Le voyageur ne bénéficierait alors pas de la même fluidité selon les prestataires choisis.

Enfin, Balanced Boundaries imagine un compromis. L'IA prend en charge la complexité, les vérifications et les tâches répétitives, mais le voyageur garde la possibilité de choisir, de modifier sa décision ou de demander l'intervention d'un professionnel. C'est aussi le scénario dans lequel l'expertise humaine pourrait retrouver de la valeur, notamment pour les itinéraires complexes et les situations difficiles. Ces quatre hypothèses montrent que l'issue ne dépendra pas uniquement des progrès de l'IA, elle dépendra aussi de la vitesse à laquelle les compagnies aériennes, les hôtels, les agences, les aéroports et les services de paiement seront capables de connecter leurs systèmes.

L'identité et le budget comme conditions de confiance

Pour qu'un agent puisse agir au nom d'un voyageur, il devra pouvoir prouver qui il représente et ce qu'il est autorisé à faire. L'étude évoque la nécessité d'une identité numérique vérifiée et d'un portefeuille numérique associé à des règles précises. Les prestataires devront notamment savoir si l'agent est autorisé à acheter un billet, à réserver une chambre, à modifier une prestation ou à engager une dépense supplémentaire. Le système devra également appliquer les mêmes consignes tout au long du parcours. Une limite fixée au moment de la réservation ne devra pas disparaître lorsque survient une perturbation.

La sécurité est donc un sujet central. « Les besoins sont beaucoup plus forts aujourd'hui, car il est devenu plus facile d'attaquer que de défendre », souligne Sylvain Roy, chief technology officer chez Amadeus. Les attaques sont aussi plus évoluées, ce qui impose de renforcer les dispositifs de protection au fur et à mesure que l'IA prend une place plus importante dans les opérations. Selon

lui, la gestion des perturbations sera probablement le test le plus concret. Un agent capable de proposer un voyage devra aussi savoir réagir à une annulation, un retard ou une correspondance manquée. Il devra identifier les options disponibles, vérifier les conditions tarifaires, mobiliser les bons interlocuteurs et expliquer clairement au voyageur ce qui a été décidé.

Le voyage d'affaires ne part pas forcément avec une longueur d'avance

L'IA ne fera pas nécessairement de distinction entre voyageurs d'affaires et voyageurs de loisirs. Les attentes restent proches : trouver une solution adaptée, respecter un budget et pouvoir modifier son déplacement. Le voyage professionnel ajoute toutefois un cadre plus contraint, avec des règles internes, des fournisseurs référencés et des plafonds de dépenses à respecter.

Toutes ces contraintes ne nécessitent pas nécessairement de l'intelligence artificielle. Elles relèvent aussi de règles métiers clairement définies, que les systèmes devront être capables d'appliquer. Le recours à l'IA pourrait donc être différent selon les entreprises, les pays et les niveaux de maturité technologique. Certaines organisations avanceront rapidement vers des agents capables d'agir, tandis que d'autres privilégieront longtemps des outils d'assistance et de recommandation.

Amadeus veut travailler sur l'IA, mais aussi sur ce qu'il y a derrière

Pour Amadeus, l'enjeu ne se limite pas à intégrer une fonctionnalité d'IA dans les outils existants. L'entreprise travaille sur sa propre transformation interne, sur l'amélioration de ses produits et sur l'orchestration des systèmes qui permettent au voyage de fonctionner. Amadeus entend ainsi se positionner comme une infrastructure reliant compagnies aériennes, aéroports, hôtels, agences et assistants numériques. La société devra cependant composer avec l'émergence d'un nouveau canal d'intermédiation : les agents IA eux-mêmes. « La question est de savoir comment s'organisera le contact entre le client, la plateforme et l'agent IA », nous explique-t-on.

Cette évolution pourrait déplacer une partie de la valeur du secteur. Les entreprises ne chercheront plus seulement à vendre un billet ou une chambre. Elles devront aussi être capables de fournir les données, les services et les capacités opérationnelles nécessaires à une gestion complète du voyage. En 2032, l'IA pourrait donc être devenue un intermédiaire ordinaire entre le voyageur et les fournisseurs, mais son rôle exact reste à définir.

La crise climatique redessine déjà la carte du tourisme, les régions les plus visitées sont insuffisamment préparées, selon une étude

Le Monde – 18 novembre 2026

Alors que les risques liés à l'augmentation des températures vont s'accentuer, le secteur touristique doit s'adapter et surtout réduire ses émissions de gaz à effet de serre, qui augmentent, souligne le rapport Destination Climate RiskScan, qui analyse 2 600 régions réparties dans 263 pays.

La crise climatique redessine la carte du tourisme mondial. D'ici au milieu du siècle, environ un tiers des destinations touristiques pourraient être confrontées à la fois à une hausse des risques climatiques et à une dégradation des conditions favorables à leurs activités, dans un scénario moyen d'émissions de gaz à effet de serre. Cette proportion atteindrait 62 % en cas de forts rejets carbonés. C'est le principal constat de Destination Climate RiskScan, un rapport publié mercredi 18 novembre par l'ONG Travel Forward, l'entreprise Risklayer et le Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality, une collaboration de trois universités néerlandaises.

Cette étude, la première aussi large, analyse l'évolution des risques climatiques de près de 2 600 régions réparties dans 263 pays, afin de les aider à s'adapter. Elle est diffusée à l'occasion de la journée consacrée au tourisme à la 31e conférence mondiale sur le climat (COP31) qui se tient jusqu'au vendredi 20 novembre à Antalya (Turquie). « Le tourisme ne peut pas continuer à planifier ses activités en se basant sur un climat qui n'existe plus. Le changement climatique est déjà en train de transformer les conditions dont dépend ce secteur », prévient Jeremy Sampson, directeur de Travel Forward.

Les résultats du rapport sont préoccupants : 78 % des régions devraient connaître une augmentation significative de leur exposition aux risques climatiques d'ici à 2080, si les émissions de CO2 se poursuivent au même rythme. Dans ce scénario, 14 % de ces régions présenteront une exposition très élevée en 2050, contre seulement 3 % en 1980. La hausse des températures constitue le principal danger, mais les zones étudiées devront également faire face à la sécheresse, aux précipitations extrêmes ou aux incendies.

Toutes ces régions ne sont pas affectées de la même manière. Les destinations tropicales d'Asie du Sud-Est, d'Afrique et des Caraïbes sont déjà très exposées. D'autres, moins touchées actuellement, devraient enregistrer les évolutions les plus rapides. Le bassin méditerranéen est ainsi le plus vulnérable, devant l'Afrique du Sud et de l'Est et l'Asie de l'Est. Selon le rapport, seul un quart des régions resteraient stables, tandis que 10 % (essentiellement le nord de l'Europe, du Canada et de la Russie) devraient connaître des conditions plus propices aux activités touristiques – ce qui ne signifie pas l'absence de risques climatiques.

Trop chaud pour les visites

Autre enseignement majeur : le dérèglement climatique pourrait bouleverser le calendrier touristique. En Asie du Sud-Est, la saison propice à la plage et à la baignade passerait de huit mois en 2010 à six en 2080, dans un scénario d'émissions modérées – selon un indice qui pénalise les jours très chauds (au-delà de 40 °C) et très humides. En Méditerranée, cette saison s'allongerait légèrement, mais les conditions favorables aux visites et aux activités en plein air se réduiraient d'un mois au même horizon. Dans les Alpes, les skieurs pourraient dévaler les pistes un mois de moins en moyenne dans de bonnes conditions (l'étude ne modélise pas la production de neige de culture). « Certains tour-opérateurs n'organisent déjà plus de voyage en Grèce en août parce qu'il fait trop chaud, tandis que d'autres sont très inquiets par la poursuite de leurs activités au Portugal et en Espagne en raison des incendies », illustre Jeremy Sampson.

Tout l'équilibre économique et social des destinations pourrait être fragilisé. Les ressources en eau et en énergie, les emplois, les chaînes d'approvisionnement et les infrastructures dont dépend le tourisme sont tous fortement exposés au changement climatique : de quoi entraîner une hausse des perturbations et des coûts. Sans parler de la dégradation des écosystèmes, alors que beaucoup de destinations reposent sur l'attrait de leurs coraux ou des glaciers.

Le secteur touristique doit alors s'adapter de manière urgente. Parmi les signataires de la déclaration de Glasgow sur l'action climatique dans le tourisme (lancée en 2021) qui disposent de plans d'action climatique, seuls 21 % évaluent les risques liés au climat. Et quand des mesures d'adaptation sont mises en œuvre, elles sont progressives plutôt que systématiques.

8 % à 10 % des émissions de CO2

Les auteurs appellent alors les destinations à renforcer la résilience des infrastructures et des communautés locales, à diversifier leurs activités, déplacer leurs calendriers, et à augmenter le financement de l'adaptation, notamment pour les pays les plus vulnérables mais les moins

responsables de la crise climatique. « Aucune organisation touristique ne saisit pleinement l'ampleur du problème. Nous ne pouvons pas nous adapter à un avenir où la température aura augmenté de 3 °C [la trajectoire vers laquelle le monde se dirige à la fin du siècle] », prévient toutefois Stefan Gössling, chercheur à l'université Linné (Suède), qui n'a pas participé au rapport.

Le tourisme doit donc avant tout réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Ce secteur est responsable de 8 % à 10 % des émissions mondiales, principalement du fait des trajets en avion, et ses rejets augmentent, faute de mesures contraignantes. En outre, les destinations touristiques accroissent aussi parfois leur propre vulnérabilité, notamment en détruisant les écosystèmes naturels – comme les coraux et les mangroves – qui leur offrent des protections contre les phénomènes climatiques extrêmes.

Les auteurs mettront en ligne une plateforme gratuite début 2027, prenant en compte d'autres aléas – comme l'élévation du niveau de la mer, les inondations côtières, l'érosion ou les cyclones – ainsi que la capacité d'adaptation des destinations.

Tourisme en France : les réservations aériennes reculent, mais l'hôtellerie résiste

Tour Hebdo – 17 novembre 2026

Malgré les inquiétudes suscitées par le climat social en France, la demande touristique affiche des évolutions contrastées. Selon les dernières données de Sojern, les réservations aériennes ont reculé de 8 % en octobre 2026, tandis que les réservations hôtelières progressent fortement auprès des clientèles françaises et européennes. À l'approche des fêtes de fin d'année, la destination France continue néanmoins de susciter un intérêt soutenu.

Un ralentissement des réservations aériennes en octobre

Après un mois de septembre légèrement positif (+1 % par rapport à 2025), les réservations aériennes à destination de la France ont enregistré une baisse de 8 % en octobre 2026, selon les dernières données publiées par Sojern, spécialiste des solutions marketing pour le secteur du voyage et de l'hôtellerie.

Ce recul concerne notamment les marchés européens, dont les réservations sont passées d'une progression de 5 % en septembre à une baisse de 5 % en octobre. Les marchés internationaux hors Europe, qui affichaient encore une croissance de 11 % en septembre, sont quant à eux revenus à un niveau comparable à celui de 2025. La tendance mérite toutefois d'être relativisée : sur les dix premiers mois de l'année, les réservations aériennes vers la France restent relativement stables, avec une diminution limitée à 1 % par rapport à la même période en 2025. Les marchés émetteurs connaissent également quelques évolutions. En octobre, Madrid devient la première ville d'origine des réservations aériennes vers la France, devant Londres, avec respectivement 5,2 % et 4,9 % des réservations. La part de l'Espagne progresse légèrement, tandis que celle des États-Unis diminue.

L'hôtellerie française portée par les clientèles domestiques et européennes

À l'inverse du transport aérien, le secteur hôtelier affiche une dynamique nettement plus favorable. En octobre, les réservations hôtelières effectuées par les voyageurs français ont progressé de 35 % sur un an, après une hausse de 36 % en septembre. Les Français représentent désormais 59 % des réservations hôtelières enregistrées pour la destination dans les données Sojern, contre 23 % pour les voyageurs européens et 18 % pour les clientèles internationales hors Europe. La progression est particulièrement marquée sur les marchés européens, avec une hausse de 77 % des réservations

hôtelières par rapport à octobre 2025. Sojern invite néanmoins à interpréter cette évolution avec prudence, certains événements ponctuels pouvant influencer les résultats.

À l'inverse, les réservations hôtelières provenant des marchés internationaux hors Europe enregistrent un léger recul de 3 %. Les marchés de proximité continuent par ailleurs de jouer un rôle important dans l'intérêt porté à la destination. Le Royaume-Uni représente 9,3 % des recherches hôtelières pour la France en octobre, devant la Belgique (8,1 %) et l'Espagne (7,9 %). Il convient toutefois de rappeler que les réservations aériennes et hôtelières ne suivent pas les mêmes temporalités. Les billets d'avion sont généralement réservés plusieurs mois avant le départ, tandis que les séjours hôteliers, notamment domestiques, peuvent être organisés plus tardivement.

Pas de report massif des réservations à la dernière minute

Autre enseignement de l'étude : les voyageurs internationaux ne semblent pas modifier significativement leurs habitudes d'anticipation. La proportion de réservations aériennes internationales effectuées plus de deux mois avant le séjour est passée de 27 % en septembre à 29 % en octobre. Une évolution similaire est observée dans l'hôtellerie, où cette proportion progresse de 29 % à 32 %. Ces résultats ne permettent pas de tirer de conclusion définitive sur la confiance des voyageurs, mais ils ne révèlent pas, à ce stade, de tendance généralisée à reporter les décisions de réservation à la dernière minute.

Fêtes de fin d'année : une baisse des réservations aériennes à l'échelle européenne
À l'approche des vacances de Noël, les perspectives restent contrastées. Selon les données arrêtées au 4 novembre 2026, les réservations aériennes à destination de la France pour les fêtes de fin d'année affichent un recul de 18 % par rapport à la même période en 2025. Cette diminution n'est toutefois pas propre à l'Hexagone. Plusieurs destinations européennes enregistrent des évolutions similaires :

- Espagne : -14 %
- Portugal : -12 %
- Italie : -19 %
- Royaume-Uni : -20 %

À l'échelle européenne, les réservations aériennes effectuées par les voyageurs européens pour les fêtes reculent également de 18 %, toutes destinations confondues. En parallèle, la France se distingue par une progression de 22 % des recherches hôtelières, soit la plus forte hausse parmi les cinq destinations étudiées, devant le Portugal (+16 %), l'Italie (+12 %), l'Espagne (+10 %) et le Royaume-Uni (+8 %). Un indicateur encourageant pour les professionnels de l'hébergement, même si ces intentions de voyage ne se traduisent pas systématiquement par des réservations confirmées.

Paris et Strasbourg concentrent l'intérêt des voyageurs

Pour les fêtes de fin d'année, Paris conserve une place prépondérante dans les intentions de voyage, concentrant 76,5 % des recherches hôtelières pour la France et 67,5 % des réservations aériennes. Strasbourg arrive en deuxième position des villes françaises les plus recherchées pour l'hébergement, avec 7,6 % des recherches, une attractivité qui peut notamment s'expliquer par la période des marchés de Noël. Du côté des marchés émetteurs, les voyageurs français représentent 28,2 % des recherches hôtelières pour les fêtes, devant les Américains (13,5 %), les Brésiliens (5,3 %) et les Italiens (4,7 %).

Transformer les intentions de voyage en réservations : un enjeu pour les hôteliers
Pour Sojern, ces résultats illustrent la nécessité de distinguer les différentes dynamiques de réservation plutôt que d'interpréter le recul du transport aérien comme un ralentissement généralisé de la demande touristique. « En octobre, les réservations internationales vers la France ont ralenti, mais les voyageurs français et européens ont continué à réserver leurs séjours à l'hôtel », souligne Céline Chaussegros, VP Global Property Sales & Customer Success chez Sojern. Pour les professionnels de l'hôtellerie, l'enjeu des prochaines semaines sera notamment de convertir les intentions de voyage en réservations effectives, dans un contexte où la demande reste présente mais évolue différemment selon les marchés. Sojern prévoit une nouvelle actualisation de ses données autour du 20 novembre afin d'affiner les perspectives pour les fêtes de fin d'année. L'entreprise organisera également, le 25 novembre 2026, un webinaire à destination des hôteliers, intitulé « Remplir son hôtel en 2027 : tendances, perspectives et stratégies pour préserver les réservations directes dans un contexte d'incertitude ».

PROGEXA
Des experts au service exclusif
des représentants du personnel