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 19 novembre 2026

- **L'extension des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly validée, sous réserve, par le régulateur des transports**
- **Après les vols internationaux, Almaty modernise son terminal domestique**
- **Aéroport de Dubaï : 50,4 millions de passagers sur neuf mois, en baisse de 28,1%**
- **Aéroport de Francfort : six millions de passagers en octobre et un fret en hausse de 4,5% en octobre**
- **Prix des billets d'avion : kérosène, fiscalité... + 13,6% en octobre, vos futurs voyages sont-ils compromis ?**
- **Aéroports européens : la croissance résiste, mais l'hiver s'annonce sous tension**
- **« A la mise en place de l'EES, on nous avait annoncé qu'il allait permettre d'accélérer les temps de contrôle aux frontières, et c'est exactement l'inverse qui s'est passé. »**
- **Voyages d'affaires : Air India et Airbus veulent faire décoller le SAF en Inde**

L'extension des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly validée, sous réserve, par le régulateur des transports

Le Monde – 19 novembre 2026

L'autorité indépendante a donné son feu vert au contrat de régulation économique signé entre l'Etat et le groupe ADP. Cela ouvre la voie à une hausse de la capacité des aéroports franciliens, de 110 millions de voyageurs en 2026 à 130 millions en 2034. Montant des investissements prévus : 8,2 milliards d'euros.

C'était le principal obstacle au grand programme d'extension des aéroports franciliens. Il est désormais levé. Mercredi 18 novembre, l'Autorité de régulation des transports (ART) a émis un avis favorable au contrat de régulation économique (CRE) conclu entre l'Etat et la société Aéroports de Paris (ADP). Ce chantier majeur pour l'entreprise, d'un montant de 8,2 milliards d'euros, s'étalera sur huit années (2027-2034). Le CRE permettra d'augmenter les capacités des plateformes aéroportuaires franciliennes d'environ 16 %, pour les porter à un peu moins de 130 millions de voyageurs, dont 90 millions pour Roissy-Charles-de-Gaulle (contre une capacité de 110 millions de voyageurs en 2026, dont 80 millions pour Roissy).

Cet avis dit « conforme », c'est-à-dire qui s'impose aux parties prenantes, est toutefois assorti de cinq réserves qui devront être levées pour que le document final puisse être signé avec l'Etat avant la fin de l'année 2026. Le régulateur des activités aéroportuaires a en effet considéré que certaines dispositions étaient trop déséquilibrées en faveur d'ADP et au détriment des compagnies aériennes utilisatrices de l'infrastructure, qui paient in fine les travaux à travers les redevances aéroportuaires.

Malgré ces bémols, les grandes lignes économiques du projet sont validées par l'ART : le montant d'investissement de 8,2 milliards d'euros et surtout une hausse des redevances correspondant à l'inflation additionnée de quatre points de pourcentage les deux premières années, puis, de 1,5 point les six années suivantes (soit 2,1 points de pourcentage en plus de l'inflation, en moyenne, sur les huit ans de travaux).

« Nous avions émis un avis simple sur un avant-projet au printemps, assorti de nombreuses recommandations, 38 au total, détaille Thierry Guimbaud, président de l'ART. Dans le document remanié qui nous est parvenu début septembre, il a été tenu compte de l'immense majorité d'entre elles. Nous estimons que le projet, une fois que les réserves seront levées, se rapproche de la meilleure équation économique possible. Notre rôle, en tant que régulateur, consiste à maintenir un équilibre entre, d'un côté, la nécessité d'investir dans des conditions saines et acceptables, donc de dégager des ressources et de faire payer les usagers, et, de l'autre, que ce prélèvement soit le plus efficace et le moins élevé possible. »

« Le groupe ADP accueille positivement cet avis conforme » a indiqué l'entreprise dans un communiqué. Pour le groupe détenu à 50,6 % par l'Etat, malgré les réserves, cette décision « préserve l'équilibre économique du projet, [lequel] repose sur une juste rémunération des capitaux investis, à 5,8 % en moyenne sur la durée du contrat. » Il indique démarrer « dès à présent avec l'Etat les travaux permettant de lever les réserves » et prévoit une signature finale à la mi-décembre, pour une entrée en vigueur visée au 1er janvier 2027. Les tarifs de redevance prendront effet, eux, le 1er avril 2027.

Opposition des low cost

Le projet avait soulevé de nombreuses oppositions, en particulier de compagnies aériennes qui trouvaient que le projet avantageait trop Air France et certains autres grands transporteurs (comme Delta Air Lines) ayant de nombreux voyageurs en correspondance. Les plus petites entités fragiles financièrement ou des low cost comme EasyJet, qui transportent surtout des voyageurs de point à point, considéraient qu'elles allaient payer des « sur-redevances » pour des services dont elles ne bénéficieraient qu'à la marge. Tenant compte d'un certain nombre de ces critiques, l'ART demande expressément, dans ses réserves, un réexamen à mi-contrat de la disposition qui prévoit une ristourne de redevance de 60 % pour les vols en correspondance.

Le régulateur exige aussi que soit introduite une pénalité dissuasive si l'opérateur aéroportuaire prolonge indûment des redevances trop avantageuses. Il demande également que soient rehaussés certains objectifs concernant la gestion des bagages, qui donnent droit à un bonus pour ADP mais qu'il a considérés comme trop faciles à atteindre.

Le régulateur a enfin exigé que le montant de certains travaux à Roissy (391 millions d'euros pour le terminal 3 et 1,27 milliard pour les métros de correspondance du terminal 2) soit spécifiquement chiffré afin de responsabiliser l'entreprise.

Crainte des nuisances

Un autre type d'opposition, lui, n'est en revanche pas pris en compte par l'ART, qui n'est pas compétente en la matière : celui des défenseurs de l'environnement, qu'il s'agisse de riverains craignant une augmentation très forte des nuisances (notamment sonores) avec la hausse programmée du nombre de décollages et d'atterrissages ou de militants favorables à une modération du transport aérien au nom de la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution.

Désormais validé, le projet transformera peu à peu le visage des plateformes aéroportuaires parisiennes. Entre 2027 et 2030 vont ainsi être créés de nouveaux postes de contrôle aux frontières à Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly, afin de résorber les files d'attente. Puis les pistes seront réaménagées pour limiter les embarquements en bus et de nouvelles capacités de traitement de bagages seront ajoutées.

Mais c'est à partir de 2032, que les travaux prendront toute leur ampleur. Au sein du terminal 2 de Roissy-Charles-de-Gaulle, des capacités ferroviaires nouvelles seront créées : l'actuel métro intérieur sera prolongé vers ce qui sera le principal chantier du CRE, un nouveau satellite d'embarquement bâti sur l'emplacement du terminal 2G, actuellement accessible seulement en navettes routières. Par ailleurs, les correspondances train-avion seront facilitées grâce à la création d'un nouveau hub intermodal, à proximité des gares TGV et RER de Roissy. Au total, en additionnant Roissy-Charles de Gaulle et Orly, ce sont 34 nouveaux postes avions dotés de passerelles qui vont être ajoutés.

Cette extension est avalisée à un moment délicat pour le transport aérien, confronté à une forte hausse du prix du kérosène qui a déclenché une augmentation générale du tarif des billets. En France, le nombre de passagers sur la période de janvier à mi-novembre a baissé de 0,5 % par rapport à 2025, après plusieurs années de croissance qui ont suivi la pandémie de Covid-19.

Après les vols internationaux, Almaty modernise son terminal domestique

Air Journal – 19 novembre 2026

L'aéroport d'Almaty a inauguré le 14 novembre son terminal réservé aux vols intérieurs, modernisé pour 29 millions d'euros. Deux ans après l'ouverture du nouveau terminal international, TAV Airports, membre du Groupe ADP, porte à plus de 8 millions de passagers par an la capacité annoncée du T1. Les prochains chantiers concernent les infrastructures utilisées par les avions, avec une aire de dégivrage et une nouvelle voie de circulation.

À Almaty, le terminal des vols intérieurs se modernise sans fermer

Le transfert des vols internationaux vers le nouveau terminal T2 en juin 2024 a permis de rénover l'ancienne aérogare, désormais dédiée aux liaisons intérieures. Lancé en septembre 2025, le chantier a duré treize mois. Les travaux ont été menés par étapes pour que le terminal reste en service. L'inauguration s'est tenue en présence d'Asel Zhanassova, vice-Première ministre et ministre kazakhe des Transports, de Darkhan Satybaldy, maire d'Almaty, et de Serkan Kaptan, directeur général de TAV Airports. Les changements se voient dès l'enregistrement : 23 nouveaux comptoirs ont été installés et la zone de contrôle de sûreté a gagné 200 m². Les espaces d'attente de huit portes d'embarquement ont été rénovés et trois passerelles ont été ajoutées. Les contrôles de sûreté disposent désormais d'un scanner produisant des images en trois dimensions du contenu des bagages.

La rénovation s'est aussi jouée en coulisses. Selon l'exploitant, le système de tri peut désormais traiter 1 680 bagages par heure au départ, contre 990 auparavant. À l'arrivée, la capacité est passée de 1 380 à 2 250 bagages par heure, tandis que la surface de la salle de livraison a presque doublé. Les deux salons Extime ont également été rénovés : celui des départs peut accueillir 110 personnes sur 750 m², celui des arrivées 22 personnes sur 250 m². « Ces améliorations nous permettent d'offrir aux passagers un voyage plus confortable tout en améliorant l'efficacité opérationnelle de l'aéroport », a déclaré Serkan Kaptan, dans le communiqué de TAV Airports.

Le trafic a presque doublé depuis 2021

Principal aéroport du Kazakhstan et plateforme de correspondance d'Air Astana, Almaty a accueilli 11,9 millions de passagers en 2025, contre 6 millions en 2021, année de la prise en main de l'exploitation par TAV Airports. Fin 2025, l'exploitant recensait 42 compagnies desservant 86 destinations dans 30 pays. Les 11,9 millions de passagers comptabilisés en 2025 concernent l'ensemble de l'aéroport, vols intérieurs et internationaux confondus ; les plus de 8 millions annoncés pour le T1 correspondent, eux, à une capacité annuelle, non à un trafic réalisé.

Une aire de dégivrage et une voie de circulation de quatre kilomètres

La modernisation du T1 s'inscrit, selon TAV Airports, dans une deuxième phase d'investissements de 315 millions d'euros, dont l'achèvement est prévu fin 2027. Elle fait suite à un premier programme de 257 millions d'euros, achevé en 2024 et qui comprenait notamment le nouveau terminal international. Le montant cumulé des deux phases doit ainsi atteindre environ 572 millions d'euros.

Côté pistes, le programme prévoit une nouvelle voie de circulation de 4 000 mètres et une aire dédiée au dégivrage des avions, que TAV présente comme une première en Asie centrale. L'exploitant prévoit également de refaire en béton le revêtement de l'une des pistes, de moderniser les aires de stationnement des avions, d'agrandir l'aire réservée au fret et de construire un hangar de maintenance. Autant de travaux qui restent à distinguer du chantier achevé dans l'aérogare : ils portent sur la circulation, le stationnement et la préparation des appareils au départ.

Aéroport de Dubaï : 50,4 millions de passagers sur neuf mois, en baisse de 28,1%

Air Journal – 18 novembre 2026

L'aéroport international de Dubaï (DXB) a accueilli 50,4 millions de passagers entre janvier et septembre 2026, soit 28,1% de moins qu'un an plus tôt. Le recul s'est atténué au troisième trimestre, tandis que plusieurs compagnies, dont British Airways et Royal Air Maroc, ont repris leurs vols. Dubai Airports table sur plus de 70 millions de passagers sur l'ensemble de l'année, loin des 95,2 millions enregistrés en 2025.

À Dubaï, le recul du trafic s'atténue au troisième trimestre

Près de 20 millions de passagers séparent les bilans des neuf premiers mois de 2025 et de 2026. L'an dernier, Dubai International en avait comptabilisé 70,1 millions à fin septembre, porté par un troisième trimestre record à 24,2 millions. Cette année, le trafic est retombé à 18,8 millions entre juillet et septembre, en baisse de 22,1% sur un an. Août a été le mois le plus fréquenté du trimestre, avec 6,6 millions de passagers. Dans son bilan publié le 17 novembre, Dubai Airports évoque les perturbations du début de l'année. Ce recul s'explique essentiellement par la guerre avec l'Iran, qui a perturbé le transport aérien dans la région. La baisse concerne aussi le fret et les mouvements d'avions : de janvier à septembre, DXB a traité 1,215 million de tonnes de marchandises, en repli de 23,2%, et comptabilisé 243 000 décollages et atterrissages, soit 27,6% de moins qu'un an auparavant.

British Airways et Royal Air Maroc de retour à DXB

Dubai Airports recensait à la mi-novembre 57 compagnies reliant DXB à 235 aéroports dans 101 pays. British Airways a repris ses vols début novembre, après le retour d'autres transporteurs, dont Royal Air Maroc, la turque SunExpress et la philippine Cebu Pacific. L'exploitant annonce d'autres reprises dans les semaines à venir. L'Inde est restée le premier marché de DXB au troisième trimestre, avec 2,6 millions de passagers, devant l'Arabie saoudite (1,4 million) et le Royaume-Uni (1,3 million). Londres arrive en tête du classement par ville, avec 784 000 passagers, devant Bombay (528 000) et New Delhi (525 000).

En septembre, 51% des passagers étaient en correspondance. Les 49% restants commençaient ou terminaient leur voyage à Dubaï. Cette répartition rappelle que le trafic de DXB ne se confond pas avec la fréquentation touristique de l'émirat. Selon l'exploitant, la part des trajets ayant Dubaï pour origine ou destination augmente généralement en hiver, au rythme de la saison touristique et des grands événements.

Dubai Airports mise sur l'IA et la biométrie pour fluidifier les terminaux

« Nous prévoyons d'accueillir plus de 70 millions de passagers cette année », a déclaré Paul Griffiths, directeur général de Dubai Airports, dans le communiqué du 17 novembre. Pour absorber le retour progressif du trafic, l'exploitant veut d'abord mieux utiliser les installations existantes. Il rassemble les données et les images issues de différents systèmes de l'aéroport pour suivre les flux de passagers et l'activité des avions. L'intelligence artificielle et l'analyse prédictive doivent aider les équipes à repérer les points de congestion avant qu'ils ne se forment, tandis que le développement du libre-service et de la biométrie vise à réduire les formalités manuelles.

« En associant la technologie à de meilleures méthodes de travail, nous pouvons dégager des capacités supplémentaires sans agrandir l'emprise de l'aéroport, tout en améliorant l'expérience des passagers », a ajouté Paul Griffiths. Dubai Airports ne chiffre pas, dans ce bilan, le gain de capacité attendu. L'exploitant indique toutefois qu'au troisième trimestre, 99,7% des passagers

ont attendu moins de cinq minutes au contrôle de sûreté et que 99,9% ont attendu moins de dix minutes au contrôle des passeports au départ. Ces chiffres mesurent les temps d'attente observés, pas le gain attribuable à l'IA.

Al Maktoum, le relais à long terme de Dubai International

L'optimisation de DXB répond aux besoins immédiats. À plus long terme, la croissance du trafic doit s'appuyer sur Dubai World Central–Al Maktoum International (DWC), le deuxième aéroport de l'émirat. Dubai Airports prévoit qu'il deviendra la principale porte d'entrée internationale de Dubaï au début des années 2030. Le projet d'agrandissement, évalué par l'exploitant à 35 milliards de dollars, vise une capacité annuelle de 150 millions de passagers dans un premier temps, puis de 260 millions à terme. Il s'agit de capacités projetées, et non de prévisions de trafic.

Aéroport de Francfort : six millions de passagers en octobre et un fret en hausse de 4,5% en octobre

Air Journal – 18 novembre 2026

L'aéroport de Francfort a accueilli quelque six millions de passagers en octobre 2026, un chiffre quasi stable sur un an malgré un recul de 4,7% des décollages et atterrissages. Le fret et le courrier aérien ont, eux, progressé de 4,5%, à 187 701 tonnes. Derrière cette hausse, deux moteurs se distinguent : les expéditions au départ de Francfort et le fret transporté en soute des avions de ligne.

Fret aérien à Francfort : les exportations et les soutes tirent la hausse

Le contraste est net sur les pistes du premier aéroport allemand. En octobre, Fraport a comptabilisé 40 498 décollages et atterrissages, soit 4,7% de moins qu'un an plus tôt. Dans le même temps, le tonnage de marchandises a augmenté de 4,7%, à 185 279 tonnes, tandis que celui du courrier aérien a reculé de 6,2%, à 2 422 tonnes. La progression vient d'abord des expéditions au départ : environ 94 600 tonnes ont été chargées à Francfort, soit 10,2% de plus qu'en octobre 2025. À l'arrivée, les volumes déchargés ont au contraire baissé de 1,7%, à quelque 88 100 tonnes. Les expéditions vers l'Asie ont notamment progressé de 18,8%.

La distinction entre avions de ligne et appareils tout-cargo éclaire aussi le bilan : le tonnage transporté en soute des vols passagers a progressé de 9,6%, à environ 78 100 tonnes, contre une hausse de 1,2%, à quelque 109 500 tonnes, à bord des avions-cargos. Ces chiffres mesurent des volumes transportés, non le nombre de vols de chaque catégorie.

Trafic passagers : la Méditerranée soutient le trafic d'octobre

« Les vacances scolaires d'automne ont contribué à maintenir un trafic passagers élevé au cours du mois », indique l'exploitant Fraport dans son communiqué du 12 novembre. Les liaisons avec la Grèce ont enregistré une hausse de 11,2% sur un an, devant celles avec l'Italie (+9,3%) et l'Espagne (+8%). Sur le long-courrier, le trafic a progressé de 12% avec l'Afrique et de 6,9% avec l'Amérique latine. Les Maldives (+72,5%) et la Chine (+15,2%) se sont également distinguées. À l'inverse, le trafic avec le Moyen-Orient a reculé de 17,9%, une baisse que Fraport attribue au contexte géopolitique. Israël fait figure d'exception, avec une hausse de 67,7%.

À Francfort, 53,5 millions de passagers sur les dix premiers mois

D’après l’infographie de Fraport, l’aéroport a accueilli 53,5 millions de passagers de janvier à octobre 2026, soit 0,2% de moins que sur la même période en 2025. Le trafic commercial a totalisé 374 177 mouvements, en baisse de 3,9%. Sur ces dix mois, la branche cargo atteint 1,7 million de tonnes, en hausse de 1,7%. Pour le seul mois d’octobre, elle affiche 182 764 tonnes (+4,1%) : cette série, qui exclut le fret en transit, ne se compare pas directement aux 187 701 tonnes du communiqué mensuel.

Ce bilan intervient quelques mois après la mise en service, le 23 avril, du Terminal 3. Dimensionné pour accueillir jusqu’à 19 millions de passagers par an dans sa configuration initiale, le nouveau terminal augmente la capacité d’accueil de la plateforme. Ce chiffre correspond à la capacité du bâtiment, non à une prévision de trafic supplémentaire.

Groupe Fraport : Lima et Ljubljana progressent, Antalya recule

À l’échelle du groupe, les aéroports activement gérés par Fraport, Francfort compris, ont accueilli environ 18,4 millions de passagers en octobre, soit une hausse de 0,7% sur un an. Ljubljana a enregistré une progression de 15,3%, à 173 699 passagers, et Lima de 12,8%, à quelque 2,4 millions. Antalya a suivi la trajectoire inverse : avec environ 4,8 millions de passagers, la plateforme turque a accusé un recul de 5,4%.

Prix des billets d'avion : kérosène, fiscalité... + 13,6% en octobre, vos futurs voyages sont-ils compromis ?

La Provence – 18 novembre 2026

Le transport aérien français fait face à une conjoncture difficile, marquée par des coûts exorbitants. Les retards ont généré 650 millions d'euros de dépenses supplémentaires pour les compagnies en 2026, tandis que la fiscalité a bondi de 2 à 3 milliards d'euros en cinq ans, menaçant la compétitivité du secteur.

"La plus grosse augmentation de prix de l'histoire en Europe dans les 12 prochains mois" indiquait Michael O'Leary, patron de la low-cost Ryanair, lors d'une conférence de presse à Bruxelles le 20 octobre dernier, cité par RMC. Les prix élevés du kérosène et la crainte d'un alourdissement de la fiscalité causent une certaine déprime au transport aérien en France, selon le constat dressé mardi par la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (Fnam).

"Dans le trafic passager, déjà, on observe un recul uniforme entre tous les segments", explique le président de cette organisation professionnelle, Pascal de Izaguirre, également PDG de la compagnie Corsair.

Le nombre de passagers en baisse

À 139,7 millions, le nombre de passagers en France sur la période de janvier à mi-novembre a baissé de 0,5 % par rapport à 2025. Les voyages internationaux accusent un même recul, de 0,5 % cette année.

Principal problème : le prix du kérosène "qui se stabilise à des niveaux très élevés. Cela fait plusieurs mois que nous subissons un choc extrêmement lourd, sans perspective de baisse significative", a déploré Pascal de Izaguirre devant la presse à Paris.

La secrétaire générale d'Air France-KLM, Lucie Muniesa, a ainsi annoncé que le groupe a révisé à la baisse sa prévision de croissance pour son offre mondiale en 2026 par rapport à 2025, ne tablant plus désormais que sur 2 %, quand elle anticipait 3 à 5 % auparavant.

Au recul du nombre de voyageurs, viennent s'ajouter cinq millions de minutes de retard dans le trafic aérien français en 2026, "soit plus de 650 millions d'euros de coûts pour les compagnies aériennes", a déploré Bertrand Godinot, directeur général France chez EasyJet.

En termes d'offre, la France reste le sixième marché d'Europe, avec 43,3 millions de sièges par an, derrière l'Espagne (69,5 millions) ou le Royaume-Uni (66,9 millions). "Forcément, quand on fait une comparaison des taxes avec mon collègue espagnol, il arrive avec une page vide", a affirmé Bertrand Godinot.

La Fnam s'est dite très hostile aux hausses de fiscalité sur le transport aérien prévues par le projet de loi de finances 2027. "Le poids de la fiscalité française est passé de deux à trois milliards d'euros par an au fil des cinq dernières années. C'est considérable", a relevé Pascal de Izaguirre.

"Pour l'instant, les compagnies font leur travail et absorbent ces hausses sans les répercuter sur le prix des billets", a-t-il ajouté.

Néanmoins, le cumul de ces facteurs a renchéri les billets d'avion cette année, de 10,6 % sur un an en septembre, et de 13,6 % en octobre.

Aéroports européens : la croissance résiste, mais l'hiver s'annonce sous tension

Air Journal – 18 novembre 2026

Le trafic passagers des aéroports européens a progressé de 3,2% en septembre 2026, selon ACI Europe. Derrière cette hausse, les écarts se creusent : Madrid devance Paris-CDG sur le mois, tandis que le marché français recule. L'association aéroportuaire avertit surtout d'un net ralentissement de la croissance des capacités aériennes cet hiver.

Trafic aérien européen : une arrière-saison encore porteuse

L'été joue les prolongations dans les terminaux européens. Après une croissance de 3,4% au troisième trimestre, la fréquentation des aéroports du réseau ACI Europe a augmenté de 3,2% en septembre par rapport au même mois de 2025. Le rapport couvre plus de 450 plateformes, représentant plus de 95% du trafic aéroportuaire européen, selon l'organisation. « Septembre a vu les aéroports européens maintenir leur dynamique de croissance, reflétant en partie la prolongation de la haute saison touristique », souligne Olivier Jankovec, directeur général d'ACI Europe, dans le communiqué du 17 novembre. Il y voit la confirmation d'une demande restée « remarquablement résiliente » pendant l'été, malgré les tensions géopolitiques et économiques.

Cette résistance demeure inégale. Les aéroports du périmètre « UE+ » — Union européenne, pays de l'Espace économique européen, Suisse et Royaume-Uni — affichent une hausse de 2,8%, contre 5,1% pour les autres marchés suivis par l'association.

La France en recul, l'Espagne et l'Italie en tête

Parmi les grands marchés européens, l'Italie (+6,4%) et l'Espagne (+4,2%) conservent une nette avance. Le Royaume-Uni progresse de 1,2%, l'Allemagne stagne presque (+0,1%) et la France

recule de 0,5%. ACI Europe rattache ces divergences à la conjoncture, à l'exposition aux risques géopolitiques et à la fiscalité aérienne, sans chiffrer la contribution respective de ces facteurs.

Le dynamisme espagnol est confirmé par Aena : ses aéroports en Espagne ont accueilli 31,67 millions de passagers en septembre, soit 4,2% de plus qu'un an auparavant. Outre Madrid, Málaga (+6,8%) et Alicante (+11,5%) illustrent la vigueur de plusieurs grandes portes d'entrée touristiques.

En France, les chiffres de Groupe ADP éclairent le contraste entre plateformes : Paris-CDG gagne 1,5%, mais l'ensemble Paris Aéroport, qui réunit Roissy et Orly, perd 1,6%, à 9,08 millions de passagers. Roissy reste par ailleurs à 91,3% de son trafic de septembre 2019.

Madrid dépasse Paris-CDG en septembre

Istanbul conserve la première place européenne avec 7,85 millions de passagers (+2,8%), devant Londres-Heathrow, à 7,18 millions (-2,3%). Madrid-Barajas monte sur la troisième marche avec 6,31 millions de voyageurs (+6,6%), devant Paris-CDG, à 6,22 millions (+1,5%), et Amsterdam-Schiphol, à 6,21 millions (+2%). Les données publiées séparément par Aena et ADP confirment cette courte avance madrilène : 6 313 660 passagers à Barajas, contre 6 223 860 à Roissy.

Les grandes bases à très bas coûts connaissent, elles aussi, des trajectoires divergentes. Istanbul-Sabiha Gökçen (+8,4%), Londres-Luton (+7,3%) et Milan-Bergame (+6,9%) progressent, tandis que Bruxelles-Charleroi (-4,1%) et Paris-Beauvais (-5%) reculent. Quant aux aéroports de moins d'un million de passagers annuels, leur croissance de 3,9% ne suffit pas à effacer les séquelles de la pandémie : leur fréquentation reste inférieure de 24,3% à celle de septembre 2019.

Hiver 2026-2027 : les capacités sous pression

Le principal avertissement concerne désormais l'offre des compagnies. Selon ACI Europe, les capacités en sièges dans les aéroports européens ne devraient augmenter que de 1,6% cet hiver, contre 6,3% l'hiver précédent.

« Les compagnies aériennes passent désormais d'ajustements tactiques de capacités à des réductions plus structurelles pour la saison hivernale », prévient Olivier Jankovec. Il invoque un kérosène durablement cher et une diminution des couvertures financières contre les variations de son prix. L'association redoute également que la hausse des tarifs aériens et les contraintes de pouvoir d'achat ne fragilisent la demande.

Pour les aéroports, l'enjeu ne sera donc plus seulement de conquérir de nouvelles lignes, mais de préserver les dessertes existantes. Une concurrence qu'ACI Europe annonce plus vive, alors même que les mouvements d'avions n'ont progressé que de 1,9% en septembre, moins rapidement que le nombre de passagers. Le fret, lui, a augmenté de 3%.

« A la mise en place de l'EES, on nous avait annoncé qu'il allait permettre d'accélérer les temps de contrôle aux frontières, et c'est exactement l'inverse qui s'est passé. »

Air & Cosmos – 18 novembre 2026

Alors que le système de contrôle renforcé aux frontières extérieures de l'Europe (EES) est censé être « opérationnel » depuis avril 2026, les files d'attente sont toujours très importantes dans les grands aéroports européens. Une plainte a été déposée contre le premier consortium chargé de la mise en place du système, mais les problèmes perdurent, selon Olivier Jankovec, directeur général d'ACI Europe

La mise en place de l'EES, le système d'enregistrement des entrées et des sorties aux frontières extérieures de l'espace Schengen, n'en finit pas de connaître des rebondissements. Alors que son déploiement a connu de très nombreux déboires et généré des files d'attente interminables en aéroport depuis plusieurs mois, le 9 novembre, le Financial Times a révélé que l'Agence européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle (eu-LISA) avait engagé en décembre 2025 une action en justice contre IBM, Atos et Leonardo, les prestataires technologiques de l'EES. Celle-ci « confirme la procédure en cours », mais précise « qu'elle porte sur la phase de développement du système et n'a aucune incidence sur son fonctionnement actuel ». L'agence européenne ne fait pas d'autres commentaires et ajoute que « l'EES est pleinement opérationnel ».

Des inquiétudes pour la période de Noël et au-delà

Une assertion qui est encore loin de faire consensus. « Au moment de la mise en place de l'EES, on nous avait annoncé qu'il allait permettre d'accélérer les temps de contrôle aux frontières, et c'est exactement l'inverse qui s'est passé, et qui continue à se passer », tonne Olivier Jankovec, directeur général d'ACI Europe, principale association professionnelle des exploitants d'aéroports en Europe. « Actuellement, les temps d'attente ont un peu baissé parce que nous sommes dans une période plus creuse, mais en septembre et octobre ils étaient encore de quatre heures en périodes de pointe sur certaines plateformes », explique-t-il. « C'est inacceptable. Et nous sommes très inquiets pour la période de Noël et au-delà de cela, sur ce qui va se passer l'année prochaine », s'inquiète-t-il encore.

Jusqu'au 6 septembre 2026, les États membres pouvaient appliquer une suspension partielle des captures de données biométriques en cas d'engorgement trop important, en revenant à un contrôle classique. « Depuis le mois de septembre, la situation est telle que beaucoup d'États membres ont continué à pratiquer cette suspension. Nous avons fait un relevé des temps d'attente et ils étaient encore très importants, alors même que les États continuaient à pratiquer cette suspension », raconte Olivier Jankovec.

Le 12 octobre dernier, ACI Europe et Airlines for Europe (A4E), le lobby des principales compagnies aériennes européennes, ont donc adressé à la Commission européenne un courrier présentant un plan d'action, demandant de la flexibilité ou la révision de certaines modalités de fonctionnement de l'EES, pour le rendre compatible avec la réalité opérationnelle en aéroport. « En effet, les problèmes qui sont sous-jacents aux perturbations opérationnelles du système ne vont pas pouvoir être réglés en quelques mois », pxpose Olivier Jankovec.

Des bornes défaillantes et une application peu déployée

Ce qui bloque d'emblée, c'est qu'il n'y a pas assez de ressources humaines pour les contrôles d'identité en aéroport. « On nous avait dit que les passagers pourraient se préenregistrer par le biais d'une application développée par eu-LISA, mais elle ne fonctionne actuellement que dans deux États membres, la Suède et le Portugal. Il y a aussi les kiosques en aéroports, où les passagers enregistrent leurs données et passent leurs passeports, qui ne fonctionnent pas », précise encore Olivier Jankovec. Selon une source aéroportuaire, Paris-CDG concentre l'essentiel des difficultés rencontrées en France depuis l'entrée en service de l'EES : « Avec le système de l'EES, les passagers provenant d'un pays tiers à l'Union européenne et à la zone Schengen doivent eux-mêmes fournir, en s'enregistrant sur des bornes spécifiques, leurs données personnelles : passeport biométrique, photo faciale, empreintes digitales. Mais, notamment à Paris, les bornes de préenregistrement sont soit à risque, avec un système de gestion centrale très perturbé, soit totalement inopérantes.

» Les passagers ne peuvent donc pas passer ensuite aux sas correspondants et doivent se rabattre sur un contrôle documentaire classique. « Inutile de préciser qu'au moment des heures de pointe, lors des arrivées matinales de vols américains par exemple, ces perturbations créent très vite des files d'attente très longues », précise Olivier Jankovec. « Il en va aussi de l'image de marque de la France. Quand des arrivées en aéroport se passent de cette manière, cela ne met pas le passager en excellente disposition », ajoute-t-il. Les difficultés tiennent ainsi à la conception et au déploiement de l'EES, à la stabilité du système central et à ses échanges avec les systèmes nationaux.

Bruxelles durcit le ton

« Vu tous les points qu'il y a encore à résoudre, nous avons besoin de continuer à appliquer la suspension partielle. Car, dans un premier temps, la Commission européenne nous a autorisés de manière officieuse à poursuivre cette suspension. À partir de fin octobre, leur positionnement s'est durci », reprend le patron d'ACI Europe. « Huit États membres, dont la France, avaient été mis sous observation. La Commission leur a demandé de produire un plan d'adaptation pour qu'au plus tard à la fin de l'année, le système soit appliqué de manière opérationnelle à 100 %. Certains États membres se sont dits prêts à le faire, mais seulement pour la période du printemps 2027. La Commission leur a répondu que si cela n'était pas fait pour la fin de l'année, des procédures pourraient intervenir à l'encontre des États défaillants », indique Olivier Jankovec. L'EES n'a donc pas fini de faire parler de lui.

Voyages d’affaires : Air India et Airbus veulent faire décoller le SAF en Inde

Air Journal – 18 novembre 2026

Air India et Airbus ont signé, le 17 novembre 2026, un accord pour étudier ce qui pourrait devenir le premier programme volontaire indien de carburant d’aviation durable destiné aux entreprises. Le principe : permettre aux clients professionnels de soutenir l’utilisation de SAF sur certaines lignes et de comptabiliser, sous conditions, les réductions d’émissions associées à leurs déplacements. À ce stade, il ne s’agit pas d’un lancement commercial.

Air India et Airbus étudient l’achat de SAF sur certaines lignes

Comment faire participer les entreprises au surcoût du carburant d’aviation durable sans leur demander d’acheter elles-mêmes du kérosène ? C’est la question à laquelle Air India et Airbus entendent répondre. Leur étude de faisabilité portera sur l’achat et l’utilisation de SAF sur certaines lignes, puis sur la vente ou le transfert, par la compagnie, des certificats associés aux clients professionnels éligibles. Le communiqué ne précise ni les liaisons envisagées, ni les volumes de carburant, ni le calendrier d’un éventuel lancement.

L’accord a été signé par Jürgen Westermeier, président et directeur général d’Airbus pour l’Inde et l’Asie du Sud, et P. Balaji, chargé notamment des affaires institutionnelles au sein du groupe Air India, en présence du ministre indien de l’Aviation civile, Rammohan Naidu Kinjarapu. « Grâce à cette collaboration avec Airbus, nous étudions un mécanisme crédible qui permettrait aux entreprises de soutenir l’adoption du SAF et de réduire les émissions associées aux voyages d’affaires », a déclaré Tewolde Gebremariam, directeur général d’Air India, dans le communiqué de la compagnie.

Certificats SAF : ce que les entreprises pourraient comptabiliser

Les certificats viseraient les émissions dites de scope 3 : pour l'entreprise cliente, il s'agit ici des émissions indirectes liées aux déplacements professionnels de ses salariés. Le principe consiste à distinguer l'usage physique du carburant de l'attribution de son bénéfice environnemental. Un certificat ne signifie donc pas que l'avion emprunté par le salarié a été ravitaillé en SAF. Il doit, en revanche, rester rattaché à une quantité de carburant effectivement utilisée et traçable. L'IATA souligne la nécessité de registres capables d'éviter qu'une même réduction soit revendiquée deux fois au même titre.

La réduction serait calculée en comparant le SAF au kérosène conventionnel sur l'ensemble de leur cycle de vie, de la production à la combustion. Le SAF n'est pas un carburant sans émissions à l'échappement : son avantage se mesure sur ce bilan global et varie selon la matière première et le procédé de fabrication. Air India et Airbus indiquent qu'ils s'appuieraient sur des référentiels reconnus, sans préciser à ce stade les règles détaillées de comptabilisation du futur programme.

En Inde, un objectif de 5% de SAF sur les vols internationaux en 2030

L'initiative intervient alors que New Delhi prépare sa politique nationale sur les carburants d'aviation durables. Le ministre de l'Aviation civile a réitéré les objectifs indicatifs d'incorporation pour les vols internationaux : 1% en 2027, 2% en 2028 et 5% à l'horizon 2030. Ces objectifs nationaux sont distincts du dispositif volontaire étudié par Air India et Airbus, qui cherche à faire émerger une demande supplémentaire auprès des entreprises. Sur le versant industriel, The Indian Express rapporte qu'Indian Oil a préparé une première unité de production de SAF dans sa raffinerie de Panipat.

Reste la question du prix. Selon les estimations publiées en octobre par l'IATA, la production mondiale de SAF devrait atteindre 2,4 millions de tonnes en 2026, soit environ 0,8% de la consommation mondiale de carburéacteur. Le SAF coûte encore deux à trois fois plus cher que le kérosène conventionnel, selon l'association. Pour Air India et Airbus, l'enjeu sera donc de transformer l'intérêt des entreprises en engagements d'achat, avec des certificats dont les réductions d'émissions pourront être vérifiées et comptabilisées.

PROGEXA
Des experts au service exclusif des représentants du personnel