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 20 novembre 2026

- **Roissy : pourquoi ADP a (presque) les coudées franches pour agrandir l'aéroport**
- **Roissy-CDG : l'expansion franchit une étape, le régulateur pose cinq conditions**
- **Crise au Moyen-Orient : les prix des billets d'avion ne cessent de s'envoler**
- **Boeing : la FAA cible une protection moteur du 737 NG et les radioaltimètres du 787**
- **Avec 4,1 % d'augmentation depuis le 1er janvier dernier, les prix des billets d'avion continuent d'augmenter en 2026. Une augmentation qui s'accélère en cette fin d'année, avec un bond de 13 % rien qu'en octobre.**
- **CDG Express : le dernier train livré, ouverture au public prévue le 28 mars 2027**
- **Air France recrute massivement en Île-de-France : 1 200 CDI à pourvoir, voici les profils recherchés**
- **HOP ! donne des ailes à la filière aéronautique auvergnate**

Roissy : pourquoi ADP a (presque) les coudées franches pour agrandir l'aéroport

Les Echos– 19 novembre 2026

L'Autorité de régulation des transports a émis un avis favorable, avec réserves, pour le plan d'investissements de 8,2 milliards d'euros prévu par Aéroports de Paris, pour la période 2027-2034. Un projet sans chantier pharaonique qui vise une croissance régulière du trafic.

Feu vert pour Aéroports de Paris (ADP). Le méga-plan d'investissements d'ADP a reçu mercredi soir un avis conforme de l'Autorité de régulation des transports (ART). Le principal obstacle à l'adoption de ce projet de contrat de régulation économique (CRE), doté d'un montant record de 8,2 milliards d'euros sur la période 2027-2034, est donc dorénavant levé.

Le régulateur a néanmoins émis cinq réserves à corriger en vue d'une signature officielle entre l'Etat et le groupe, prévue à la mi-décembre. Mais ces points « n'affectent pas l'équilibre économique du contrat » qui repose sur « une juste rémunération des capitaux investis, à 5,8 % en moyenne sur la période », se réjouit ADP. Une annonce saluée par les marchés. A la Bourse de Paris, le titre a gagné 4 % ce jeudi.

Le blanc-seing accordé au gestionnaire aéoportuaire reste toutefois entaché de cinq points noirs. Une des réserves de l'ART concerne d'ailleurs la principale pomme de discorde de ces derniers mois : une ristourne tarifaire en faveur des passagers en correspondance malgré l'augmentation globale des redevances pour financer 8,2 milliards d'investissements.

Entrée en vigueur au 1er janvier 2027

Le projet de CRE prévoit en effet une hausse de l'abattement des taxes aéroportuaires pour les voyageurs en transit qui passerait de 40 à 60 %… mais également une majoration annuelle moyenne de l'ensemble des tarifs de 2,1 points hors inflation. Pensée pour renforcer la compétitivité de Roissy face à la concurrence extra-européenne (Istanbul pratique par exemple des remises de 75 % sur le trafic de transit), la mesure avait fait pousser des cris d'orfraie aux transporteurs point-à-point.

Dans nos colonnes, ils dénonçaient un effort collectif bénéficiant seulement à Air France - KLM et à son hub de Charles-de-Gaulle (CDG). Des critiques rejetées par le groupe franco-néerlandais, qui rappelait, à juste titre, la part belle donnée aux autres compagnies lors des précédents CRE. Et AF-KLM d'affirmer « être convaincu que la feuille de route contribuera à renforcer l'attractivité et la qualité de service des aéroports parisiens et bénéficiera à l'ensemble des acteurs opérant sur ces plateformes ».

Pour clore ces débats, l'ART exige l'inscription dans le contrat d'un réexamen obligatoire du niveau et des modalités de l'abattement applicable aux passagers en correspondance quatre ans après l'entrée en vigueur, le 1er avril 2027, de la nouvelle grille de redevances aéroportuaires. Une pénalité dissuasive proportionnée au potentiel trop-perçu d'ADP est également prévue.

Par ailleurs, le régulateur exige un engagement ferme concernant la maîtrise des coûts des grands projets d'investissement que sont l'extension du terminal 3 et les travaux pour les métros de correspondance du terminal 2.

Un projet « sans gigantisme »

Pour ADP, ces chantiers et l'ensemble du projet industriel sont ambitieux, sans être disproportionnés. Le groupe vise une croissance du trafic de 1,9 % par an en moyenne sans « construire de nouvelles grandes cathédrales, sans gigantisme, sans nouveau grand terminal, mais plutôt par une amélioration et une extension des infrastructures existantes », expliquait Philippe Pascal, son PDG.

Exit donc la construction du terminal 4, un temps sur la table, remplacé par de nouvelles salles d'embarquement via une extension (satellite) à l'est de CDG. De nouveaux postes de contrôle aux frontières à Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly seront également construits, tout comme de nouvelles places pour les avions afin de limiter les embarquements « au large » avec des trajets en bus sur le tarmac. Outre l'entrée en service du CDG Express pour mieux relier l'aéroport à la capitale, les correspondances train-avion seront facilitées grâce à la création d'un nouveau hub intermodal, à proximité des gares TGV et RER de Roissy.

Reste le volet climatique, non évalué par l'ART. « L'avis du régulateur se contente d'examiner les aspects financiers du contrat entre le groupe ADP et l'Etat. Son avis conforme ne donne aucune garantie sur l'impact environnemental », tance Jérôme du Boucher, responsable aviation de Transport & Environnement. Selon cette ONG, si le projet d'extension était adopté en l'état, les émissions de l'aéroport d'Orly augmenteraient de 28 % d'ici à 2050.

Charles Plantade

Roissy-CDG : l’expansion franchit une étape, le régulateur pose cinq conditions

Air Journal – 20 novembre 2026

Le programme de transformation des aéroports parisiens franchit un jalon décisif. L’Autorité de régulation des transports a rendu un avis favorable, assorti de cinq réserves, au projet de contrat économique négocié entre l’État et Groupe ADP pour 2027-2034. À la clé : 8,2 milliards d’euros d’investissements régulés, destinés notamment à moderniser les installations et à développer les capacités d’accueil.

Le feu vert n’est pas encore définitif, mais le calendrier reste inchangé. Dans un avis adopté le 10 novembre et publié le 18 novembre 2026, l’Autorité de régulation des transports (ART) s’est prononcée favorablement sur le futur contrat de régulation économique (CRE) d’Aéroports de Paris. Ce texte doit fixer, pour huit ans, les trajectoires d’investissement et d’évolution des redevances aéroportuaires, ainsi que les engagements de l’exploitant en matière de performance et de qualité de service. Pour autant, l’avis du régulateur ne vaut

pas signature du contrat. « Elles devront toutes être levées par l'État et la société ADP avant la signature du contrat », précise l'ART à propos de ses cinq réserves. Groupe ADP vise toujours une signature d'ici à la mi-décembre, après autorisation de son conseil d'administration, puis une entrée en vigueur au 1er janvier 2027.

Roissy et Orly : un programme de 8,2 milliards d'euros sur huit ans

Le chiffre donne la mesure du chantier : 8,2 milliards d'euros d'investissements régulés, exprimés en euros constants de 2025, doivent être déployés entre 2027 et 2034. L'enveloppe a été ramenée de 8,4 à 8,2 milliards d'euros au fil des négociations, sans remise en cause des grandes orientations industrielles présentées par ADP. Elle ne constitue donc pas un budget exclusivement consacré à l'agrandissement de Roissy, mais finance un programme plus large de transformation des aéroports parisiens. À Paris-Charles de Gaulle, les projets structurants comprennent le développement du satellite Est et son raccordement à LISA, la navette ferroviaire reliant actuellement les halls K, L et M. S'y ajoutent un nouveau train de correspondance au sein du hub, l'amélioration des installations de traitement des bagages et le renforcement des capacités d'accueil des avions au contact des terminaux. Le programme prévoit également de nouvelles capacités de traitement aux frontières à Roissy comme à Orly, ainsi que le développement progressif des capacités d'embarquement de l'aéroport du sud parisien.

ADP défend une transformation par étapes, privilégiant l'utilisation plus intensive des installations existantes avant la création de capacités supplémentaires. « Une approche sobre, progressive et modulaire des aménagements », résume le groupe dans son communiqué du 29 juillet présentant l'accord avec l'État.

Contrôles, bagages et correspondances : les priorités du futur contrat

Le séquencement annoncé distingue trois périodes. De 2027 à 2030, la priorité doit aller à la fluidité du parcours des passagers, avec le renforcement des capacités aux frontières, la modernisation des contrôles de sûreté et l'adaptation aux nouvelles exigences réglementaires. Entre 2030 et 2032, l'effort portera sur la densification et l'optimisation des infrastructures existantes. Enfin, la période 2032-2034 doit permettre le développement progressif de nouvelles capacités et le renforcement de l'intermodalité

.Le contrat ne se résume ainsi pas à l'ajout de portes d'embarquement. Il doit également améliorer le fonctionnement quotidien des plateformes, depuis les contrôles jusqu'à la livraison des bagages, en passant par les déplacements des voyageurs en correspondance. Les équipements ferroviaires internes de Roissy et les installations bagages figurent à ce titre parmi les composantes importantes du programme.

Les cinq réserves de l'ART portent sur les coûts, le service et les tarifs

Contrairement au communiqué d'ADP, qui ne détaille pas les réserves, celui du régulateur en précise la portée. Elles visent, selon l'ART, à « assurer la cohérence entre les risques effectivement supportés par ADP et le niveau de rémunération prévu par le contrat ». La première concerne les conditions de résiliation et de poursuite du CRE : le régulateur

demande de supprimer certaines dispositions permettant aux parties de sortir du contrat ou de le poursuivre aux conditions initiales en l'absence d'accord sur sa révision ou d'avis conforme de l'Autorité. La deuxième impose une pénalité suffisamment dissuasive si ADP ne respecte pas le délai de douze mois prévu pour présenter une nouvelle proposition tarifaire après une résiliation anticipée.

La troisième touche directement aux chantiers. L'ART exige que des coûts cibles assortis d'engagements fermes soient fixés dès la signature pour deux ensembles de projets : la densification et l'extension du terminal 3 de Roissy, d'une part, et les travaux d'extension de LISA et du nouveau train de correspondance, d'autre part.

La quatrième porte sur la qualité de service. Le régulateur demande de renforcer les incitations associées notamment à la disponibilité des tapis de livraison des bagages et des passerelles télescopiques, ainsi qu'à la conformité de l'accueil à l'arrivée des personnes handicapées et à mobilité réduite. Enfin, la cinquième impose un réexamen, à mi-parcours, du niveau et des modalités de l'abattement tarifaire accordé aux passagers en correspondance. À ces conditions s'ajoutent huit recommandations, notamment pour améliorer l'information des usagers sur les paramètres du contrat.

Redevances aéroportuaires : une hausse supérieure à l'inflation

Pour les compagnies aériennes, le volet tarifaire constitue l'autre enjeu majeur du contrat. L'équilibre présenté par ADP repose sur une rémunération des capitaux investis de 5,8% en moyenne sur la durée du CRE et sur une trajectoire de redevances plafonnée, en moyenne, à 2,1 points au-dessus de l'indice des prix à la consommation harmonisé. Il ne s'agit donc pas d'une hausse limitée à 2,1% par an, mais d'une progression venant s'ajouter à l'inflation de référence.

Le projet négocié en juillet prévoit une évolution en deux temps : quatre points au-dessus de cet indice en 2027 et 2028, puis 1,5 point au-dessus de l'indice entre 2029 et 2034, hors facteurs d'ajustement. La signature du contrat entraînera l'homologation des tarifs applicables à compter du 1er avril 2027, indique ADP.

Le traitement des correspondances mérite également l'attention des transporteurs. Le projet de juillet prévoit de porter de 40% à 60% l'abattement sur la redevance par passager applicable aux voyageurs en correspondance. L'ART ne demande pas sa suppression, mais exige que son niveau et ses modalités soient réexaminés lors de la revoyure prévue quatre ans après l'entrée en vigueur du contrat.

Une croissance du trafic anticipée, une revoyure en 2030

La trajectoire économique retenue repose sur une hypothèse de croissance moyenne du trafic de 1,9% par an entre 2026 et 2034, contre 1,6% dans la proposition initiale de décembre 2025. Cette hypothèse accompagne un programme destiné à accueillir un trafic plus international, tout en modernisant les installations et en poursuivant la décarbonation des activités aéroportuaires, selon les objectifs affichés par ADP.

Le groupe estime que les réserves du régulateur « n'affectent pas l'équilibre économique du contrat ». Leur levée demeure néanmoins indispensable avant la signature. Et ce cadre de huit ans ne sera pas figé jusqu'à son terme : compte tenu de sa durée dérogatoire, une procédure de revoyure interviendra quatre ans après son entrée en vigueur, soit en 2030 si le calendrier annoncé est respecté. L'avis publié cette semaine ouvre donc la voie au programme de transformation ; il n'en clôt pas l'encadrement réglementaire.
Joël Ricci

Crise au Moyen-Orient : les prix des billets d'avion ne cessent de s'envoler

la1ere.franceinfo – 19 novembre 2026

4,1 % d'augmentation depuis le 1er janvier dernier. Les prix des billets d'avions continuent d'augmenter en 2026. Et ce n'est pas fini. Pire : cette augmentation s'accélère en cette fin d'année : + 13 % rien qu'en octobre. Des annonces dévoilées lors de la conférence de presse mardi à Paris des responsales de la FNAM, le principal syndicat des compagnies aériennes. En cause : la hausse du prix du carburant aérien.

Des billets encore plus chers l'an prochain. La Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers, le principal syndicat des compagnies aériennes le craint fort.

En cause, le prix du kérosène qui ne cesse d'augmenter depuis le début de la crise au Moyen-Orient. "Le prix du kérosène que nous payons actuellement, il est de 1 611 dollars la tonne alors qu'on était à 1 500 en avril et en mai 2026. En tout cas, il ne faut pas s'attendre à une baisse des tarifs parce que le pétrole, qui représentait 25 % de nos coûts, des coûts d'une compagnie aérienne, en représente aujourd'hui de 40 à 45 %. C'est une augmentation absolument gigantesque", déplore Pascal de Izaguirre, président de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM) et PDG de Corsair.

Continuité territoriale discontinue

Une augmentation d'autant plus inévitable que les compagnies aériennes ne bénéficient plus de dispositifs bancaires pour acheter du carburant à prix stable. La crise géopolitique internationale a rebattu les cartes. Les transporteurs doivent donc faire des économies pour ne pas trop augmenter les prix des billets, au risque de perdre leur clientèle.

Et ça commence par l'annulation des vols en période creuse. "On en profite pour faire différents éléments d'entretien de nos avions, on redéploye nos capacités sur d'autres destinations, j'ai évoqué d'autres territoires, notamment les Etats-Unis, et c'est ce qui fait qu'à la fin, on exploite notre flotte au mieux, mais on ajuste à la baisse les capacités pour être capables d'assurer cette continuité tous les jours et c'est ce qu'on fait sur les Antilles, sur la Réunion, on a des vols qui vont de quelques fréquences par semaine à deux ou trois fréquences par jour en fonction des périodes d'activité", explique Géry Mortreux, directeur général d'Air Caraïbes & French Bee.

Moins de vols en période creuse, c'est donc une continuité territoriale mise à mal, avec des conséquences directes pour les populations locales qui pourront moins se déplacer. Par conséquent, moins de revenus pour la plupart des transporteurs, qui sont de petites compagnies aériennes dédiées à assurer cette continuité territoriale, d'où le (r)appel à l'aide auprès de l'Etat.

Pas de prêts bancaires

"Nous demandons des mesures de soutien aux pouvoirs publics. Un accompagnement en matière de trésorerie pour nous permettre d'avoir des échéanciers, de paiement des taxes, des redevances. Et puis également, nous souhaiterions pouvoir recourir à des PGE, à des prêts garantis par l'Etat, parce que vous doutez qu'aujourd'hui, c'est pas le système bancaire qui va faire des prêts aux compagnies aériennes", précise Pascal de Izaguirre.

La crise au Proche et au Moyen-Orient n'en finit pas de déstabiliser le transport aérien mondial.

Les habitants et les professionnels des territoires et collectivités ultramarines en font directement les frais.

Par Rédaction Outre-mer La 1ère, Eric Tang

Boeing : la FAA cible une protection moteur du 737 NG et les radioaltimètres du 787

Air Journal – 19 novembre 2026

Sur le Boeing 737 NG, une donnée erronée de position des spoilers pourrait empêcher la déconnexion automatique de l’automanette en cas d’écart excessif de poussée entre les moteurs. Sur le Boeing 787, des pertes de données valides à faible hauteur conduisent la FAA à imposer le remplacement de câbles des radioaltimètres. Les deux consignes de navigabilité, sans lien technique entre elles, concernent respectivement quelque 300 et 169 avions immatriculés aux États-Unis.

Boeing 737 NG : des contrôles répétés pour protéger l’avion d’une poussée asymétrique

Une protection conçue pour réagir à un déséquilibre de poussée pourrait ne pas se déclencher au moment où elle est nécessaire. C’est le risque visé par la consigne AD 2026-23-04 de la Federal Aviation Administration (FAA), dont la publication au Federal Register est prévue le 20 novembre 2026. Le texte, mis à disposition du public avant sa publication officielle, doit entrer en vigueur quinze jours plus tard. Il vise certains 737-600, 737-700, 737-700C, 737-800 et 737-900 de la famille Next Generation, et non les 737 MAX.

En croisière, le dispositif de surveillance baptisé MONFD doit déconnecter l'automanette — le système qui règle automatiquement la poussée — si l'écart entre les deux moteurs devient excessif. Une telle asymétrie tend à faire dévier l'avion et peut compromettre sa stabilité latérale. Or, selon les éléments publiés, une information erronée ou absente sur la position des spoilers, ces panneaux mobiles situés sur le dessus de l'aile, peut passer inaperçue et empêcher la protection de fonctionner. Le défaut identifié ne provoque donc pas lui-même l'écart de poussée : il risque de neutraliser la protection censée y réagir.

La FAA prescrit des essais répétés à l'aide du dispositif d'autodiagnostic du système de commande de vol. L'objectif est de détecter des anomalies qui pourraient rester latentes, plutôt que de procéder à un contrôle unique sur les quelque 300 appareils du registre américain visés par la mesure.

Boeing 787 : de nouveaux câbles pour les radioaltimètres

Sur le Dreamliner, le problème se manifeste à un autre moment du vol. La FAA a reçu des signalements faisant état d'une fréquence accrue de données non calculées par le système radioaltimétrique à faible hauteur, pendant l'approche et l'atterrissage. Contrairement à l'altimètre barométrique, qui déduit l'altitude de la pression atmosphérique, le radioaltimètre mesure la hauteur de l'avion au-dessus du sol. Cette information est particulièrement utile dans les dernières phases de l'approche, notamment lorsque la visibilité est réduite. Faute de correction, ces perturbations « pourraient compromettre la poursuite du vol et l'atterrissage en toute sécurité », avertit la FAA dans sa consigne.

Publiée le 9 novembre, la consigne AD 2026-22-09 entrera en vigueur le 14 décembre 2026. Elle vise certains 787-8, 787-9 et 787-10 identifiés dans un bulletin Boeing daté du 23 décembre 2024. Les exploitants devront remplacer les câbles coaxiaux d'émission et de réception des radioaltimètres gauche et droit par des câbles de plus gros calibre, sans changer les instruments eux-mêmes. Il ne s'agit pas d'une mesure contre les interférences de la 5G : la consigne porte sur le câblage embarqué et n'attribue pas les anomalies signalées aux réseaux mobiles.

Cinq ans pour modifier les Dreamliner concernés

La FAA a maintenu un délai de cinq ans pour réaliser les travaux, sans imposer d'immobilisation immédiate. Lors de la consultation, American Airlines a indiqué que Boeing lui avait annoncé plus de 500 jours de délai pour obtenir les câbles requis. À l'inverse, la Foundation for Aviation Safety s'est interrogée sur la nécessité d'accorder jusqu'à cinq ans pour corriger un défaut touchant un équipement utilisé près du sol. Le régulateur dit avoir tenu compte de l'urgence, de la disponibilité des pièces et de la possibilité d'intégrer l'intervention aux visites de maintenance programmées.

L'agence chiffre l'opération à 31 heures de travail et 17 805 dollars par avion, soit un peu plus de 3 millions de dollars pour les 169 Dreamliner immatriculés aux États-Unis, avant une éventuelle prise en charge au titre de la garantie. Comme pour le 737 NG, le chiffre avancé

par la FAA correspond au parc américain concerné : il ne constitue pas un décompte mondial.

Joël Ricci

Avec 4,1 % d'augmentation depuis le 1er janvier dernier, les prix des billets d'avion continuent d'augmenter en 2026. Une augmentation qui s'accélère en cette fin d'année, avec un bond de 13 % rien qu'en octobre.

la1ere.franceinfo – 19 novembre 2026

Avec 4,1 % d'augmentation depuis le 1er janvier dernier, les prix des billets d'avion continuent d'augmenter en 2026. Une augmentation qui s'accélère en cette fin d'année, avec un bond de 13 % rien qu'en octobre.

Les billets d'avion au départ et vers les Outre-mer seront-ils plus chers l'année prochaine ? C'est ce que craint que la FNAM, la fédération nationale de l'aviation et de ses métiers - le principal syndicat des compagnies aériennes –, réunit mardi 17 novembre. Car le cours du baril de pétrole raffiné ne cesse d'augmenter depuis le début de la crise au Moyen-Orient en 2023 ."Le prix du Kérozène que nous payons aujourd'hui est de 1611 dollars la tonne, alors qu'on était à 1500 en avril-mai 2026", souligne Pascal de Izaguirre, PDG de Corsair et président de la FNAM.

Cette hausse du prix du baril laisse très peu de place à une évolution positive du prix des billets d'avion. " Il ne faut pas s'attendre à une baisse des tarifs parce que le pétrole qui représentait 25% des coûts d'une compagnie aérienne, représente actuellement 40 à 45%. C'est une augmentation absolument gigantesque", déplore Pascal de Izaguirre.

L'annulation des vols comme solution pour freiner la hausse des billets d'avion

L'augmentation du prix du billet d'avion est d'autant plus inévitable que les compagnies aériennes ne bénéficient plus de dispositif bancaire pour acheter du carburant à un prix stable.

La crise géopolitique a rebattu les cartes et les transporteurs aériens doivent faire des économies. Ils sont aussi face à un dilemme : ne pas trop augmenter les prix pour ne pas perdre leur clientèle. Pour préserver un équilibre financier, ils ont trouvé une solution : annuler des vols en période creuse…

« Le principe est qu'on ajuste nos capacités à la demande. Elle reste assez forte sur les Outre-mer lors des périodes de fortes saisons (fête de fin d'année/ juillet-août) et après il y a une variabilité sur lors des périodes plus faibles, c'est-à-dire en septembre/ octobre. »

Géry Montreux, directeur général d'Air Caraïbes et French Bee · ©A Outre-mer la 1ère

Un ajustement de l'offre qui sera mis à profit par les compagnies aériennes. "On profite pour faire les différents éléments d'entretiens de nos avions et on redéploye nos avions sur d'autres destinations, comme les Etats-Unis", explique Géry Mortreux.

Les compagnies aériennes demandent de l'aide à l'Etat

Moins de vols en période creuse, c'est donc une continuité territoriale mise à mal, avec des conséquences directes pour les populations locales qui pourront moins se déplacer. Et une baisse de revenus pour la plupart des transporteurs qui sont de petites compagnies aériennes dédiées à assurer justement cette continuité territoriale.

D'où leur appel à l'aide auprès de l'Etat. "Nous demandons des mesures de soutien auprès des pouvoirs publics, déclare Pascal de Izaguirre, PDG de Corsair et président de la FNAM. C'est-à-dire un accompagnement en matière de trésorerie pour nous permettre d'avoir des échéanciers de paiement des taxes et des redevances. Nous souhaiterions aussi avoir recours à des PGE, des prêts garantis par l'Etat, parce qu'aujourd'hui ce n'est pas le système bancaire qui va faire des prêts aux compagnies aériennes."

La crise au proche et Moyen-Orient continue de déstabiliser le transport aérien mondial. Les habitants et les professionnels des territoires et collectivités ultramarines en font directement les frais.

Par Samuel Piqueur, Jean-Michel MAZEROLLE

CDG Express : le dernier train livré, ouverture au public prévue le 28 mars 2027

Air Journal – 19 novembre 2026

Le CDG Express franchit une nouvelle étape avant son lancement commercial : la treizième et dernière rame a été livrée cette semaine. Des marches à blanc, sans voyageurs, doivent débuter dès janvier 2027, avant une ouverture prévue le 28 mars 2027.

La flotte désormais au complet

Avec la réception de son dernier train, le CDG Express dispose des 13 rames Coradia Polyvalent destinées à assurer le service. Construites par l'industriel espagnol CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) dans son usine de Reichshoffen, en Alsace, elles offrent chacune 420 places assises et peuvent atteindre 150 km/h, selon son exploitant Hello Paris.

« La 13e rame a été livrée lundi par le constructeur CAF […], elles devront toutes avoir roulé au moins 3 000 kilomètres avant leur mise en service commercial », a indiqué Myriam Taghzouti, responsable chez Hello Paris, lors d'un point presse.

La prochaine échéance sera le démarrage des marches à blanc, annoncé pour début janvier, rapporte Le Parisien. Ces circulations sans voyageurs précéderont l'ouverture au public le 28 mars 2027.

Roissy à 20 minutes de la gare de l'Est

La liaison assurera un trajet de 20 minutes sans arrêt intermédiaire entre Paris-Gare de l'Est et le terminal 2 de Paris-Charles de Gaulle. Un départ est prévu toutes les 15 minutes, dans les deux sens, de 5 heures à minuit, tous les jours de l'année.

L'exploitation sera assurée par Hello Paris, société détenue à parts égales par Keolis, filiale de SNCF Voyageurs, et RATP Dev, filiale du groupe RATP. Le service s'adressera notamment aux passagers aériens recherchant une liaison directe entre la capitale et l'aéroport.

Le billet sera valable sur le départ choisi par le voyageur, sans obligation de réserver un horaire fixe, précise le site officiel. Des agents seront présents dans les deux gares ainsi qu'à bord des trains, du premier au dernier départ. Les rames disposeront également d'une connexion Wi-Fi et de prises USB-A et USB-C à chaque siège.

Un aller simple à 25 euros

Le tarif normal sera de 25 euros pour un aller simple et de 42,50 euros pour un aller-retour. La vente des billets a déjà commencé sur le site du CDG Express. L'exploitant prévoit aussi des distributeurs dédiés en gare et un dispositif de paiement direct par carte bancaire, dit « open payment ».

Les détenteurs d'un forfait Navigo mensuel ou annuel en cours de validité bénéficieront d'une réduction de 35%. Cette disposition prendra la forme d'un tarif réduit à l'achat d'un billet CDG Express, et non d'un accès au service avec le seul abonnement Navigo.

Pour accompagner une clientèle largement internationale, le site de réservation est proposé en onze langues. Les annonces à bord seront diffusées en français, en anglais et en espagnol.

Un objectif de 7 à 8 millions de voyageurs

Hello Paris vise une fréquentation annuelle de 7 à 8 millions de voyageurs à l'horizon 2029-2030, soit environ 10% du trafic passagers attendu à Paris-Charles-de-Gaulle, selon les objectifs présentés par l'exploitant.

À un peu plus de quatre mois de l'ouverture prévue, la livraison de l'ensemble des trains marque ainsi une étape importante. Le prochain jalon sera le lancement, en janvier, des circulations sans voyageurs, avant l'arrivée des premiers clients au printemps 2027.

Alain Hai

Air France recrute massivement en Île-de-France : 1 200 CDI à pourvoir, voici les profils recherchés

ACTU – 20 novembre 2026

Air France lance une vaste campagne de recrutement en Île-de-France. Plus de 1 200 CDI sont annoncés d'ici fin 2028, y compris pour des personnes en reconversion.

Vous rêvez de travailler dans l’aéronautique ? C’est peut-être le moment de tenter votre chance. Air France prévoit de recruter plus de 1 200 personnes en CDI d’ici fin 2028, principalement pour renforcer ses activités de maintenance en Île-de-France. Une vaste campagne de recrutement a été lancée, avec des opportunités ouvertes à des profils très différents.

Et contrairement à ce que l’on pourrait imaginer, il n’est pas forcément nécessaire d’avoir déjà travaillé dans l’aviation pour postuler.

Plus de 1 200 embauches sur trois sites franciliens

La compagnie aérienne cherche à renforcer les effectifs de sa division maintenance, qui compte actuellement 7 500 salariés. Les recrutements annoncés concernent trois sites en région parisienne : l’aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, à Roissy, celui de Paris-Orly et le site industriel de Villeneuve-le-Roi, dans le Val-de-Marne.

Les embauches doivent s’échelonner jusqu’à la fin de l’année 2028. Elles concerneront principalement des postes de mécaniciens et de techniciens spécialisés dans l’entretien et la réparation des appareils.

Les besoins sont nombreux et couvrent plusieurs spécialités : maintenance des avions, structures aéronautiques, moteurs, équipements, mais aussi logistique et gestion des approvisionnements.

Ces recrutements doivent notamment permettre à Air France d’accompagner les évolutions technologiques du secteur. Sa division industrielle entretient non seulement les avions du groupe Air France-KLM, mais intervient également sur des appareils exploités par des compagnies aériennes clientes.

Quels sont les profils recherchés par Air France ?

C’est l’une des particularités de cette campagne : Air France ne recherche pas uniquement des professionnels déjà expérimentés dans l’aéronautique.

Plusieurs catégories de candidats sont concernées :

Les jeunes diplômés de formations techniques, notamment en mécanique, électronique et aéronautique.

Les mécaniciens et techniciens possédant déjà une expérience dans le secteur aérien.

Les professionnels de la logistique et de la gestion des approvisionnements.

Les salariés issus d’autres industries, notamment de l’automobile et du ferroviaire, dont certaines compétences peuvent être transférées à l’aéronautique.

Les personnes souhaitant entreprendre une reconversion professionnelle.

Une ouverture qui peut notamment intéresser les techniciens franciliens désirant changer de secteur sans abandonner leur spécialité.

Air France précise que les nouveaux collaborateurs bénéficient de formations et d'un accompagnement tout au long de leur parcours, notamment avec France Travail et l'AFMAé, le centre de formation d'apprentis des métiers de l'aérien.

Les salariés peuvent également évoluer vers d'autres spécialités de la maintenance ou vers différentes activités de la compagnie.

La compagnie souhaite aussi attirer davantage de femmes

Avec cette campagne baptisée « La mécanique en grand », Air France entend également modifier l'image des métiers techniques de l'aéronautique.

Aujourd'hui, les femmes représentent 17,6 % des effectifs de sa branche industrielle, une proportion qui a doublé en dix ans. La compagnie souhaite poursuivre cette progression en encourageant davantage de candidates à se tourner vers ces professions.

Pour illustrer les différents métiers, la campagne met en scène quatre salariés travaillant à Orly et à Roissy, dans la maintenance des cabines, des avions, des structures et des moteurs.

Thomas Martin

HOP ! donne des ailes à la filière aéronautique auvergna

News Auvergne – 18 novembre 2026

L'aéronautique auvergnate a de quoi garder la tête dans les nuages. À Clermont-Ferrand, HOP ! passe à la vitesse supérieure. La filiale à 100 % d'Air France va investir près de 4 millions d'euros pour installer une troisième ligne de maintenance sur son site de l'aéroport Clermont-Ferrand Auvergne. Sa mission ? Prendre en charge les Airbus A220, un appareil dont la flotte monte en puissance au sein du groupe Air France-KLM.

Une opération qui ne doit rien au hasard. Après deux installations dédiées à cet appareil à Paris-Orly, Clermont-Ferrand devient le troisième site du groupe à accueillir cette activité. Un choix stratégique qui confirme la place de la plateforme auvergnate dans l'organisation industrielle de la compagnie.

Le calendrier est déjà lancé. La première grande visite technique, baptisée « check C », doit débuter à la mi-mars 2027. Une intervention lourde qui immobilise chaque avion pendant environ six semaines. À terme, six à sept appareils seront ainsi entretenus chaque année, entre septembre et mai.

Soixante emplois supplémentaires à la clé

Pour accueillir ces nouveaux pensionnaires, pas question de repartir de zéro. HOP ! va adapter son hangar existant, acquérir des équipements et outillages spécifiques, installer des docks et constituer un premier stock de pièces détachées. L'investissement couvre également le recrutement et la formation des équipes.

C’est l’autre bonne nouvelle pour le territoire. Le développement de cette activité doit s’accompagner de 60 recrutements, faisant passer les effectifs du site de 300 à 360 salariés d’ici à l’été 2027. Techniciens avion et cabine, chaudronniers, magasiniers, logisticiens… Les profils recherchés sont variés et témoignent de la diversité des compétences mobilisées dans la maintenance aéronautique.

Le projet bénéficie aussi d’un coup de pouce régional de 200 000 euros, destiné à financer la formation des futurs collaborateurs. « Le développement de cet atelier de maintenance est un formidable signal : il récompense le travail des équipes et leurs compétences », souligne Laurent Wauquiez, conseiller spécial de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Un poids lourd économique régional

Au-delà des emplois, l’opération répond à un enjeu industriel pour HOP !. En développant ses capacités de maintenance, la compagnie entend diversifier les activités de son site clermontois, mais aussi réduire ses coûts unitaires et ses frais fixes. Le groupe cherche à sécuriser ses capacités d’entretien pour une flotte d’A220 en croissance, alors que les infrastructures spécialisées restent encore limitées en Europe.

Cette nouvelle activité vient conforter le poids d’Air France-KLM dans l’économie régionale. Selon une étude présentée en septembre 2026, le groupe génère 3,4 milliards d’euros de retombées économiques annuelles en Auvergne-Rhône-Alpes, soit environ 1 % du PIB régional, et soutient près de 38 000 emplois directs, indirects et induits.

Geneviève Colonna d’Istria

PROGEXA
Des experts au service exclusif
des représentants du personnel