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 23 novembre 2026

- **Grève en Belgique : Brussels Airport à l'arrêt de 7 heures à 21 heures ce lundi**
- **Le ministre américain des Transports affirme que le trafic aérien reviendra à la normale d'ici lundi**
- **Milan : trafic en hausse à Malpensa et Linate, premiers espaces du Terminal 1 XL attendus en 2027**
- **Accor : le fonds activiste Parvus réclame le départ du Pdg Sébastien Bazin**
- **Voyages d'affaires : 404 milliards d'euros de dépenses attendues en Europe, dont 45 en France**
- **Modernisation de Roissy : le feu vert des autorités ne dissipe pas les désaccords entre compagnies**
- **Asie-Pacifique : des avions bien remplis, mais des marges sous pression à l'approche de 2027**
- **L'État efface une créance de 80 millions d'euros pour Corsair**
- **Lille-Lesquin : la justice débloque l'extension, l'aéroport vise 3,5 millions de passagers**
- **Aérien : Amex GBT prévoit des hausses de tarifs modérées en 2027 ?**
- **Lufthansa serre la vis : 1 000 postes menacés à Francfort et Munich**

Grève en Belgique : Brussels Airport à l'arrêt de 7 heures à 21 heures ce lundi

Air Journal – 23 novembre 2026

Tous les vols au départ et à l'arrivée de Brussels Airport entre 7 heures et 21 heures sont annulés ce lundi 23 novembre 2026. En cause : la participation d'une partie des contrôleurs aériens de skeyes à la mobilisation nationale contre les mesures d'économies du gouvernement belge. Charleroi est également touché, tandis que Brussels Airlines dénonce une annonce tardive compliquant la réorganisation des voyages.

Brussels Airport : quatorze heures sans vols réguliers

La mobilisation sociale belge se traduit par un coup d'arrêt au trafic aérien. Brussels Airport a confirmé l'annulation de l'ensemble des départs et des arrivées programmés entre 7 heures et 21 heures, heure locale, ce lundi. La précision horaire est importante : contrairement à ce que pourrait laisser entendre l'annonce d'une annulation de « tous les vols lundi », la mesure communiquée par Brussels Airport porte sur cette plage de quatorze heures, et non explicitement sur l'intégralité de la journée. Les passagers dont le départ ou l'arrivée est prévu en dehors de ces horaires doivent néanmoins vérifier le maintien de leur vol auprès de leur compagnie.

L'aéroport attendait initialement 59 500 passagers sur 429 vols entre 6 heures et 22 heures : 213 départs, représentant 28 000 voyageurs, et 216 arrivées, avec 31 500 passagers.

Grève chez skeyes : le contrôle aérien réduit aux services indispensables

À l'origine de cette interruption, la participation d'une partie des contrôleurs de skeyes à la journée d'action nationale contre les mesures d'économies du gouvernement fédéral. Le prestataire belge de navigation aérienne a annoncé samedi qu'il ne pourrait pas maintenir ses services habituels pendant la période concernée. « Les effectifs prévus ne permettront pas de garantir la gestion du trafic aérien habituel dans des conditions de sécurité optimales durant cette période. Skeyes se voit dès lors contrainte de suspendre temporairement les services concernés », explique l'entreprise dans un communiqué. La suspension concerne les aéroports belges ainsi que l'espace aérien relevant de sa responsabilité, entre 7 heures et 21 heures. Le contrôle aérien restera limité aux « services minimaux indispensables », destinés aux situations d'urgence et aux autres vols critiques pour la sécurité.

Brussels Airlines dénonce une décision annoncée tardivement

Pour les compagnies aériennes, l'annonce impose de revoir les programmes dans un délai particulièrement court. Brussels Airlines dit « profondément regretter cette communication extrêmement tardive de cette décision ». Selon la compagnie, les échanges menés en amont entre les acteurs du secteur laissaient jusqu'alors envisager un impact très limité de la mobilisation sur les opérations à Zaventem (Brussels Airport). « Jusqu'à il y a quelques heures encore, l'impact attendu sur les opérations à Brussels Airport était proche de zéro », affirme Brussels Airlines. La compagnie souligne qu'une interruption annoncée à la dernière minute rend la préparation « exceptionnellement compliquée » pour les transporteurs, les aéroports et leurs partenaires opérationnels, notamment pour limiter les conséquences sur les passagers.

Charleroi également paralysé par la grève nationale

Brussels Airport n'est pas le seul aéroport concerné. À Charleroi, l'interruption du contrôle aérien empêche également les décollages et les atterrissages pendant la plage annoncée. Le gestionnaire Brussels South Charleroi Airport déplore une décision aux « conséquences désastreuses », alors

qu'il indique avoir organisé avec ses équipes la poursuite de ses activités malgré la mobilisation nationale.

L'aéroport invite les voyageurs à ne pas se déplacer sans confirmation de leur compagnie aérienne. Celle-ci doit leur communiquer les solutions proposées, notamment un réacheminement ou un remboursement. Charleroi appelle également les autorités à mettre en place un plan coordonné pour préserver l'activité et la compétitivité des aéroports belges.

Vol annulé à Bruxelles : vérifier sa réservation avant de partir

À Brussels Airport, les compagnies doivent contacter directement les passagers concernés pour les informer des possibilités offertes. Le gestionnaire souligne toutefois un point susceptible de créer de la confusion : « L'aperçu des vols sur le site web n'affichera les annulations qu'une fois celles-ci enregistrées par la compagnie aérienne. » L'absence immédiate d'une mention d'annulation sur le tableau des vols ne garantit donc pas le maintien d'un départ ou d'une arrivée pendant la période d'interruption.

Les accès à l'aéroport peuvent eux aussi être perturbés par le mouvement social. Brussels Airport recommande de consulter les informations actualisées des opérateurs de transports publics, notamment la STIB et De Lijn. Avant tout déplacement, la vérification auprès de la compagnie demeure ainsi indispensable, y compris pour un vol programmé avant 7 heures ou après 21 heures.

Le ministre américain des Transports affirme que le trafic aérien reviendra à la normale d'ici lundi

Boursorama – 22 novembre 2026

Le ministre des Transports, Sean Duffy, a déclaré dimanche que le trafic aérien américain reviendra à la normale d'ici la fin de la journée de lundi, plus d'une semaine après que l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) a imposé une interdiction de décollage à l'échelle nationale.

« Il faut un certain temps aux compagnies aériennes pour réorganiser l'ensemble de leurs équipages et de leurs appareils. Nous allons commencer à constater une amélioration dès aujourd'hui, mais je pense que la situation reviendra à la normale dès demain », a déclaré M. Duffy lors d'une interview dans l'émission "Meet the Press" de NBC.

Milan : trafic en hausse à Malpensa et Linate, premiers espaces du Terminal 1 XL attendus en 2027

Air Journal – 22 novembre 2026

Les aéroports de Milan-Malpensa et de Milan-Linate devraient terminer 2026 sur une hausse de trafic d'environ 3,5 %, malgré les perturbations des liaisons avec le Moyen-Orient. Leur exploitant, SEA (Società per Azioni Esercizi Aeroportuali), prévoit une nouvelle progression en 2027, mais à un rythme plus modéré. À Malpensa, les premiers espaces de l'extension du Terminal 1 doivent ouvrir à l'été 2027 pour mieux accueillir les passagers des vols hors Schengen.

Linate progresse plus vite que Malpensa

De janvier à septembre 2026, Malpensa a accueilli 24,09 millions de passagers, en hausse de 0,9 % sur un an, tandis que Linate a atteint 9,02 millions de passagers, soit une progression de 8,7 %, selon Assaeroporti, l'association des aéroports italiens. L'écart était encore plus marqué au premier semestre : Malpensa avait reculé de 0,5 %, sous l'effet de la réduction des vols vers le Moyen-Orient et de travaux sur l'une de ses pistes. Dans le même temps, Linate avait progressé de 10 %, bénéficiant notamment du transfert temporaire de certains vols de Malpensa vers des destinations de l'espace Schengen.

En octobre, le trafic des deux aéroports a progressé de 7 % sur un an, d'après leur exploitant SEA, qui estime à quelque 500 000 passagers le manque à gagner lié aux perturbations au Moyen-Orient. « Les compagnies à très bas coûts ont continué d'investir au-delà de nos attentes, et ITA Airways a obtenu d'excellents résultats à Linate », a expliqué le directeur général de SEA, Armando Brunini, au quotidien Corriere della Sera.

De nouvelles lignes à Malpensa, mais des prévisions prudentes

Pour 2027, SEA s'attend à une hausse du trafic sans avancer de taux précis. Armando Brunini souligne la « résilience de la demande », mais évoque aussi le risque de nouvelles fermetures d'espaces aériens et d'une hausse des coûts d'exploitation des compagnies aériennes, susceptible de se répercuter sur le prix des billets.

Malpensa doit néanmoins étoffer son offre long-courrier. Aeroméxico a annoncé quatre vols directs par semaine entre Mexico et Malpensa, à partir du 28 mars 2027. United Airlines prévoit, sous réserve des autorisations nécessaires, trois vols hebdomadaires au départ de Washington-Dulles à compter du 29 mai. La liaison vers Lima reste en revanche à l'état de projet : Emirates a demandé à pouvoir vendre des billets entre Milan et la capitale péruvienne sur un vol en provenance de Dubaï, au titre de la cinquième liberté, tandis qu'ITA Airways étudie la possibilité de desservir elle-même Lima depuis Malpensa.

Terminal 1 XL : les premiers espaces ouvriront à l'été 2027

Le projet T1 XL, d'un coût d'environ 100 millions d'euros, prévoit d'agrandir le Terminal 1 de Malpensa, avec 15 000 m² de nouveaux espaces et plus de 28 000 m² réaménagés. Les premières ouvertures, prévues à l'été 2027, concerneront les zones de contrôle des passeports à l'arrivée et au départ, la salle de livraison des bagages des vols hors Schengen et une partie de la galerie commerciale. L'achèvement des travaux est attendu en 2028, avec l'ouverture d'un nouvel espace d'attente et de commerces après le contrôle des passeports.

« La surface consacrée au contrôle des passeports à l'arrivée doublera, et celle des départs augmentera sensiblement », a précisé Armando Brunini au Corriere della Sera. L'agrandissement doit notamment aider Malpensa à absorber les files d'attente liées au système européen d'entrée et de sortie (EES), qui enregistre les passages aux frontières extérieures de l'espace Schengen des voyageurs de pays tiers venant pour un court séjour.

À plus long terme, les villes de Milan, Turin et Gênes souhaitent étudier une coordination de leurs aéroports. Une première réunion avec les présidents des trois régions est prévue le 1er décembre : il s'agit à ce stade d'examiner les possibilités de coopération, et non d'annoncer un regroupement des plateformes.

Accor : le fonds activiste Parvus réclame le départ du Pdg Sébastien Bazin

Les Echos – 20 novembre 2026

Dans une lettre consultée par le « Financial Times », le fonds reproche au patron du groupe hôtelier français d'avoir mené une « stratégie peu ciblée ». Un coup de pression renforcé vendredi par une communication, publique cette fois, de Parvus.

La pression monte sur Sébastien Bazin. Vendredi, selon des informations du « Financial Times », le fonds activiste Parvus - l'un des principaux actionnaires du géant français de l'hôtellerie - a réclamé explicitement le départ du Pdg du groupe Accor, dont le mandat doit prendre fin en mai 2028. Une attaque encore renforcée, vendredi après-midi par une communication, publique cette fois, de Parvus, reprenant ses principaux griefs à l'encontre de la direction actuelle.

Cette information intervient quelques jours après l'annonce d'une importante opération du groupe visant à monter au capital deson pôle d'hôtellerie « lifestyle » Ennismore, dont il détient à ce jour un peu moins de 60 %. Et cette annonce n'a pas mis les investisseurs dans de bonnes dispositions. Le titre Accor restait en repli, vendredi, de 1,7 % dans le courant de l'après-midi, et de près de 8 % depuis le début de la semaine.

Dans le courrier consulté par le quotidien britannique, Parvus, qui détient une participation dans Accor de 14,99 % pour une valeur de 1,6 milliard d'euros, a estimé que Sébastien Bazin avait mené une « stratégie peu ciblée [et] une allocation du capital incohérente ». Le fonds a également prévenu qu'il « tiendrait le conseil pour responsable » lors de la prochaine assemblée générale annuelle d'Accor s'il ne prenait aucune mesure.

« Il est nécessaire de demander des changements »

« En l'absence de réponse satisfaisante ou d'action significative, nous considérons désormais qu'il est nécessaire de demander des changements dans la composition du conseil et de la direction », poursuit Parvus dans cette lettre consultée par le « FT ». Sollicité sur la parution du communiqué de Parvus, Accor n'a pas commenté.

« La pression croissante exercée par Parvus sur le management d'Accor est de nature à faire monter plusieurs scénarios spéculatifs : un changement dans le management, une scission du groupe, ou des scénarios de fusion-acquisition », écrit CIC dans une note citée par Bloomberg, soulignant la tonalité « extrêmement agressive » prise par Parvus.

Le fonds activiste installé à Londres, qui avait pris une première participation dans Accor en 2023, était jusqu'ici resté relativement discret. Mais il est sorti du bois début novembre, quand il a annoncé son intention de pousser à des changements, dans une lettre adressée à l'Autorité des marchés financiers (AMF), le régulateur des marchés en France.

« Parvus envisage de demander des changements dans la composition du conseil d'administration et de la direction d'Accor et d'exercer ainsi une influence sur la stratégie future de celle-ci », avait-il alors indiqué dans cette déclaration réglementaire.

Dernier mandat pour Sébastien Bazin

L'annonce mardi du rachat par Accor pour 1,6 milliard d'euros des parts des actionnaires minoritaires de sa coentreprise Ennismore, spécialisée dans le luxe et le lifestyle, afin de monter par étapes à 100 % du capital (sans forcément rester l'actionnaire unique à terme), a notamment suscité l'ire de Parvus.

Dans son communiqué, Parvus lui reproche ainsi notamment des changements de cap sur ce dossier. « En seulement quatre mois, Accor est passé de rechercher une cotation d'Ennismore à racheter les actionnaires minoritaires pour 1,6 milliard d'euros les actionnaires minoritaires », estime-t-il.

Selon le « FT », le fonds a déclaré qu'une telle décision, « hautement lourde de conséquences », « ne devrait pas être prise par une équipe dirigeante sur le départ ».

Aux commandes du géant français de l'hôtellerie depuis 2013, Sébastien Bazin avait en effet déclaré lors de la dernière assemblée générale du groupe en mai que son mandat qui se termine en 2028 serait le « dernier ». « La succession ne doit pas être un tabou, chez Accor ou ailleurs, a affirmé mardi dernier Sébastien Bazin, dans un entretien aux « Echos », c'est un sujet important pour le conseil, pour le groupe et pour moi […], soulignant que « le calendrier suit rigoureusement le plan établi par le conseil d'administration ».

Voyages d'affaires : 404 milliards d'euros de dépenses attendues en Europe, dont 45 en France

Air Journal – 22 novembre 2026

Les entreprises établies en Europe devraient consacrer 404 milliards d'euros à leurs déplacements professionnels en 2026, soit 7 % de plus qu'en 2025, selon le dernier Business Travel Index de la Global Business Travel Association (GBTA). Elles devraient générer environ 600 millions de voyages, soit près d'un tiers des 1,84 milliard de déplacements professionnels prévus dans le monde, tandis que leur part des dépenses mondiales s'établirait à 27 %.

Les budgets progressent plus vite que le nombre de voyages

Le nombre de déplacements professionnels au départ d'Europe ne devrait augmenter que de 0,7 % en 2026, contre 7 % pour les dépenses, souligne l'étude de la GBTA. Le même écart s'observe à l'échelle mondiale : la GBTA prévoit une hausse de 1,3 % du nombre de voyages et de 7,2 % des dépenses, qui atteindraient 1 520 milliards d'euros.

« Les entreprises n'ont pas renoncé au voyage, mais elles sont de plus en plus sélectives et concentrées sur la productivité », a déclaré Suzanne Neufang, directrice générale de la GBTA, lors de la présentation de l'étude à Vienne. L'association prévoit que les dépenses européennes atteindront 425 milliards d'euros en 2027, puis 471 milliards en 2030.

La France se classerait au troisième rang européen, avec 45 milliards d'euros de dépenses, derrière l'Allemagne (79,9 milliards d'euros) et le Royaume-Uni (50 milliards de livres sterling). Ces trois pays, auxquels s'ajoutent l'Italie et l'Espagne, concentreraient environ 62 % des dépenses européennes.

Des déplacements surtout intérieurs, d'abord pour rencontrer des clients

Les déplacements intérieurs représentent 63 % des voyages professionnels déclarés pour 2025, contre 37 % à l'international. Les rendez-vous avec des clients, les réunions commerciales et le suivi de comptes constituent le premier motif de déplacement, devant la formation, le travail sur des projets et les conférences ou congrès.

Parmi les modes de transport utilisés en 2025, 43 % des répondants européens citent la voiture, 34 % l'avion et 25 % le train. Au total, 57 % des voyages ont comporté au moins une nuit sur place, pour une durée moyenne de 3,6 nuits, tandis que 43 % se sont effectués dans la journée.

Pour 2026, 74 % des voyageurs d'affaires européens interrogés s'attendaient à se déplacer autant ou davantage qu'en 2025, et 55 % prévoyaient de prolonger un déplacement professionnel à titre personnel. Côté dépenses, 64 % disent disposer d'une carte professionnelle fournie par leur employeur et 43 % utilisent un outil de gestion des frais). Ces résultats européens sont tirés d'une enquête auprès de plus de 4 700 voyageurs d'affaires dans le monde.

Modernisation de Roissy : le feu vert des autorités ne dissipe pas les désaccords entre compagnies

La Tribune – 21 novembre 2026

L'Autorité de régulation des transports (ART) a rendu un avis « favorable » pour le lancement du plan de modernisation de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Un investissement de plus de 8 milliards d'euros qui ne fait toujours pas l'unanimité parmi les compagnies aériennes concernées.

Satisfaction pour le groupe ADP. Son vaste plan d'investissement de 8,2 milliards d'euros visant à moderniser l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, et dans une moindre mesure celui d'Orly, vient de franchir une nouvelle étape décisive. À savoir : l'avis conforme « favorable », délivré mercredi 18 novembre par l'Autorité de régulation des transports (ART). Pour autant, le gestionnaire d'aéroport ne se voit pas dérouler le tapis rouge. Alors qu'une poignée de « réserves » a été émise, le gendarme des transports rappelle dans son épais rapport de plus de 90 pages que « l'adhésion des usagers au projet apparaît toutefois contrastée ».

Alors qu'un premier avis « consultatif » avait été rendu sur l'avant-projet de CRE le 9 avril dernier et que l'accord avec l'État a été officialisé fin juillet, restent in fine pour le groupe ADP – détenu à 50,6 % par l'État – cinq réserves à lever avant la signature du contrat. Laquelle devrait intervenir d'ici la mi-décembre. Plusieurs d'entre elles constituent des dispositions contractuelles, telles que les conditions de résiliation et de poursuite du contrat, ainsi la maîtrise des coûts des investissements. Pas de quoi renverser la table : « l'avis préserve l'équilibre économique du projet de contrat soumis à l'ART », relève d'ailleurs le gestionnaire d'aéroports dans son communiqué.

Le groupe ADP soucieux de la compétitivité du hub parisien

Ce contrat de régulation économique (CRE), courant sur la période 2027-2034, relève en effet d'un exercice de haute voltige pour l'ART. Il doit permettre au groupe ADP de financer ses investissements, sachant que ce plan de modernisation de Roissy-CDG est à 100 % financé par ceux qui l'utilisent, les compagnies aériennes. Mais le gendarme des transports doit aussi veiller à ce que les redevances facturées aux compagnies restent justifiées, afin que le groupe ADP ne bénéficie pas d'une rentabilité excessive au regard des risques qu'il supporte réellement. D'où la notion centrale de « juste rémunération des capitaux investis ».
Le feu vert de l'ART a ainsi ravivé les désaccords, connus depuis plusieurs mois, au sujet de l'intérêt même de ce CRE et de ses modalités de financement. Pour le groupe ADP, l'objectif est clair : il faut améliorer la compétitivité de Roissy-CDG face une concurrence internationale qui s'intensifie, notamment avec les hubs du Golfe et celui d'Istanbul (Turquie). Et permettre au hub parisien – via le développement des infrastructures existantes et sans nouveau terminal – d'accueillir de plus en plus de passagers. Le CRE doit ainsi porter la capacité disponible à plus de 90 millions de passagers par an à Paris-CDG, soit 14 millions de passagers annuels supplémentaires.

Air France soutient le plan d'investissements

D'où le soutien sans faille de ce projet de la part d'Air France, la compagnie tricolore représentant d'ailleurs 50 % de l'activité de l'aéroport parisien et se concentrant de plus en plus sur les vols long-courriers à l'international. « Nous sommes convaincus que le projet de CRE contribuera à renforcer l'attractivité et la qualité de service des aéroports parisiens et bénéficiera à l'ensemble des acteurs opérant sur ces plateformes », fait valoir à la Tribune un porte-parole suite à l'avis de l'ART.

Au sein de la compagnie tricolore, on répète qu'il ne faut pas opposer le trafic de correspondances avec les vols point à point, puisque se nourrissant l'un l'autre. Par ailleurs, le CRE précédent – 2016-2020 – faisait la part belle au trafic point à point… Mais à l'évidence, le CRE ne plaît pas à tout le monde.

« Il y a des compagnies aériennes pour lesquelles l'investissement est vital parce qu'elles sont en croissance […], a contrario, certaines compagnies n'assurent que quelques mouvements par jour et demandent surtout que les redevances soient très faibles, expliquait l'été dernier Philippe Pascal, le pdg du groupe ADP. La tension se fait entre ces deux catégories d'acteurs. »

Un CRE qui ne plaît pas à tout le monde

Preuve de cette diversité d'appréciation du CRE : la commission consultative économique (CoCoÉco) « s'est prononcée en faveur du projet de contrat par huit voix pour, six voix contre et cinq abstentions », fait savoir l'ART dans son avis. Si Air France, Transavia, Delta Airlines (partenaire d'Air France), Qatar Airways et Fedex font partie, selon une source proche du dossier, des soutiens aux CRE, d'autres le rejettent.

C'est le cas du Scara, d'easyJet, de Vueling, de l'association du transport international (IATA), d'Air Algérie et d'Air Caraïbes, comme l'avaient révélé en septembre nos confrères des Échos. Ces trois derniers acteurs s'étaient pourtant abstenus lors de la CoCoÉco de janvier. Des acteurs davantage positionnés sur le trafic point à point. De bonne source, Transavia, la compagnie low cost d'Air France-KLM, soutiendrait le CRE du bout des lèvres.

« Nous ne comprenons pas que l'ART n'ait pas pris en compte nos remarques tant sur la refonte de la grille tarifaire entre flux passagers que sur l'augmentation de la décote accordée aux passagers en correspondance », regrette Jean-François Dominiak, le président du syndicat des compagnies autonomes (Scara), comprenant Air Corsica, Air Caraïbes ou bien encore Air Austral. Le document de l'ART détaille en effet la grille tarifaire qui va être appliquée à l'ensemble des acteurs basés à Roissy-CDG. Et qui, de l'avis de plusieurs parties prenantes, bénéficierait avant tout à Air France et bien moins aux autres compagnies aériennes.

L'ART valide ainsi l'augmentation de la décote accordée aux passagers en correspondance, qui passerait ainsi de 40 % à 60 %. Soit un niveau proche de ceux des aéroports de Francfort et d'Amsterdam-Schiphol, fait-on valoir chez ADP. Mais encore très inférieur à l'abattement appliqué par l'aéroport d'Istanbul, qui s'élève à 75 %. Mais l'ART émet toutefois une réserve : la nécessité d'inscrire, dans le contrat, l'obligation de réexaminer le niveau et les modalités de cet abattement, lors de la procédure de revoyure prévue quatre ans après son entrée en vigueur. Une nouvelle bien accueillie par les compagnies aériennes, mais qui ne réduit pas leur courroux vis-à-vis de la hausse tarifaire à venir…

Une trop forte augmentation des taxes selon les opposants

Au total, l'effet combiné des investissements, de la refonte de la grille tarifaire et de l'augmentation de la décote sur les correspondances se traduit au final par des hausses de redevances – sur la période 2026-2034 – de +56 % pour le faisceau Métropole/Schengen et de +41 % pour les dessertes outre-mer, contre +35 % pour l'international et une diminution de -10 % pour les correspondances internationales. La première « marche » de cette évolution tarifaire, dès 2027, prévoit une hausse de 16 % pour le faisceau Métropole/Schengen, par rapport à 2026, et de 5 % pour les dessertes outre-mer.

Ce à quoi s'ajoutera, souligne-t-on au Scara, la taxe liée au CDG-Expresse, à compter du 1er avril 2027, qui pourrait s'élever à 1,07 euro par passager (arrivée ou départ). « Ce qui portera les augmentations respectivement à +35 % pour le faisceau Métropole/Schengen et de +22 % pour les dessertes outre-mer, ajoute Jean-François Dominiak. Ces augmentations sont historiquement élevées et conduiront au même résultat que l'augmentation de la TSBA en 2025 décrit dans un rapport de la DGAC, à savoir la fuite hors de Paris des compagnies aériennes étrangères opérant sur l'espace Métropole/Schengen. »

Un plan qui doit entrer en vigueur au 1er janvier 2027

De quoi conduire, selon le Scara, à une fragilisation des compagnies aériennes françaises opérant au départ de Paris. D'autant plus que le prix du kérosène pourrait durablement resté à des niveaux élevés. D'autres opposants au CRE regrettent que ce plan d'investissement « défavorise de fait les Français partant à l'étranger mais favorise les étrangers en correspondance ne contribuant pas à l'économie française ». Ce qui in fine pourrait avoir pour conséquence de réduire un peu plus « l'attractivité de la France ».

D'où cette nouvelle demande, rappelant ce que les opposants au projet répètent depuis plusieurs mois : « nous réitérons notre demande adressée ces derniers mois à l'État de revoir sa copie pour faire en sorte que les compagnies aériennes ne paient pas pour des investissements qui ne les concernent pas », insiste le président du Scara. Du côté du groupe ADP, le calendrier du CRE ne semble pas souffrir du moindre ajustement. Le gestionnaire d'aéroports mise toujours sur une entrée en vigueur du CRE au 1er janvier 2027 et une homologation des tarifs des redevances pour la période débutant le 1er avril 2027.

Asie-Pacifique : des avions bien remplis, mais des marges sous pression à l'approche de 2027

Air Journal – 21 novembre 2026

Réunis à Kuala Lumpur pour la 70e assemblée de l'Association des compagnies aériennes d'Asie-Pacifique (AAPA), plusieurs dirigeants du secteur s'attendent à ce que la demande de voyages résiste en 2027, malgré des billets plus chers. Mais le prix du kérosène pèse sur les marges, tandis que les retards de livraison d'avions et de moteurs limitent la capacité des transporteurs à ajouter des vols.

Des voyageurs prêts à partir moins loin

Pour Michael Williams, responsable des opérations techniques d'Air New Zealand, les passagers semblent avoir admis que les prix ne baisseraient pas de sitôt. « Ils n'ont pas attendu que les billets soient moins chers pour recommencer à voyager », a-t-il expliqué lors d'une table ronde. Pour les

ménages au budget serré, l'arbitrage pourrait porter autant sur le coût du séjour que sur le prix du billet. « Au lieu de partir vers une destination à neuf ou dix heures de vol, ils peuvent en choisir une à cinq ou six heures, avec un billet moins cher et des dépenses moindres sur place », a expliqué Ibrahim Canliel, directeur général d'Air Astana.

Les chiffres de 2026 montrent toutefois que la demande n'évolue pas au même rythme d'un mois sur l'autre. Sur les neuf premiers mois de l'année, les compagnies aériennes suivies par l'AAPA ont transporté 289,5 millions de passagers internationaux, soit 1,9 % de plus qu'un an auparavant, avec un taux de remplissage moyen record de 83,4 %. En septembre, le nombre de passagers n'a progressé que de 0,7 %, après cinq mois consécutifs de recul sur un an. Le long-courrier a mieux résisté, en partie grâce aux voyageurs qui ont choisi des itinéraires évitant les plateformes de correspondance du Moyen-Orient, selon l'AAPA.

Le kérosène absorbe une part croissante des recettes

À Kuala Lumpur, le directeur général de l'AAPA, Wong Hong, a estimé que le carburant représentait environ un tiers des coûts d'exploitation des compagnies. A la mi-novembre, l'agence Reuters situait le prix du kérosène sur le marché au comptant autour de 148 dollars le baril, contre près de 180 dollars fin octobre et environ 85 dollars avant le début de la guerre en Iran, fin février. La baisse depuis le pic d'octobre ne règle pas le dilemme des transporteurs dont les contrats de couverture arrivent à échéance : renouveler ces protections revient à fixer un prix plus élevé, tandis qu'y renoncer les expose à une nouvelle hausse.

Les transporteurs asiatiques n'en tirent pas toutes les mêmes conclusions pour 2027. Malaysia Aviation Group, maison mère de Malaysia Airlines, s'attend à ce que les prix restent proches des niveaux de 2026. Son directeur général, Nasaruddin A. Bakar, a indiqué que le groupe avait déjà relevé ses tarifs moyens de 20 à 30 % pour ne compenser qu'une partie du surcoût, rapporte l'agence Bernama. De son côté, Japan Airlines s'attend plutôt à des fluctuations et prévoit d'introduire pour la première fois une surcharge carburant sur ses vols intérieurs à partir d'avril 2027.

Des programmes de vols tributaires des livraisons

Les retards de livraison s'ajoutent aux difficultés de maintenance et aux pénuries de personnel, qui freinent le renouvellement des flottes. « Dans notre secteur, nous avons peu de marge de manœuvre pour nous adapter rapidement quand les conditions changent », a résumé Ronald Lam, directeur général de Cathay Pacific.

Malaysia Aviation Group prévoit d'augmenter sa capacité d'environ 8 % en 2027, après l'avoir réduite d'environ 6 % en 2026 pour contenir ses coûts. Les retards de livraison risquent toutefois de perturber ce programme. Nasaruddin A. Bakar rappelle que les billets sont souvent vendus trois à six mois à l'avance, en fonction des avions que la compagnie malaisienne prévoit d'avoir à disposition. Si un appareil n'arrive pas à temps, elle doit réaffecter une partie des passagers à d'autres avions.

A la clôture de sa 70e assemblée 13 novembre, l'AAPA a demandé aux gouvernements de la région un soutien rapide et concret face à la hausse des coûts. L'association a aussi maintenu son objectif collectif de 5 % de carburants d'aviation durables (SAF) d'ici à 2030. Pour y parvenir malgré une offre limitée et des prix élevés, elle demande notamment des règles plus prévisibles, davantage de concurrence entre fournisseurs et plus de souplesse dans les achats de carburant.

L'État efface une créance de 80 millions d'euros pour Corsair

L'Echo Touristique – 20 novembre 2026

L'État efface 80 millions d'euros de créance de Corsair, après le feu vert de Bruxelles et le redressement de la compagnie.

L'État a définitivement effacé vendredi une créance de 80 millions d'euros de la compagnie aérienne Corsair, conformément à un plan d'aide public lancé en 2020 et amendé en 2023.

Un prêt de la période Covid

« Les créances détenues sur la société Corsair » au titre de ce plan d'aide « sont intégralement abandonnées », lit-on dans un décret signé par les ministres de l'Économie Roland Lescure et de l'Industrie Sébastien Martin.

Ce prêt faisait partie d'un plan de sauvetage associant public et privé, mis en place en novembre 2020 au profit d'une compagnie en grande difficulté pendant la pandémie de Covid-19. En septembre 2023, constatant que le plan « reposait sur des hypothèses qui n'étaient plus confirmées » et que la compagnie subissait « des événements extérieurs exceptionnels et imprévisibles », le gouvernement avait demandé à l'Union européenne de pouvoir effacer cette créance. En décembre 2025, la Commission européenne avait estimé cette mesure compatible avec les règles de la concurrence, sous certaines conditions.

Cinquième compagnie française

Corsair s'est depuis redressée, notamment en modernisant une flotte qui compte aujourd'hui neuf Airbus A330neo, en réduisant ses effectifs et en montant en gamme. La compagnie est spécialisée dans la desserte, depuis Paris, Nantes, Bordeaux, Toulouse et Marseille, de l'Outre-mer français — Antilles, Mayotte et La Réunion — et de l'Afrique — Bénin, Côte d'Ivoire, Mali, Madagascar et Maurice.

Selon les chiffres de la Direction générale de l'aviation civile, Corsair a été en 2025 le cinquième transporteur aérien français, avec 1,44 million de passagers, derrière Air France, Transavia, Air Corsica et Air Caraïbes.

Lille-Lesquin : la justice débloque l'extension, l'aéroport vise 3,5 millions de passagers

Air Journal – 21 novembre 2026

Le tribunal administratif de Lille a ordonné aux maires de Lesquin et de Fretin de délivrer le permis de construire nécessaire à la modernisation de l'aéroport, tout en rejetant les recours contre son autorisation environnementale. L'exploitant espère inaugurer les nouvelles installations fin 2030 ou début 2031, avec une ambition : accueillir entre 3 et 3,5 millions de voyageurs à l'horizon 2045.

Extension de Lille-Lesquin : les refus municipaux annulés

Le projet de transformation de Lille-Lesquin franchit un obstacle judiciaire majeur. Par des décisions rendues le 13 novembre 2026, le tribunal administratif de Lille a donné raison à la société Aéroport de Lille face aux communes et aux associations qui contestaient différents volets de l'opération. Les maires de Lesquin et de Fretin doivent délivrer le permis de construire « dans un délai de deux mois » à compter de la notification du jugement. Les deux communes avaient

refusé cette autorisation en août 2022, invoquant notamment les nuisances sonores. Un permis provisoire avait ensuite été accordé, après suspension de ce refus par la justice, mais assorti de prescriptions. Celles-ci ont également été annulées. Le tribunal estime notamment que les incidences sonores du projet ne justifient pas le refus du permis sollicité. Ces décisions débloquent les autorisations contestées.

Un terminal réorganisé et une jetée supplémentaire

Pour l'exploitant, l'enjeu dépasse la seule augmentation de capacité. Le programme doit aussi permettre la mise aux normes des infrastructures en matière de sécurité et de sûreté, ainsi qu'une amélioration de l'accueil des passagers, rappelle le tribunal. L'aérogare sera au cœur du chantier. « C'est un bâtiment vieillissant qui a 30 ans. Il a besoin d'une sérieuse rénovation », explique Pierre Fernemont, directeur commercial de l'aéroport, à France 3 Hauts-de-France. Les départs doivent être regroupés au premier étage et les arrivées au rez-de-chaussée, avec une réorganisation des parcours, des commerces et des services.

Le programme prévoit également une jetée supplémentaire, un nouveau parking et l'élargissement de la piste principale. Les travaux devront composer avec le maintien de l'exploitation : « Pendant qu'on va moderniser le terminal, les opérations aériennes ne vont pas s'interrompre », précise le responsable. L'objectif annoncé reste une inauguration fin 2030 ou début 2031.

Jusqu'à 3,5 millions de passagers en 2045

La modernisation s'appuie sur une reprise durable du trafic, encore à concrétiser. Pierre Fernemont table sur environ 1,8 million de voyageurs en 2026, puis entre 3 et 3,5 millions 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 auprès de France 3. Le point de départ reste sensiblement inférieur au niveau d'avant la pandémie : Lille-Lesquin a accueilli environ 1,7 million de passagers en 2025, soit une baisse de 22,1% par rapport à 2019, selon les statistiques de la DGAC. Le scénario antérieurement présenté pour le projet envisageait plus de 3,3 millions de passagers dès 2039 : l'horizon désormais évoqué par la direction est donc plus éloigné.

Bruit et nappe phréatique : les oppositions persistent

Le tribunal a également rejeté les recours associatifs contre l'autorisation environnementale. Celle-ci est notamment nécessaire en raison de l'imperméabilisation de huit hectares supplémentaires. Concernant les eaux souterraines, les juges ont retenu les dispositifs prévus, dont des séparateurs d'hydrocarbures, ainsi que l'avis favorable d'un hydrogéologue agréé. Sur le bruit, le tribunal n'a pas estimé nécessaire d'imposer un couvre-feu nocturne de sept heures dans le cadre du dossier examiné. Son communiqué annonce néanmoins un suivi acoustique et des rencontres avec les riverains.

Les opposants restent mobilisés. « La région prend un gros risque en développant un aéroport au-dessus de cette nappe phréatique fragile », a réagi auprès de l'AFP Pascal Verbeke, porte-parole de l'association Nada. Il conteste également la cohérence climatique et économique d'une croissance du transport aérien à Lille. Le contentieux tranché en première instance laisse ainsi entier le débat sur la place de l'aéroport dans les mobilités régionales.

Aérien : Amex GBT prévoit des hausses de tarifs modérées en 2027 ?

Déplacementspros.com – 20 novembre 2026

Après une année 2026 marquée par de fortes hausses, les tarifs aériens devraient continuer à progresser en 2027, mais à un rythme plus modéré. L'étude Air Monitor d'Amex GBT prévoit des évolutions très différentes selon les régions et invite les entreprises à regarder au-delà du seul prix du billet.

Après le choc provoqué par la flambée du carburant, la pression devrait retomber en partie sur les compagnies aériennes. Les prix continueront toutefois de progresser sur la plupart des grands axes, selon Air Monitor 2027, l'étude annuelle d'Amex GBT Consulting.

Pour Amex GBT, les prévisions restent soumises à plusieurs inconnues. Le rapport avance donc une fourchette plutôt qu'un chiffre unique : les tarifs pourraient rester proches de la borne basse si l'inflation se calme, mais repartir à la hausse en cas de nouveau choc pétrolier ou géopolitique.

L'Amérique du Nord et le transatlantique sous pression

En Amérique du Nord, les prix devraient augmenter dans toutes les cabines. Sur les liaisons intérieures, la hausse pourrait atteindre 3,4% en classe affaires et 4,3% en classe économique. Un niveau élevé, mais inférieur aux envolées observées en 2026 sur certains marchés domestiques américains. Les compagnies continuent d'investir dans leurs offres premium, alors que les retards de livraison d'avions risquent de limiter l'augmentation des capacités. Selon Amex GBT, l'arrivée de nouvelles lignes et de capacités supplémentaires devrait apporter davantage de choix, notamment au départ de villes secondaires, sans forcément faire baisser la facture. Les surcharges carburant, qui ont parfois ajouté jusqu'à 800 dollars à un aller-retour en 2026, pourraient rester élevées.

Une Europe stable, mais un secteur en recomposition

En Europe, l'évolution devrait être plus mesurée. Sur les liaisons intra-européennes, les prix pourraient rester stables, avec même une légère baisse possible en classe affaires. Amex GBT prévoit une évolution comprise entre -1,5% et +0,3% dans cette cabine, contre une hausse limitée en premium economy et en classe économique.

Cette stabilité intervient dans un secteur en pleine recomposition. Les rapprochements autour de SAS, ITA Airways, TAP Air Portugal et easyJet pourraient modifier progressivement les réseaux et le niveau de concurrence. Sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie, la tendance tarifaire devrait également rester modérée. Le rapport souligne toutefois l'avantage pris par les compagnies chinoises, qui continuent de bénéficier de leur accès à l'espace aérien russe. Les transporteurs européens doivent, eux, absorber des temps de vol plus longs et des coûts de carburant plus importants.

L'Amérique du Sud portée par la demande

En Amérique du Sud, sur les liaisons intra-régionales, la classe affaires devrait peu augmenter, tandis que les tarifs en classe économique pourraient progresser de 4,2% à 5,3%. Les liaisons avec l'Europe devraient rester plus contenues, avec une hausse de 2% à 2,5% en classe affaires. Plusieurs compagnies renforcent leurs programmes vers le Brésil et d'autres marchés sud-américains, ce qui pourrait contribuer à limiter la progression des prix.

Au Moyen-Orient, les liaisons avec l'Europe devraient enregistrer des hausses modérées. Le trafic avait fortement reculé au printemps 2026 sous l'effet des tensions régionales, avant de commencer à se redresser. Le marché reste donc très dépendant de l'évolution de la situation géopolitique et de la levée progressive des restrictions de voyage imposées par certaines entreprises. L'Afrique devrait, elle, connaître des hausses plus franches sur ses liaisons intra-régionales, notamment en classe affaires, avec une progression pouvant atteindre 5,6%. Les liaisons avec l'Europe resteraient davantage contenues.

L'Asie-Pacifique entre croissance et contraintes de capacité

En Asie, les tarifs intra-régionaux pourraient augmenter de 1,4% à 1,8% en classe affaires et de 2,1% à 2,6% en classe économique. La croissance de l'Inde soutient la demande, tandis que le développement du rail à grande vitesse limite la progression du transport aérien domestique en Chine sur certaines distances.

Les liaisons entre l'Asie et l'Amérique du Nord devraient connaître des hausses plus marquées en classe affaires, jusqu'à 4,5 %. Les capacités restent limitées entre la Chine et les États-Unis, tandis qu'Air India a réduit son offre vers l'Amérique du Nord. La situation pourrait entraîner des augmentations supérieures à la moyenne sur certaines liaisons au départ de l'Inde.

En Australie, le retour progressif des compagnies du Golfe et le rétablissement de leurs fréquences pourraient également faire baisser les tarifs de classe affaires vers le Moyen-Orient, dans un marché où les transporteurs cherchent à remplir leurs avions.

Du prix du billet au coût réel du voyage

Au-delà des chiffres, le rapport met en avant une transformation du modèle aérien. Les compagnies multiplient les options payantes et segmentent leurs offres. Bagages, choix du siège, flexibilité, accès au salon ou Wi-Fi peuvent désormais être facturés séparément. Les revenus issus de ces services progressent plus vite que les revenus tarifaires traditionnels. Pour Amex GBT : « Focus on value, not the ticket price », autrement dit, regarder la valeur plutôt que le seul prix du billet. Un tarif de classe affaires moins cher peut exclure des services importants et devenir plus coûteux une fois les options ajoutées.

Pour les entreprises, la priorité devrait donc porter sur le coût total du voyage. Les travel managers ont intérêt à suivre les dépenses annexes, à les intégrer dans les négociations avec les compagnies et à définir plusieurs scénarios en fonction de l'évolution des surcharges carburant. Le rapport recommande également d'expliquer aux voyageurs les conséquences de leurs choix, car la formule la moins chère à la réservation ne représente pas toujours l'option la plus économique pour l'entreprise.

Lufthansa serre la vis : 1 000 postes menacés à Francfort et Munich

Air Journal – 20 novembre 2026

Lufthansa Airlines prévoit de supprimer environ 1 000 postes à temps plein dans ses hubs de Francfort et de Munich. Toujours déficitaire, la principale compagnie du groupe allemand entend également réduire davantage ses capacités court et moyen-courriers et diminuer le nombre d'Airbus A320 en exploitation. Le calendrier et les modalités de ces économies restent à préciser, tout comme leur articulation avec les 4 000 suppressions de postes administratifs déjà annoncées à l'échelle du groupe.

Lufthansa prépare la suppression de 1 000 postes à Francfort et Munich

Le redressement de Lufthansa Airlines entre dans une nouvelle phase. Dans une lettre interne révélée par la presse allemande les 19 et 20 novembre, puis consultée par les agences dpa et AFP, la direction annonce son intention de réduire les effectifs de ses deux principales plateformes de correspondance. Le document porte la signature de Jens Ritter, directeur général de Lufthansa Airlines, et de quatre autres dirigeants. « Sur les hubs de Francfort et de Munich, nous prévoyons désormais de supprimer au total 1 000 postes à temps plein au sein du sous-groupe Lufthansa Airlines », écrit le directoire dans cette lettre. Le périmètre concerné est donc celui de Lufthansa Airlines, qui emploie près de 40 000 personnes, et non l'ensemble des compagnies de Lufthansa Group.

À ce stade, ni la répartition des suppressions entre Francfort et Munich, ni les métiers concernés, ni le calendrier de mise en œuvre ne sont précisés. Les modalités de réduction des effectifs restent également inconnues : l'annonce de suppressions de postes ne permet donc pas de conclure à 1 000 licenciements. Interrogée par dpa, la compagnie n'a pas souhaité apporter de précisions au contenu du courrier.

Une perte opérationnelle ajustée de 180 millions d'euros en neuf mois

Ces nouvelles économies répondent à la persistance des difficultés de la compagnie historique. Sur les neuf premiers mois de 2026, Lufthansa Airlines a enregistré une perte opérationnelle ajustée — mesurée par l'Adjusted EBIT, le résultat avant intérêts et impôts corrigé de certains éléments — de 180 millions d'euros. Ce chiffre concerne bien la compagnie, et non le résultat consolidé de Lufthansa Group. « En moyenne, nous avons donc perdu 20 millions d'euros par mois au cours des neuf premiers mois », souligne la direction dans la lettre, selon dpa. Son diagnostic dépasse cependant la seule conjoncture : « Lufthansa Airlines n'est actuellement pas compétitive en matière de structure de coûts, d'efficacité et de productivité », écrivent les dirigeants, selon la même source.

La direction invoque à la fois le conflit au Proche-Orient, le niveau élevé du prix du carburant, neuf jours de grève et des coûts d'exploitation déjà trop importants. « L'année 2026 nous a fait reculer », résume-t-elle dans le document. Début novembre, Lufthansa Group avait indiqué anticiper une augmentation de 2 milliards d'euros de sa facture de carburant en 2026, un montant qui porte, cette fois, sur l'ensemble du groupe.

Court et moyen-courriers : moins d'Airbus A320, davantage d'A220

Le volet social s'accompagne d'un nouvel ajustement de l'offre. Lufthansa Airlines souhaite « réduire encore davantage les capacités sur le court et le moyen-courrier ». La compagnie prévoit en conséquence de diminuer le nombre d'appareils de la famille Airbus A320. Une partie de ces avions doit être remplacée par des Airbus A220 supplémentaires, présentés par la direction comme plus modernes et plus efficients. Les informations rendues publiques ne précisent toutefois ni le nombre d'appareils concernés, ni le calendrier, ni l'entité appelée à exploiter ces A220. Elles ne permettent donc pas, à ce stade, de présenter cette évolution comme une nouvelle commande ferme ou comme l'arrivée annoncée du modèle dans la flotte propre de Lufthansa Airlines.

La formulation retenue indique surtout que le remplacement des A320 ne serait que partiel : le projet associe une évolution de la flotte à une réduction des capacités, plutôt qu'à une simple

substitution d'appareils à offre constante. Aucun détail n'est encore fourni sur les lignes ou les fréquences susceptibles d'être touchées.

Un programme de redressement lancé en 2024, désormais jugé insuffisant

Ces mesures prolongent le programme de redressement engagé en 2024 pour remédier aux difficultés structurelles de Lufthansa Airlines. Deux ans plus tard, la direction considère que les premières actions ne suffisent plus : « Après deux années de redressement, nous devons constater que les mesures initiales ne suffisent plus à assurer notre avenir », écrit-elle. La contraction du réseau régional et court-courrier a déjà connu une étape importante en avril 2026, avec la décision d'arrêter l'activité de la filiale régionale CityLine. Dans son nouveau courrier, le directoire indique également examiner les structures situées en dehors de Francfort et de Munich, laissant ouverte la possibilité d'autres mesures d'économies.

Quel lien avec les 4 000 suppressions de postes annoncées par Lufthansa Group ?

Une incertitude demeure sur l'ampleur totale de la réduction des effectifs. En septembre 2025, Lufthansa Group avait annoncé la suppression d'environ 4 000 postes administratifs d'ici à 2030, principalement en Allemagne. Ce programme reposait notamment sur la numérisation et l'automatisation des tâches, avec une mise en œuvre annoncée en concertation avec les partenaires sociaux. La compagnie n'a pas précisé si les 1 000 postes désormais visés à Francfort et Munich s'ajoutent à ces 4 000 suppressions ou s'ils en constituent une composante. Un porte-parole interrogé par l'AFP n'a pas souhaité lever cette ambiguïté.

Pour Lufthansa Airlines, le nouveau projet confirme néanmoins un durcissement du redressement : réduction des effectifs, contraction supplémentaire du court et moyen-courrier et révision de la flotte doivent désormais répondre à une situation que sa propre direction juge insoutenable en l'état. Restent à préciser les conséquences concrètes pour les salariés et pour l'offre au départ des deux grands hubs allemands.

PROGEXA
Des experts au service exclusif des représentants du personnel