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 25 novembre 2026

- **Pilotes et propriétaires d'avions concernés par une fuite de données à la DGAC**
- **Le groupe Air France-KLM va officiellement changer de nom le 3 décembre**
- **Vols vers l'Outre-mer : un risque de retard 42 % plus élevé que sur les liaisons intérieures en Hexagone**
- **EasyJet : bénéfice net annuel en chute, plombé par la hausse du carburant**
- **Air Tahiti : la grève s'achève, le bras de fer salarial demeure**
- **« Nous ne devons pas répéter les erreurs politiques commises avec la France » : en Allemagne, le personnel d'Airbus dit non à l'avion de combat de Rome, Londres et Tokyo**
- **Boeing : la North Line d'Everett avance vers ses premières livraisons, sous contrôle de la FAA**

Pilotes et propriétaires d'avions concernés par une fuite de données à la DGAC

Air Journal – 25 novembre 2026

Le portail de paiement des redevances de la Direction de la sécurité de l'aviation civile a subi une cyberattaque entre le 5 et le 9 novembre 2026. La fuite concerne notamment des pilotes et des propriétaires d'aéronefs. Identités, coordonnées, historiques de commandes et certaines

informations de cartes bancaires figurent parmi les données compromises, sans bilan chiffré précis à ce stade. 1

Cyberattaque à la DGAC : les utilisateurs du portail de redevances alertés

Une démarche administrative aéronautique peut aussi laisser une empreinte numérique sensible. Le 24 novembre, les utilisateurs du site de paiement des redevances de la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), rattachée à la DGAC, ont été avertis par courriel d'un accès non autorisé aux données de la plateforme. Selon cette notification, rapportée par Ouest-France, l'intrusion s'est déroulée du 5 au 9 novembre. Elle concerne l'ensemble des comptes enregistrés, mais aussi les personnes ayant passé commande sans créer de compte. Ouest-France évoque des milliers d'usagers potentiellement exposés. Le nombre exact de personnes concernées n'est toutefois pas communiqué dans les éléments rendus publics.

Licences de pilotes, qualifications : un outil au cœur des démarches aéronautiques

Le portail attaqué n'est pas un site de réservation de billets d'avion. Il permet de régler des redevances liées aux démarches réglementaires de l'aviation civile. Le ministère chargé des Transports renvoie notamment vers ce service pour le paiement des titres et examens aéronautiques. Certaines demandes de laissez-passer ou d'approbation de conditions de vol donnent également lieu à un règlement auprès de la DSAC.

L'incident touche ainsi un outil utilisé par les navigants et les professionnels du secteur. Au sein de la DGAC, la DSAC assure notamment la certification et la surveillance des opérateurs, ainsi que la délivrance de licences et de qualifications. Il convient néanmoins de distinguer cette compromission d'un portail administratif d'une attaque contre les systèmes opérationnels : les informations publiées ne font état d'aucune atteinte au contrôle aérien ni à la conduite des vols.

Identité, commandes et données de cartes bancaires exposées

Les données piratées concernent identité, date de naissance, adresses postales et électroniques, numéros de téléphone, entreprise, numéro de TVA et mot de passe présenté comme chiffré. S'y ajoutent, pour les achats, les références, dates, montants et contenus des commandes, ainsi que l'adresse IP utilisée. Les adresses électroniques des abonnés à la newsletter figurent aussi dans la notification.

Le volet bancaire appelle une attention particulière. Le courriel mentionne le type de carte, son numéro partiel, sa date d'expiration, le nom du titulaire, l'identifiant de transaction SystemPay, mais également le cryptogramme. La DGAC assure toutefois « qu'aucune donnée bancaire complète n'a été compromise ». Elle précise que six des seize chiffres des cartes n'étaient pas enregistrés et considère, pour cette raison, les informations divulguées comme inutilisables pour effectuer un paiement. L'absence de numéro complet ne supprime pas le risque d'escroquerie. Comme le souligne Numerama, le rapprochement d'un nom, d'un téléphone, de données partielles de carte et du montant exact d'une redevance peut rendre crédible un faux appel bancaire ou un message usurpant l'identité de l'administration.

La DGAC appelle à la vigilance

Le prestataire informatique a arrêté ses serveurs dès la découverte de l'attaque. Des mesures de renforcement du chiffrement ont ensuite été engagées et un audit du code lancé. L'administration indique avoir stoppé l'attaque et pris les dispositions nécessaires pour permettre une réouverture sécurisée du service.

Malgré le renouvellement annoncé de la clé de chiffrement, la DGAC recommande aux utilisateurs de modifier leur mot de passe sur la plateforme. Elle les invite également à se méfier des courriels, SMS, liens et demandes de données confidentielles susceptibles d'exploiter les informations dérobées. Pour les usagers concernés, le risque ne s'arrête donc pas à la fermeture de la brèche : il se prolonge dans les tentatives de fraude ciblées que cette fuite pourrait alimenter.

Joël Ricci

Le groupe Air France-KLM va officiellement changer de nom le 3 décembre

Air & Cosmos – 24 novembre 2026

Déjà évoquée en mai dernier, la rumeur de « The Blue Group » reprend de la vigueur à quelques jours de la grande annonce.Même si le groupe a tenté d'être le plus discret possible, l'info a fini par fuiter. Le 3 décembre, le groupe Air France-KLM changera de nom pour qu'il ne soit plus possible de faire la confusion entre le nom du groupe lui-même et les compagnies qui le composent (Air France, KLM, Transavia pour les principales). Le groupe suivrait ainsi l'exemple d'IAG (International Airlines Group), la holding née en 2011 du rapprochement entre British Airways et Iberia. Elle regroupe aujourd'hui ces deux compagnies ainsi qu'Aer Lingus, Vueling et LEVEL.

Pour le nom lui-même, en revanche, le mystère reste entier. En mai dernier, une première rumeur de changement de nom avait circulé, avec "The Blue Group", comme nouvelle dénomination. À l'époque, la direction du groupe avait déclaré "qu'aucune décision n'était encore prise". Mais avec la perspective d'intégrer plus fortement la compagnie SAS, avec une prise de participation capitalistique qui pourrait passer de 19,9 % à 60,5 %, la nécessité d'un changement de nom rapide est revenue sur le devant de la scène.

Jean-Baptiste HEGUY

Vols vers l'Outre-mer : un risque de retard 42 % plus élevé que sur les liaisons intérieures en Hexagone

France infon la 1ère – 24 novembre 2026

Le risque d'un retard d'au moins 15 minutes est près de 42 % plus élevé sur les vols entre l'Hexagone et les Département et Région d'Outre-mer (DROM) que sur les liaisons intérieures, selon une analyse publiée par le site Flightright. Si cela se produit, l'indemnisation ne dépasse pas 400 euros par passager.

Les vols à destination des Départements et Régions d'Outre-mer sont exposés à des risques de retard bien supérieur à ceux des liaisons intérieures hexagonales ; le différentiel s'élève à près de 42 %. Tel est l'un des constats dressés par Flightright, la plateforme leader dans la défense des droits des passagers aériens.

En outre, selon ce site internet spécialisé, les voyageurs des DROM, bien qu'appartenant à la communauté européenne, sont moins bien indemnisés que ceux des vols des territoires extérieurs à l'Union Européenne.

Des retards subis, sans autre solution

En 2026, plus de 39 % des vols au départ de Paris et des régions de l'Hexagone, vers les destinations dites d'Outre-mer, ont enregistré un retard d'au moins 15 minutes, contre 27,43 % pour les liaisons intérieures hexagonales.

Parmi les territoires les plus touchés par ces retards il y a La Réunion (38,7 %), Mayotte (35,8 %) et les Antilles (35,7 %). La palme revient à la Guyane, avec ses 48,2 % de risque de retard ; en somme, un voyageur d'un vol Paris/Cayenne a quasiment une (mal)chance sur deux d'arriver après l'heure prévue.

Ces chiffres témoignent d'un impact particulier, dans des territoires où le transport aérien constitue un lien essentiel avec le reste de la France. Lorsqu'un vol est retardé ou annulé, les voyageurs ne disposent d'aucune alternative.

Des indemnisations moindres que celles prévues hors UE

Pourtant, en termes d'indemnisation de retard ou d'annulation, les DROM ne sont pas les mieux lotis. Ces compensations financières, pour les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres, sont plafonnées à 400€, même sur les distances les plus longues. Elles s'élèvent à 600€ pour les vols de plus de 3500 kilomètres vers un pays hors Union européenne.

En somme, la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane ou encore La Réunion, en tant que territoires européens, bénéficient d'une garantie de protection en cas de problème sur un vol. Mais, paradoxalement, ils sont privés du forfait auquel ils pourraient prétendre pour un trajet équivalent vers une destination hors UE.

Par Erick Bagassien, Nadine Fadel

EasyJet : bénéfice net annuel en chute, plombé par la hausse du carburant

La Tribune – 25 novembre 2026

La compagnie aérienne britannique EasyJet a annoncé mercredi une chute de 96 % de son bénéfice net annuel, plombé par la hausse des prix du carburant...

La compagnie aérienne britannique EasyJet a annoncé mercredi une chute de 96 % de son bénéfice net annuel, plombé par la hausse des prix du carburant liée à la guerre au Moyen-Orient.

Le bénéfice s'établit à 20 millions de livres pour l'exercice décalé achevé fin septembre, contre 494 millions un an auparavant. Le chiffre d'affaires est lui en hausse de 6 %, à 10,737 milliards de livres.

Ces résultats annuels devraient être les derniers avant le rachat de la compagnie par le fonds américain Apollo, attendu au premier trimestre 2027.

"Cette année a été difficile pour les compagnies aériennes en raison du conflit au Moyen-Orient et de son impact sur la demande et les prix du carburant, ce qui a eu des répercussions significatives sur nos résultats financiers", reconnaît Kenton Jarvis, directeur général de la compagnie, cité dans un communiqué.

Le conflit au Moyen-Orient a fait grimper de façon spectaculaire le coût du kérosène, pénalisant les compagnies, même si nombre d'entre elles s'étaient couvertes contre la hausse des prix avant le début de la guerre entre les États-Unis et l'Iran.

Pour EasyJet, deuxième compagnie à bas coûts d'Europe derrière sa concurrente irlandaise Ryanair, la facture de carburant a augmenté de 11 % sur l'année, tandis que le conflit a aussi pesé sur la demande.

"Malgré cela, nous avons poursuivi nos avancées stratégiques, amélioré nos opérations, renforcé la satisfaction de nos clients et fait progresser les initiatives qui soutiendront notre performance financière future", estime Kenton Jarvis.

Le rachat par Apollo, annoncé cet été pour un montant de 5,7 milliards de livres (6,8 milliards d'euros), a été approuvé le 11 novembre à une écrasante majorité par les actionnaires d'EasyJet. Sa finalisation reste soumise au feu vert des autorités de régulation.

Le fonds américain avait mis en avant cet été une "marque de premier plan", mais aussi son "réseau étendu et ses positions solides sur des marchés attractifs".

Apollo, qui gère plus de 1.000 milliards de dollars (867 milliards d'euros) d'actifs dans le monde, n'est pas novice dans le secteur aérien, le groupe ayant déjà investi dans les compagnies Aeromexico, Sun Country Airlines et Atlas Air, tout en finançant notamment Air France-KLM et Virgin Atlantic.

Par AFP La Gazette France

Air Tahiti : la grève s'achève, le bras de fer salarial demeure

Air journal– 23 Novembre 2026

Après un mois de conflit social, la direction d'Air Tahiti et les organisations syndicales ont signé un protocole permettant la levée de la grève. Les avancées concernent principalement l'organisation et les conditions de travail, tandis que des désaccords persistent sur les rémunérations. La compagnie prévient que le rétablissement des liaisons interîles nécessitera encore un à deux jours.

La sortie de crise s'est dessinée au terme d'environ cinq heures de négociations. La grève à Air Tahiti a été levée à 23 heures, après la signature d'un protocole mettant fin à près d'un mois de mobilisation. Le mouvement concernait quatre catégories de salariés : les personnels navigants commerciaux (PNC), les agents de piste des secteurs domestique et international, ainsi que les agentes d'entretien. Pour la compagnie, l'urgence est désormais de remettre son programme de vols en ordre et de restaurer la confiance des voyageurs. « L'essentiel en ce qui concerne l'entreprise, c'est de préserver notre équipe de travail, préserver nos emplois et se remettre au travail pour regagner la confiance de l'ensemble de nos clients et de nos partenaires », a déclaré son directeur général, Édouard Wong Fat.

Un accord sur les conditions de travail, des désaccords sur les rémunérations

Les négociations ont porté sur 44 points, selon la direction. Le cahier de revendications associait des demandes de revalorisation de primes, de renouvellement des équipements, d'amélioration des plannings et de renforcement des effectifs. Autant de sujets qui touchent aussi bien au travail en cabine qu'aux opérations d'assistance au sol. Cyril Le Gayic, représentant de la Confédération des syndicats indépendants de Polynésie (CSIP), estime qu'environ 60% des revendications ont été satisfaites. Les avancées bénéficieraient surtout aux agents de piste ; les PNC et les agentes d'entretien n'auraient obtenu qu'une partie de leurs demandes. Le volet financier reste toutefois le principal point de friction. « On a dressé un constat de désaccord pour l'essentiel des sujets

financiers et, dans le contexte très dégradé que connaît Air Tahiti aujourd'hui, il faut se concentrer sur l'essentiel : la survie de nos entreprises », a expliqué Édouard Wong Fat à Polynésie La 1ère.

Des revendications susceptibles de se poursuivre en justice

La levée de la grève ne clôt pas tous les différends. Selon Cyril Le Gayic, le protocole prévoit la possibilité de porter certaines demandes devant la juridiction compétente, notamment sur des questions liées aux « bancs de lavage » et à une prime de pénibilité et de salissure. Le syndicat entend ainsi poursuivre certains dossiers par la voie judiciaire plutôt que prolonger l'arrêt de travail. Les salariés mobilisés dénonçaient notamment une augmentation de la charge de travail et des rémunérations qu'ils jugeaient insuffisamment adaptées à l'évolution de leurs tâches.

Vols Air Tahiti : une reprise progressive des liaisons interîles

Pour les passagers, la fin du mouvement ne signifie pas un retour instantané au programme habituel. « Il va falloir encore un ou deux jours pour s'organiser », a prévenu Édouard Wong Fat, cité par TNTV. La compagnie doit donc encore réorganiser son exploitation avant de retrouver un fonctionnement normal. L'enjeu dépasse les seuls déplacements touristiques. Le transport aérien domestique constitue un maillon essentiel de la desserte des archipels polynésiens, notamment pour les îles dont les liaisons sont encadrées par des délégations de service public. Les contrats d'Air Tahiti couvrent notamment la desserte de 32 îles non rentables et des vols intra-archipel aux Marquises.

« Tout mouvement social qui impacte le secteur du transport aérien en Polynésie a des conséquences graves sur l'image de la Polynésie, sur la vie dans les archipels et sur les prestataires qui dépendent de nous dans ces archipels éloignés », a souligné le directeur général.

Une compagnie fragilisée, un autre conflit dans le ravitaillement

La direction aborde cette reprise dans un contexte économique qu'elle décrit comme fortement dégradé. Édouard Wong Fat évalue à environ 300 millions de francs CFP les pertes liées au mouvement social, qui s'ajoutent aux pressions du carburant et des coûts de maintenance. Une autre incertitude demeure pour le secteur : au moment de l'annonce de cet accord, le conflit se poursuivait à la Somstat, société intervenant notamment dans le ravitaillement des avions en carburant. La sortie de crise chez Air Tahiti ne suffit donc pas, à elle seule, à lever toutes les tensions pesant sur le transport aérien polynésien.

Joël Ricci

« Nous ne devons pas répéter les erreurs politiques commises avec la France » : en Allemagne, le personnel d'Airbus dit non à l'avion de combat de Rome, Londres et Tokyo

Les Echos– 24 novembre 2026

Après l'échec du SCAF, les représentants des salariés du site d'Airbus Defence & Space de Manching réclament un feu vert « sans délai » à un avion de combat 100 % allemand de sixième génération. Ils s'opposent à une adhésion au projet GCAP mené par l'Italie, la Grande-Bretagne et le Japon.

La pression monte chez Airbus Defence & Space. A l'occasion d'un rassemblement des salariés ce lundi, le comité d'entreprise du site Airbus de Manching a appelé la chancellerie à donner « sans délai » son feu vert au développement d'un avion de combat allemand. Les représentants du

personnel ont « catégoriquement » rejeté l'idée d'une adhésion de Berlin au programme d'avion de combat GCAP (Global Combat Air Programme) mené par Londres, Rome et Tokyo. Ils estiment que « cette voie est vouée à l'échec ».

« Nous ne devons pas répéter les erreurs politiques commises lors du développement de l'avion de combat avec la France », a mis en garde Thomas Pretzl, le président du comité d'entreprise. Il a appelé à lancer « rapidement » un projet. « D'autres Etats et constructeurs pourront, si nécessaire, s'y joindre à une date ultérieure », alors que la Suède et Saab discutent avec Paris et Berlin.

Trois options pour Berlin

Après l'arrêt officiel du SCAF en juin, le ministre allemand de la Défense Boris Pistorius avait estimé qu'il existait trois possibilités pour Berlin : acheter plus de F-35, rejoindre un projet existant ou développer son propre avion avec l'aide d'autres pays.

Lors de sa venue à Berlin en octobre, le Premier ministre britannique, Andy Burnham, a invité l'Allemagne à rejoindre le projet GCAP développé par BAE, Leonardo et Mitsubishi. Le GCAP doit remplacer l'Eurofighter Typhoon pour l'Italie et le Royaume-Uni, et le Mitsubishi F-2 pour le Japon, avec une entrée en service espérée en 2035. Tokyo a un besoin urgent de l'avion pour faire face à la Chine.

Mais intégrer Berlin n'est pas facile. Les trois pays ont négocié pendant cinq ans pour se répartir la charge de travail. Ils viennent d'attribuer une enveloppe de 5,4 milliards d'euros pour poursuivre le développement. Dans ce contexte, les industriels allemands risquent de se voir réduits à la portion congrue. Ce qui rend l'option d'un développement avec Stockholm plus intéressante.

Airbus entend bien sûr rester neutre sur le sujet, tout en posant des limites. « Airbus est en principe ouvert à toute coopération », explique un porte-parole, mais à condition de pouvoir participer « au développement, à la production et à l'exploitation sur un pied d'égalité ».

« Nous avons toujours bien collaboré avec Saab. Et lorsque deux ou trois intégrateurs nationaux travaillent ensemble, cela va certainement plus vite que lorsque cinq ou six s'associent », a expliqué le patron d'Airbus Defence & Space, Michael Schöllhorn, dans une interview au « Handelsblatt » en octobre.

Noyer les craintes suscitées par le réarmement allemand

Le ministère allemand de la Défense semble plutôt partant. Lorsque Boris Pistorius est venu à Manching, « on a pu constater qu'il se montrait relativement ouvert à cette idée », explique-t-on au sein du comité d'entreprise. Le problème, c'est que la Suède n'a plus de gouvernement depuis les élections de septembre.

D'un point de vue politique, une entrée dans le GCAP permettrait en revanche de noyer les craintes suscitées en Europe par le réarmement allemand tout en arrimant un peu plus Londres au continent. Un schéma séduisant pour Friedrich Merz. Moins pour Airbus. « Les décisions de principe purement politiques, dépourvues de fondement industriel, ne suffisent pas », souligne un porte-parole.

« Si la chancellerie continue de tergiverser, l'achat de nouveaux avions F-35 américains risque de s'imposer, martèle le comité d'entreprise d'Airbus Manching. Ce serait le coup de grâce pour l'aéronautique militaire allemande. » Boris Pistorius a évoqué une décision d'ici à mars 2027. Pour

que l'armée allemande puisse mettre un avion de combat en service avant 2040, le prototype devrait effectuer son premier vol dès 2032.

Emmanuel Grasland (Bureau de Berlin)

Boeing : la North Line d'Everett avance vers ses premières livraisons, sous contrôle de la FAA

Air journal– 24 novembre 2026

La nouvelle ligne d'assemblage du Boeing 737 MAX à Everett, dans l'État de Washington, vient de franchir une étape réglementaire importante. Selon The Air Current, les appareils construits sur cette « North Line » ont été intégrés au certificat de production de l'avionneur. Un audit de l'autorité américaine de l'aviation civile reste toutefois à achever avant les premières livraisons, alors que Boeing cherche à augmenter durablement les cadences de son principal programme commercial.

Longtemps associé aux gros-porteurs de Boeing, l'usine Everett prend progressivement sa place dans le dispositif industriel du 737 MAX. D'après les informations publiées le 23 novembre par The Air Current, qui cite des personnes proches du dossier, le 737 assemblé sur le site figure désormais dans le périmètre du certificat de production PC700 de l'avionneur. Cette avancée rapproche Boeing de la remise aux clients des premiers monocouloirs fabriqués au nord de Seattle, sans constituer encore le feu vert final aux livraisons.

Boeing 737 MAX à Everett : un dernier audit avant les livraisons

Boeing travaille encore aux dernières phases d'un audit de la Federal Aviation Administration (FAA), nécessaire pour commencer les livraisons et accélérer la production sur cette nouvelle ligne. Depuis son ouverture en juillet 2026, la North Line fonctionne à faible cadence, le temps de valider ses procédés. Boeing expliquait fin octobre que la FAA effectuait des inspections supplémentaires sur les premiers exemplaires, afin de vérifier que les avions d'Everett étaient construits selon les mêmes méthodes que ceux de Renton, berceau industriel du programme. « Nous savions qu'il y aurait des difficultés », reconnaissait Jennifer Boland-Masterson, responsable de la fabrication de la North Line, dans une communication de Boeing publiée le 26 octobre. « Nous nous sommes donné le temps de résoudre les problèmes et de bien faire les choses. »

Un premier 737 MAX 10 sorti d'usine le 26 octobre

Le premier 737 MAX assemblé à Everett est sorti du bâtiment le 26 octobre 2026. Il s'agit d'un 737-10, la plus grande version de la famille. L'appareil a ensuite rejoint l'Everett Delivery Center pour les préparatifs précédant les vols, les contrôles de conformité supplémentaires de la FAA et les modifications prévues avant livraison. Toutefois, une sortie d'usine ne doit donc pas être confondue avec une livraison à une compagnie aérienne.

Cette étape industrielle est intervenue quelques jours après la certification du MAX 10 par la FAA, annoncée le 20 octobre. L'agence américaine a délivré un certificat de type modifié, validant la conformité de la conception de l'appareil aux exigences applicables, ainsi qu'une mise à jour du document définissant le périmètre de production autorisé. Cette certification du modèle reste distincte de la validation de la nouvelle ligne d'assemblage d'Everett. « La décision de la FAA fait suite à un examen approfondi de la conception de l'avion et des exigences de sécurité », a déclaré Bryan Bedford, administrateur de la FAA, dans le communiqué de l'agence. « Nous continuerons

d'exiger de Boeing le respect des normes de sécurité les plus élevées alors que l'entreprise commence la production du 737 MAX 10. »

Une quatrième ligne d'assemblage pour augmenter les cadences

Avec Everett, Boeing dispose d'une quatrième ligne d'assemblage final pour le 737 MAX. L'investissement, chiffré par le constructeur à 1 milliard de dollars, doit accompagner les prochaines augmentations de cadence du programme. Il marque aussi une première pour cette usine : jamais auparavant des avions monocouloirs n'y avaient été assemblés. Le choix d'Everett permet de réutiliser des capacités industrielles devenues disponibles avec la fin du programme 747 et le regroupement de l'assemblage final du 787 en Caroline du Sud.

Ces volumes offrent un avantage pour le 737-10, dont le fuselage est plus long que celui des autres MAX. Selon Boeing, toutes les positions d'assemblage de la North Line peuvent accueillir cette version, grâce à l'espace plus généreux disponible à Everett qu'à Renton. D'autres 737 MAX se trouvaient déjà sur la ligne lors de la sortie du premier appareil, fin octobre.

De 47 à 52 avions par mois, une progression encore à consolider

L'ouverture d'une ligne supplémentaire ne suffit cependant pas à garantir une hausse immédiate et régulière des sorties d'usine. Kelly Ortberg, directeur général de Boeing, a reconnu que la production du 737 avait atteint le rythme de 47 appareils par mois sans être encore stabilisée, et que le passage depuis la cadence précédente de 42 avait pris plus de temps qu'il ne l'avait anticipé. Le prochain palier visé est de 52 appareils mensuels. À plus long terme, Kelly Ortberg a également évoqué l'ambition d'atteindre « un jour une cadence de 63 par mois », selon le même média. Everett doit fournir une partie de la capacité nécessaire à cette progression, dont la concrétisation reste soumise à la maîtrise de la production et au contrôle réglementaire.

Les dernières livraisons mensuelles illustrent le chemin restant à parcourir. Boeing a remis 49 avions commerciaux à ses clients en octobre, tous programmes confondus, contre 57 en septembre. Pour les seuls 737 MAX, le total est passé de 43 à 32 appareils. L'enjeu de la North Line dépasse ainsi l'ajout de postes d'assemblage. Pour Boeing, il s'agit de transformer une nouvelle capacité industrielle en un flux régulier d'avions livrables. L'intégration au certificat PC700 constitue une étape importante ; la conclusion de l'audit de la FAA doit désormais ouvrir la suivante.

Joël Ricci

PROGEXA
Des experts au service exclusif des représentants du personnel