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 26 novembre 2026

Salons, Wi-Fi haut débit et sièges premium : pourquoi les low cost montent en gamme

Air Journal – 25 novembre 2026

Une valise cabine, un billet modifiable ou un salon avant le décollage : des compagnies à bas coûts reprennent certains services de la classe affaires sans forcément créer une cabine séparée. Aux États-Unis, Frontier Airlines va plus loin : elle a ouvert les réservations pour de vrais fauteuils de première classe sur ses vols à partir du 5 mars 2027. Derrière ces offres premium, deux objectifs se dessinent : capter les voyageurs d'affaires et augmenter la recette par passager sans renoncer au billet d'appel.

À Paris-Orly, Transavia doit aussi séduire les voyageurs d'affaires

Paris-Orly illustre la tendance. Depuis le 29 mars 2026, Transavia France dessert Toulouse, Nice et Marseille au départ d'Orly, tandis qu'Air France a recentré ses propres vols vers ces villes à Paris-Charles de Gaulle. Le voyageur qui préfère partir d'Orly trouve donc, au sein du même groupe aérien, une offre low cost là où il pouvait auparavant réserver un vol Air France.

Pour Christian Mousnier, directeur de l'agence Jancarthier Business Travel, le transfert de lignes oblige les groupes aériens à repenser leur offre. « Ils sont donc bien obligés d'adapter ce changement pour ne pas perdre toute la clientèle affaires », explique-t-il à Air-Journal. À défaut, les voyageurs d'affaires « vont chercher d'autres solutions, d'autres alternatives » pour leurs déplacements professionnels, comme le train.

Sur un déplacement professionnel de deux jours, le besoin n'est pas forcément de voyager dans un meilleur fauteuil. « L'homme d'affaires, chez Transavia, veut être à l'avant de l'avion, pouvoir avoir sa valise dans l'avion », résume Christian Mousnier. Le tarif Max, qu'Air France-KLM présente comme destiné aux voyageurs d'affaires, comprend une valise dans le compartiment supérieur, le choix du siège et l'embarquement prioritaire. Le billet est modifiable jusqu'à deux heures avant le

départ sans frais de modification, mais l'éventuelle différence de prix reste due. Une valise cabine est aussi comprise dans le tarif Smart ou peut être ajoutée au billet Basic.

Le salon et le Wi-Fi, sans changer de fauteuil

Cependant, « le siège sur Transavia, c'est le même » pour toutes les classes de tarifs, relève Christian Mousnier. À Paris-Orly, c'est au sol que la différence est la plus visible : en mai 2026, Transavia France a ouvert son premier salon dans l'ancien espace d'Air France, au terminal 2C, près de la porte C14. Réaménagé aux couleurs de la low cost, le salon de 335 m² compte 114 places assises et offre une vue sur les pistes.

Ouvert tous les jours de 6 h à 22 h, il est accessible à partir de trois heures avant le départ et propose un buffet froid, le Wi-Fi et un espace de travail avec des prises électriques. Sur les vols de Transavia France, l'entrée est incluse pour les passagers au tarif Max ainsi que pour les membres Flying Blue Platinum et Ultimate. Les autres passagers peuvent acheter l'accès séparément, y compris à l'entrée du salon.

Chez easyJet aussi, une partie de la montée en gamme se joue avant de monter à bord. Depuis septembre, le tarif Inclusive Plus donne accès à un salon sur certains vols au départ de Toulouse vers Paris-Orly et Lyon, ainsi qu'au départ de Nice vers Paris-Orly. À Londres-Gatwick, ce même tarif inclut jusqu'à trois heures au salon Gateway, dont l'accès peut aussi s'acheter séparément. La low cost étend aussi son offre aux séjours professionnels : son partenariat mondial avec IHG Hotels & Resorts donne aux clients PME d'easyJet Plus accès à des tarifs préférentiels dans les hôtels IHG participants et, sous conditions, au statut Gold Elite dès leur premier séjour éligible, tandis que les membres d'IHG Business Edge bénéficient de 10 % de réduction sur une nouvelle adhésion à easyJet Plus.

La connexion haut débit disponible en vol répond à la même logique : elle améliore le service à bord, permettant aux voyageurs d'affaires de rester connectés en permanence. EasyJet prévoit de déployer le Wi-Fi Starlink sur ses Airbus A320 et A321 à partir du premier semestre 2027. Wizz Air prépare aussi son déploiement pour 2027, mais compte facturer l'accès à Internet.

Aux États-Unis, la montée en gamme change aussi la cabine

Frontier avait commencé en 2024 par neutraliser le siège du milieu dans les deux premières rangées. Avec sa nouvelle First Class, elle passe à quatre fauteuils par rangée, deux de chaque côté de l'allée. Sur le long-courrier en monocouloir, JetBlue pousse la différenciation plus loin avec son produit Mint : sur ses Airbus A321LR, les suites disposent d'un accès direct à l'allée et d'un siège convertible en lit entièrement plat.

Modifier la cabine impose toutefois un arbitrage. Southwest a retiré six sièges de ses Boeing 737-700 pour offrir davantage d'espace aux jambes sur certaines rangées. Au troisième trimestre 2026, ses recettes de services vendus séparément (revenus ancillaires) ont progressé de près de 47 % sur un an. La compagnie attribue cette hausse à plusieurs changements, dont les frais de bagages, l'attribution des places et les sièges avec plus d'espace : elle ne mesure donc pas le seul effet du confort supplémentaire.

Cette montée en gamme ne signe donc pas la fin du low cost. Elle élargit ce que les compagnies peuvent vendre à côté du billet de base. Pour le voyageur d'affaires, la question reste concrète : le supplément paie-t-il un meilleur siège, ou surtout la possibilité d'emporter sa valise, de gagner du temps et de changer de vol si son rendez-vous se prolonge ?

EasyJet : le bénéfice chute de 89% avant le rachat par Apollo

air-journal.fr – 25 novembre 2026

La compagnie low cost britannique easyJet a vu son bénéfice avant impôt ajusté tomber à 71 millions de livres sur l'exercice clos fin septembre 2026, malgré une nouvelle progression du trafic. Entre kérosène plus cher, demande fragilisée et hausse des coûts, l'activité aérienne est devenue déficitaire. Soutenu par easyJet holidays, le groupe prépare son rachat par Apollo, toujours attendu au premier trimestre 2027.

Des avions toujours aussi remplis, davantage de passagers, mais une rentabilité presque effacée. Les résultats annuels publiés mercredi 25 novembre par easyJet illustrent le resserrement des marges du transport aérien : le groupe a dégagé un bénéfice avant impôt ajusté de 71 millions de livres, contre 665 millions un an auparavant, soit une chute de 89%. Le résultat avant impôt publié, qui intègre notamment les frais liés aux offres de rachat, recule à 24 millions de livres, contre 658 millions en 2025. Le bénéfice net s'établit à 20 millions, contre 494 millions un an plus tôt. Pourtant, le chiffre d'affaires progresse de 6%, à 10,737 milliards de livres : easyJet ne manque pas tant d'activité que de marge pour absorber l'augmentation de ses dépenses.

Kérosène : une facture de 2,5 milliards de livres malgré les couvertures

Le premier choc vient du carburant. Sur l'exercice, la facture atteint 2,497 milliards de livres, en hausse de 11%, soit 244 millions de livres supplémentaires. EasyJet attribue cette augmentation à la croissance de son activité, à la flambée du kérosène dans le sillage du conflit au Moyen-Orient et au renchérissement des obligations de décarbonation. Le groupe cite notamment les exigences britanniques d'incorporation de carburants d'aviation durables, ou SAF, ainsi que la disparition progressive des quotas gratuits du système européen d'échange de droits d'émission, l'ETS. « Cette année a été difficile pour les compagnies aériennes en raison du conflit au Moyen-Orient et de ses effets sur la demande et les prix du carburant, qui ont fortement pesé sur nos résultats financiers », déclare Kenton Jarvis, directeur général d'easyJet, dans le communiqué annuel du groupe.

La hausse de 11% de la facture totale ne correspond toutefois pas à une augmentation équivalente du prix payé pour chaque tonne de kérosène. Après couverture, le prix effectif moyen ressort à 804 dollars la tonne, contre 761 dollars un an auparavant, soit environ 6% de plus. Rapporté aux sièges-kilomètres offerts, le coût du carburant augmente de 4%. Ces distinctions comptent : une partie de la dépense supplémentaire accompagne aussi l'expansion du programme de vols. Les couvertures ont amorti le choc, sans l'annuler. Pour l'exercice 2027, easyJet indique avoir couvert 69% de ses besoins du premier semestre à 803 dollars la tonne et 54% de ceux du second à 898 dollars. Ces périodes correspondent à l'exercice financier du groupe, qui commence en octobre, et non aux semestres de l'année civile.

Un trafic en hausse, mais des recettes unitaires sous pression

Sur le plan commercial, easyJet a transporté 96,4 millions de passagers, contre 93,4 millions en 2025, pour une offre portée à 107 millions de sièges. Le coefficient de remplissage reste proche de 90%. La croissance atteint 3% en sièges et 6% en sièges-kilomètres offerts, sous l'effet notamment d'une distance moyenne parcourue plus élevée. Ces volumes ne suffisent cependant pas à préserver la rentabilité. La recette par siège-kilomètre offert, ou RASK, diminue de 2%, tandis

que le coût unitaire ajusté total augmente de 6%. Autrement dit, chaque unité de capacité rapporte moins, tout en coûtant davantage à produire. La recette moyenne par siège progresse pourtant de 1%, à 84,35 livres : le recul du RASK ne doit donc pas être assimilé à une baisse équivalente du prix moyen des billets, d'autant que cet indicateur inclut les revenus annexes.

La compagnie décrit un affaiblissement de la demande après le début du conflit, suivi d'un redressement des réservations à l'approche des départs. Ce retour tardif des clients n'a pas entièrement compensé la faiblesse observée plus en amont. À ces difficultés se sont ajoutées des surcapacités concurrentes sur certaines destinations balnéaires et les dépenses liées au développement hivernal du réseau, notamment pour le premier hiver d'exploitation à Milan-Linate et Rome-Fiumicino.

Le carburant n'explique donc pas à lui seul le décrochage. Les coûts unitaires hors carburant ont également augmenté, avec des pressions sur les charges aéroportuaires et les équipages, ainsi que des investissements dans la robustesse opérationnelle et les outils numériques.

EasyJet holidays maintient le groupe dans le vert

Le contraste entre les deux grands métiers du groupe est particulièrement marqué. L'activité aérienne enregistre une perte avant impôt ajustée de 195 millions de livres, contre un bénéfice de 415 millions en 2025. À l'inverse, easyJet holidays améliore son bénéfice avant impôt de 6%, à 266 millions de livres. Dans la décomposition publiée par le groupe, les séjours compensent ainsi les pertes du transport aérien et permettent de conserver un résultat ajusté positif. Le voyagiste a accueilli près de 3,5 millions de clients, soit 13% de plus qu'un an auparavant, tandis que son chiffre d'affaires a progressé de 19%. EasyJet estime désormais sa part du marché britannique à 11%. Le développement des forfaits constitue donc davantage qu'un complément commercial : il diversifie les sources de bénéfices alors que les marges des vols se contractent.

Le groupe a également élargi son offre de courts séjours urbains, avec une formule vol et hôtel intégrée au parcours de réservation des billets. Environ 7 000 hôtels ont été ajoutés grâce à l'inventaire professionnel d'Expedia Group. Cette progression reste néanmoins soumise à la concurrence sur les prix et à l'inflation des coûts d'hébergement, qui ont pesé sur les marges d'easyJet holidays.

Retrait des Airbus A319 : un levier pour réduire les coûts

Pour redresser l'économie de son réseau, easyJet compte notamment sur l'accélération du remplacement de ses Airbus A319 par des appareils de la famille A320neo, de plus grande capacité. La sortie des derniers A319 est désormais prévue d'ici à la fin de l'exercice 2029. Au total, 54 retraits sont programmés sur les exercices 2027 et 2028. La compagnie attend de cette montée en capacité des économies annuelles supplémentaires d'environ 250 millions de livres, avec une première contribution de 110 millions en 2027, puis 140 millions supplémentaires en 2028. L'enjeu consiste à répartir les coûts d'exploitation sur davantage de sièges, tout en bénéficiant des gains de consommation et d'efficacité des avions remotorisés.

EasyJet renforce parallèlement ses capacités de maintenance. Après les acquisitions d'IMT Aviation en août 2026 puis d'Adria Tehnika en octobre, le groupe indique disposer en interne de capacités couvrant environ la moitié de ses besoins de maintenance lourde en base. Il prévoit aussi de commencer l'installation du Wi-Fi Starlink au printemps 2027 et de lancer une nouvelle offre de fidélité au cours de l'exercice.

Sur le terrain opérationnel, la ponctualité s'est améliorée de deux points, à 74%, selon les indicateurs publiés par la compagnie. Cette progression intervient malgré deux défaillances du contrôle aérien britannique en septembre, auxquelles easyJet attribue environ 500 annulations.

Rachat par Apollo : une finalisation toujours visée début 2027

Ces résultats s'inscrivent dans une période de transition capitalistique. Recommandée par le conseil d'administration le 6 août, l'offre portée par Eagle Bidco, société indirectement détenue par des fonds gérés par des entités affiliées à Apollo, valorise easyJet à 5,7 milliards de livres, sur la base de 715 pence par action. Les actionnaires l'ont approuvée le 11 novembre. « L'acquisition recommandée d'easyJet, approuvée par les actionnaires le 11 novembre, témoigne de la qualité de notre entreprise et de la solidité des moteurs de sa performance financière à long terme », affirme Kenton Jarvis dans le communiqué.

La finalisation demeure attendue au premier trimestre civil 2027, sous réserve des conditions encore à remplir. EasyJet indique avoir obtenu des autorisations en matière de concurrence et d'investissements étrangers dans plusieurs pays, dont le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne. Les règles européennes de propriété et de contrôle des compagnies aériennes restent cependant un point sensible, tandis que le comité d'entreprise européen a exprimé ses inquiétudes sur la structure de l'opération et ses conséquences pour les salariés.

Dans ce contexte, le conseil d'administration ne fournit pas de prévisions financières détaillées pour 2027. Il anticipe néanmoins une amélioration progressive de l'évolution des recettes unitaires au fil des trimestres et une trajectoire plus favorable des coûts unitaires hors carburant. Avec 4,4 milliards de livres de liquidités disponibles et une trésorerie nette de 268 millions à fin septembre, easyJet conserve une réserve financière pour conduire cette transition. Le défi sera désormais de transformer la croissance du trafic et la modernisation de la flotte en bénéfices durables.

Boeing engrange sa plus grosse commande avec la Chine depuis près de dix ans

La Tribune – 26 novembre 2026

Boeing a engrangé une commande de 50 737-8 de la part de la compagnie chinoise Xiamen Airlines, la plus importante dans ce pays depuis 2017. Si d'autres contrats sont attendus pour l'avionneur américain, Airbus a toujours une bonne longueur d'avance sur ce marché.Boeing reprend pied en Chine après des années de disette commerciale. La compagnie chinoise Xiamen Airlines, appartenant à China Southern Air Holding, a annoncé, mardi 24 novembre, avoir passé commande pour 50 Boeing 737-8. Un contrat dont le prix catalogue s'élève à 7,4 milliards de dollars, un chiffre très théorique puisque les rabais dans le secteur peuvent dans certains cas réduire la note par deux. Le plus important est ailleurs : l'avionneur n'avait pas engrangé une commande de cette ampleur en Chine depuis dix ans.

Après 2017, Boeing s'est quasiment vu refuser l'entrée du marché chinois. Le pays a été le premier a imposé une immobilisation au sol des Boeing 737 MAX suite au double crash de l'appareil, intervenu en 2018 et 2019. L'appareil n'a repris du service en Chine que début 2023. En outre, les tensions croissantes entre les États-Unis et la Chine ont accentué les difficultés de l'avionneur américain à vendre ses appareils auprès des compagnies locales. En dix ans, les commandes ont été bien rares. Elles ont concerné en partie des avions cargo.

En Chine, Boeing redresse le nez

La commande de Xiamen Airlines constitue une inflexion majeure du marché chinois vis-à-vis de Boeing. Ceci dit, elle ne sort pas du chapeau. Ces 50 appareils, qui seront livrés entre 2031 et 2034, font partie de l'engagement pris en mai dernier par la Chine de passer commande pour 200 avions, selon la banque d'investissement américaine Jefferies. Une promesse de contrats que le président américain Donald Trump avait fait connaître à l'issue de sa rencontre avec son homologue Xi Jinping, à Pékin.

Boeing peut espérer reprendre le train en marche en Chine. La flotte commerciale chinoise devrait plus que doubler pour atteindre plus de 9 800 avions au cours des 20 prochaines années, selon les estimations de l'avionneur américain. Poussé par l'expansion de la classe moyenne et la multiplication des destinations accessibles sans visa, le trafic aérien de passagers devrait connaître une croissance annuelle de 5 %. Signal encourageant pour le groupe : le président américain a laissé savoir, sans plus de détails, que la Chine pourrait passer commande de 250 nouveaux Boeing, en plus de l'engagement pour 200 appareils.

Airbus garde une longueur d'avance

La commande de Xiamen Airlines, qui prévoit de s'installer au sein du nouvel aéroport international de Xiamen Xiang'an, est en cela particulièrement savoureuse pour Boeing. Suite à l'immobilisation au sol des 737 MAX en 2019 et des tensions sino-américaines, Xiamen Airlines s'était alors tournée vers Airbus et sa famille A320neo. D'où aujourd'hui, une flotte composée d'Airbus et de Boeing. À savoir : 25 A320neo, 139 Boeing 737 ainsi que 10 Boeing 787, selon les données compilées par le cabinet spécialisé Cirium.

Si Boeing revient aux affaires en Chine, l'avionneur américain a toutefois perdu du terrain par rapport à Airbus. Pendant que le groupe américain se voyait refuser l'accès au marché, Airbus profitait à plein de sa stratégie, l'avionneur européen ayant multiplié les investissements sur place depuis 20 ans, dont une ligne d'assemblage final à Tianjin pour son A320. Résultat : quand le carnet de commandes de Boeing s'élève en Chine à 136 appareils, celui d'Airbus s'établit à 654 avions.

Aéronautique : comment la supply chain se prépare au futur monocouloir d'Airbus

La Tribune – 25 novembre 2026

Le premier constructeur mondial devrait lancer vers 2030 le programme du successeur de l'A320, l 'avion le plus vendu au monde. Les fournisseurs se préparent déjà en misant sur l'excellence industrielle, la robotisation ou l'intelligence artificielle.« L'A320 est entré en service en 1988, il y a presque 40 ans. Le Boeing 737 a été certifié depuis bientôt 60 ans. Nous arrivons au bout des évolutions incrémentales sur ces avions : les deux grands avionneurs ont besoin d'une nouvelle plateforme pour mettre en œuvre des ruptures technologiques », a rappelé Yannick Assouad, présidente du comité de pilotage du Corac et vice-présidente exécutive pour l'avionique au sein du groupe Thales le 17 novembre dernier lors de l'Aeroforum organisé par La Tribune à Toulouse. Le premier constructeur mondial devrait lancer vers 2030 le programme du successeur de l'A320NEO, l'avion le plus vendu au monde. L'enjeu est de taille face à la concurrence de l'américain Boeing et l'émergence du chinois Comac (qui a réalisé il y a quelques jours le premier vol d'un avion électrique de 19 places). L'arrivée de ce nouvel appareil va totalement rebattre les cartes pour les 3 500 fournisseurs d'Airbus en France.

« Pour accompagner les donneurs d'ordre, il faut être les mieux positionnés, afin de livrer demain de la modernité dans dans nos avions. Le facteur vitesse sera aussi essentiel, nous n'avons pas trente ans devant nous pour créer un nouvel avion. L'ensemble de la supply chain doit partir en quête de solutions court-terme », fait remarquer Hélène Moreau-Leroy, présidente du GEADS, le groupement des équipementiers au sein du GIFAS (groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales).

Dans cette course contre-la-montre pour l'avion du futur, Airbus va devoir trancher d'ici le début de la prochaine décennie entre plusieurs technologies : faut-il choisir un moteur conventionnel caréné ou une architecture en rupture dite « Open fan », telle que présentée par CFM International avec le démonstrateur Rise ? Quid d'une aile plus fine et plus étroite pour réduire la traînée ? Et enfin jusqu'où pousser l'intégration des matériaux composites ?

« Avion nativement digital »

Une chose est sûre, pour Marie Hontans, présidente d'Airbus opérations : « Pour la prochaine génération, nous aurons un avion nativement digital, ce qui sera une première ». « Cet avion sera produit dans un environnement numérique totalement différent. Il sera développé et fabriqué, supporté par de la robotique, de l'intelligence artificielle, des systèmes intégrés. Face à cette évolution qui nous attend en fait, nous avons un problème de vitesse dans l'adoption de nouvelles technologies telles que l'IA au sein de la supply chain. Nous n'aurons que quelques années pour arriver à cette maturité technologique », alerte-t-elle. De grandes disparités persistent de ce point de vue entre les grands groupes et les PME dans cette avance technologique. Thales planche déjà sur une plateforme centralisée capable de distribuer la donnée et l'énergie à tout l'avion et avec laquelle viendront interagir tous les systèmes de l'appareil. « Sur l'A320, chaque système a quasiment son propre calculateur. Avec l'A350, nous avons déjà une plateforme de calcul qui adresse une trentaine de systèmes qui en général ne sont ni critiques, ni en temps réel. Sur le nouvel avion, nous aurons une plateforme centralisée qui adressera, y compris des systèmes critiques et en temps réel », décrit Yannick Assouad.

IA et robots dans les usines

De son côté, Latécoère commence à intégrer l'intelligence artificielle dans ses processus de production. « C'est le cas par exemple pour la gestion de la qualité. L'IA permet d'aller chercher les signaux faibles, repérer le même défaut qui s'est produit six ans en arrière et la solution apportée », indique Yves Yemsi, directeur des opérations.

La robotisation fait aussi irruption dans les usines, jusque dans les activités les plus manuelles. Le toulousain Satys, leader mondial de la peinture d'avions neufs envisage l'automatisation de tâches pénibles. « Par exemple, poncer pendant huit heures d'affilée sous le ventre de l'avion, cela peut être fatigant. Des essais sont en cours pour introduire des robots », précise Gregory Mayeur, CEO de Satys Aerospace.

Autant de nouvelles technologies qui vont demander de faire évoluer la formation des effectifs de la filière. Pour préparer ce nouveau cap, Airbus, entouré d'un consortium d'industriels et d'écoles, compte lancer un nouveau campus (Eole) pour la rentrée scolaire 2029. « L'objectif est d'avoir 450 élèves qui sortent du campus chaque année, présente Marie Hontans. Ces personnes seront formées pour servir les besoins d'Airbus mais aussi de notre supply chain pour accompagner l'évolution de nos métiers sur la qualité, la production, la logistique mais aussi la cybersécurité ».

Norse Atlantic Airways au bord du dépôt de bilan

tourmag.com - 26 Novembre 2026

Après avoir alerté sur sa situation financière critique, Norse Atlantic Airways a annoncé la suspension de tous ses vols ce jeudi 26 novembre 2026. La compagnie poursuit ses discussions avec des investisseurs en vue d'un financement ou d'une éventuelle acquisition, mais prévient qu'un dépôt de bilan est envisagé faute de solution rapide.

Alors qu'elle annonçait hier se trouver dans une "situation financière critique", Norse Atlantic Airways a annoncé, ce jeudi 26 novembre 2026 dans un communiqué, avoir suspendu tous ses vols du jour "dans l'attente de la mise en place d'une solution de financement viable".

Son conseil d'administration continuerait d'étudier des options lui permettant d'obtenir un financement à court terme.

"La Société est en discussion avec des investisseurs concernant une éventuelle acquisition qui inclurait une solution de financement.

Une réunion d'information avec les obligataires de la Société, titulaires d'obligations Norse Atlantic Airways AS de premier rang garanties à 15% d'un montant de 52 000 000 USD échéant en 2026/2027, s'est également tenue hier, le 25 novembre 2026", indique la compagnie.

Le communiqué précise néanmoins que si une solution de financement à court terme n'est pas trouvée rapidement, "le conseil d'administration envisage de déposer le bilan".

Air Corsica ouvre deux lignes entre Bordeaux et la Corse

tourmag.com – 26 novembre 2026

À partir du 6 juin 2027, Air Corsica proposera deux vols hebdomadaires entre Bordeaux et Ajaccio, ainsi qu'entre Bordeaux et Bastia. La compagnie prévoit plus de 26 000 sièges sur ces deux lignes pendant la saison estivale.

Air Corsica renforce son réseau dans le sud-ouest avec l'ouverture de deux liaisons directes depuis Bordeaux vers Ajaccio et Bastia.

Les vols seront opérés les vendredis et dimanches, du 6 juin au 24 octobre 2027.

Les billets sont proposés à partir de 59 euros TTC l'aller simple, avec un bagage cabine de 12 kg inclus.

Cette nouvelle offre représente plus de 26 000 siègesau total.

Elle vise à "répondre aux besoins de mobilité des voyageurs de Nouvelle-Aquitaine comme des résidents corses, pour les séjours touristiques, les déplacements familiaux et étudiants".

Les réservations sont ouvertes sur le site d'Air Corsica et dans les agences de voyages. La compagnie, qui a transporté 2,2 millions de passagers en 2025, exploite actuellement 40 lignes domestiques et internationales, régulières ou saisonnières.

Eurowings met le cap sur Damas avec quatre lignes depuis l'Allemagne

Air journal– 26 novembre 2026

La compagnie du groupe Lufthansa desservira pour la première fois la capitale syrienne à partir du 11 janvier 2027. Cinq rotations hebdomadaires sont prévues depuis Berlin, Düsseldorf, Hambourg et Stuttgart, avec une offre destinée en priorité aux passagers rendant visite à leur famille et à leurs proches. Les réservations sont ouvertes.

Eurowings ajoute une nouvelle destination à son réseau moyen-oriental. Dans un communiqué publié le 24 novembre, la compagnie allemande annonce l'ouverture de quatre lignes sans escale vers Damas en janvier 2027. Le lancement sera échelonné sur trois jours : Hambourg ouvrira le programme le 11 janvier, avant Düsseldorf le lendemain, puis Berlin et Stuttgart le 13 janvier. La durée moyenne annoncée du trajet est d'environ quatre heures et demie. Cette première desserte de la Syrie par Eurowings s'inscrit dans une stratégie clairement identifiée : développer les liaisons permettant aux voyageurs de rejoindre leurs proches sans correspondance. Les nouveaux vols « s'adressent en particulier aux voyageurs ayant des liens personnels avec la région, qui souhaitent rendre visite à leur famille et à leurs amis ou se rendre dans leur pays d'origine », explique la compagnie dans son communiqué.

Düsseldorf bénéficiera du programme le plus étoffé, avec deux rotations par semaine, les mardi et jeudi. Hambourg, Berlin et Stuttgart disposeront chacune d'une liaison hebdomadaire. L'ensemble représente cinq rotations hebdomadaires, soit cinq vols dans chaque sens entre l'Allemagne et la capitale syrienne. Les billets sont déjà commercialisés.

Les voyages familiaux au cœur de la stratégie d'Eurowings

L'ouverture de Damas relève du marché dit « VFR », pour Visiting Friends and Relatives, autrement dit les déplacements destinés à rendre visite à la famille et aux proches. Eurowings inscrit explicitement ces nouvelles lignes dans cette activité, plutôt que dans une logique de développement touristique de la destination. La compagnie indique que son offre sur ce segment comprend déjà « plus de 60 lignes vers plus de 20 destinations en Europe et au-delà ». Elle cite notamment ses dessertes vers l'Arménie, la Géorgie, la Grèce, la Croatie, le Maroc, la Tunisie, le Liban et l'Irak. Damas vient ainsi compléter un réseau qui comprend notamment Beyrouth et Erbil.

Le choix de quatre points de départ allemands permet de proposer des vols sans escale depuis plusieurs grands bassins de population. Eurowings souligne que les voyageurs résidant dans les zones d'attraction de Berlin, Düsseldorf, Hambourg et Stuttgart pourront ainsi rejoindre la capitale syrienne sans changer d'avion.

Après Bagdad, une nouvelle étape au Moyen-Orient

L'annonce intervient alors qu'Eurowings prépare également son arrivée à Bagdad. Son programme d'hiver 2026-2027 prévoit l'ouverture de la capitale irakienne à compter du 10 décembre 2026, avec deux vols hebdomadaires depuis Berlin et autant depuis Düsseldorf. Damas suivra donc environ un mois plus tard.

Les deux ouvertures répondent à la même volonté de renforcer les liaisons avec des destinations liées aux déplacements familiaux. Elles s'ajoutent à une présence moyen-orientale qui comprend également, selon les lignes du programme hivernal, Dubaï, Djeddah, Tel-Aviv, Beyrouth, Erbil et Amman.

Allemagne–Syrie : un marché aérien qui se reconstitue

Eurowings n'arrivera pas sur un marché vierge. La compagnie allemande Leav Aviation a inauguré Düsseldorf–Damas le 29 juillet 2026, tandis que Sundair relie Berlin à la capitale syrienne depuis la mi-août. Il faut également compter sur le retour de Syrian Airlines à Berlin et Munich en novembre. Ces dessertes placent donc Eurowings en concurrence avec des opérateurs déjà présents sur certaines liaisons entre les deux pays. Eurowings deviendra néanmoins la première compagnie intégralement détenue par le groupe Lufthansa à desservir la Syrie depuis la suspension des vols pendant la guerre civile.

Autre ouverture vers Damas, Aegean Airlines prévoit de lancer Athènes–Damas le 2 décembre 2026. Les quatre lignes d'Eurowings s'inscrivent ainsi dans une reconstitution progressive des liaisons entre la Syrie et l'Europe, avec, pour la compagnie allemande, un programme initial limité à une ou deux fréquences par semaine et par aéroport.

Aéroport de Lille-Lesquin: enfin, la modernisation

voyages-d-affaires.com – 25 novembre 2026

Après quatre ans de blocage, le projet de modernisation de Lille-Lesquin franchit une étape décisive avec le permis de construire. Une décision qui ouvre enfin la voie à la transformation d'un aéroport confronté au vieillissement de ses infrastructures et à la nécessité d'améliorer ses capacités.

Dans sa décision rendue le 12 novembre 2026, le tribunal administratif de Lille a enfin levé l'hypothèque qui pesait sur l'aéroport de Lille depuis plusieurs années. L'instance juridique a demandé aux maires de Lesquin et de Fretin, communes adjacentes à l'aéroport, de délivrer le permis de construire dans un délai de deux mois. Les deux communes avaient refusé l'autorisation en 2022, notamment en raison des nuisances sonores.

Le tribunal a estimé que ces arguments ne justifiaient pas le refus du permis, les questions relatives à la circulation aérienne et au bruit relevant d'autres dispositifs réglementaires. Il a également confirmé la validité de l'autorisation environnementale délivrée par le préfet du Nord.

Un terminal agrandi et entièrement réorganisé

Le principal volet du programme concerne la transformation de l'aérogare, mise en service en 1996. Le bâtiment actuel, d'une superficie de 18 000 m², doit être réhabilité et agrandi pour atteindre initialement 33 400 m², selon les caractéristiques présentées par le maître d'ouvrage.

L'objectif est de mieux séparer les flux des passagers à l'arrivée et au départ, aujourd'hui concentrés dans des espaces devenus insuffisants. Les départs seront réorganisés autour des zones d'enregistrement, de contrôle de sûreté et d'embarquement. Les arrivées bénéficieront de nouveaux espaces de livraison des bagages, de halls dédiés et de circuits distincts pour les voyageurs Schengen et hors Schengen.

Une nouvelle jetée doit également accueillir des salles d'embarquement modulables, avec quatre pré-passerelles d'embarquement. Les commerces et les espaces d'accueil seront eux aussi réaménagés.

Les infrastructures côté piste feront également l'objet d'interventions. Le programme prévoit notamment la réalisation d'accotements pour la piste principale, l'élargissement de voies de

circulation des avions, la création d'un taxiway supplémentaire et l'extension de l'aire de stationnement des appareils. Il ne prévoit toutefois ni l'allongement de la piste principale ni la construction d'une nouvelle piste.

L'accès terrestre sera repensé avec la démolition de la rampe actuelle et du parking couvert situé devant l'aérogare. Un parvis multimodal paysager doit faciliter les correspondances entre les différents moyens de transport.

Un investissement adapté aux perspectives de trafic

Le projet initial représentait un investissement estimé à 100,9 millions d'euros hors taxes, dont 13,4 millions consacrés aux mises aux normes et 87,5 millions à la modernisation. Son financement devait être assuré par le concessionnaire Aéroport de Lille SAS, contrôlé par Eiffage.

Toutefois, le programme a été remanié en septembre 2026 pour tenir compte de l'évolution du trafic et rétablir l'équilibre économique de la concession. L'emprise de l'extension aurait notamment été réduite de 15 000 à 9 000 m². La concession a également été prolongée de trois ans, jusqu'en 2042. Le montant actualisé des investissements n'a pas encore été officiellement précisé.

Manque néanmoins un élément important à l'aéroport: une desserte environnementale en site propre par transport public. Certes deux lignes de bus effectuent la navette entre 15 et 20 minutes entre l'aéroport, Lille Centre ainsi que la station de métro « 4 cantons ». Mais un projet de tramway direct a été abandonné en 2025, la Métropole Européenne de Lille (MEL). Estimé à 350 millions d'euros, il a été lui aussi refusé par les communes le long de la future ligne car n'apportant aucun avantage aux habitants des zones traversées…

En 2025, Lille-Lesquin a accueilli environ 1,7 million de passagers, soit 22,1 % de moins qu'en 2019. L'exploitant table sur 1,8 million en 2026 et vise entre 3 et 3,5 millions de voyageurs à l'horizon 2045.

Pour Lille et les Hauts-de-France, le déblocage judiciaire constitue donc une avancée importante. Reste désormais à concrétiser un chantier complexe, qui devra être réalisé sans interrompre l'activité aérienne de la plateforme. L'exploitant évoque une mise en service des nouvelles installations à la fin de 2030 ou au début de 2031.

PROGEXA
Des experts au service exclusif des représentants du personnel