



SNPNC

—DEPUIS 1954—

Revue de presse 2026-01

Roissy, le 02 janvier 2026

Revue de presse de la section « Retraités » du SNPNC

Les éléments de cette revue de presse de l'aérien sont tirés de documents édités par PROGEXA 70 Rue d'Hautpoul - 75019 Paris, au service exclusif des représentants du personnel.

SOMMAIRE

- Airbus A320 immobilisés : retour à la normale 24 heures après l'alerte au logiciel.
- Les avions monocouloirs dynamisent le long-courrier, selon Amadeus.
- Air France-KLM : les tensions resurgissent entre Paris et Amsterdam autour de la gouvernance du groupe aérien.
- Air France : Londres-Gatwick desservi et arrivée de nouveaux A220 et A350
- L'aéroport de Paris-CDG comptera sept terminaux en 2027
- L'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, des terminaux rebaptisés pour un « choc de simplification »
- Une hôtesse de l'air de 25 ans se suicide en escale sur fond de peur du licenciement
- Air Antilles : une compagnie aérienne fictive ?
- Air Antilles ne peut plus voler... jusqu'à quand ?
- États-Unis : vers un examen de l'historique des réseaux sociaux des touristes étrangers
- Pilotes, hôtesse et stewards craignent une tentative de mainmise sur leur caisse de retraite
- Avion : qui est prêt à payer plus pour polluer moins ?
- Air France et les syndicats signent un nouvel accord majeur pour un environnement de travail sûr et serein
- Un King Air 100 pour Saint-Pierre et Miquelon
- En page 18, le communiqué de presse du SNPL sur les réquisitions du Parquet Général dans le procès en appel du crash du vol AF447.
- Le lien ci-dessous vous permettra de lire le tract du SNPNC sur la CRPN. Si ce lien n'est pas actif, il suffit de copier cette adresse dans votre navigateur internet afin d'y avoir accès.

<https://snpnc.org/crpn-une-caisse-solide-autonome-et-indispensable/>

Airbus A320 immobilisés : retour à la normale 24 heures après l'alerte au logiciel

Les Echos - 30 novembre 2025

La plupart des compagnies aériennes utilisant des avions monocouloirs moyen-courriers de la famille A320 ont réussi à effectuer les modifications demandées dans la nuit de vendredi à samedi sur quelque 4.000 appareils.

Vingt-quatre heures après la publication par Airbus et l'Agence européenne de sécurité aérienne d'une directive enjoignant les compagnies aériennes de modifier d'urgence un logiciel de commandes de vol sur leurs appareils monocouloirs moyen-courriers de la famille A320, la situation semblait déjà presque revenue à la normale. Ce lundi matin, selon Airbus, moins d'une centaine d'appareils seulement étaient encore immobilisés, sur les quelque 9.376 Airbus A319, A320 et A321 en service dans le monde, selon les données du cabinet d'études Cirium.

« Sur un total d'environ 6.000 appareils potentiellement concernés, la grande majorité a désormais subi les modifications nécessaires, annonçait Airbus ce lundi matin. Nous collaborons avec nos compagnies aériennes clientes afin de faciliter la modification des moins de 100 appareils restants et de garantir leur remise en service ».

Moins d'appareils à traiter qu'annoncé

En dépit des craintes suscitées par cette alerte hors norme, le chaos tant redouté dans les aéroports ne s'est pas produit et les annulations de vols sont restées très peu nombreuses. Les compagnies aériennes ont mis à profit les vingt-quatre heures de délais accordé par l'EASA pour effectuer les modifications nécessaires, avant l'heure limite fixée au samedi soir minuit d'immobilisation des avions.

Dans la plupart des cas, les modifications à effectuer se sont limitées à la réinstallation de la version précédente du logiciel incriminé, qui permet d'actionner les gouvernes d'ailerons et de profondeur. Une opération simple, régulièrement effectuée pour les mises à jour de routine, et qui ne nécessitait pas plus de trois heures d'intervention, vérifications incluses, au moyen d'un simple appareil connecté aux ordinateurs de bord.

Réinstallation de la version précédente du logiciel

Le nombre exact d'appareils concernés par ces modifications - A319, A320 et A321 - s'est également révélé inférieur à l'estimation initiale de 6.000 avions évoqué dans un premier temps. Vendredi soir, Airbus avançait le chiffre de plus de 5.000 avions concernés. Mais au fur et mesure des vérifications, le nombre des avions nécessitant une modification serait plutôt de l'ordre de 4.000, selon une dernière estimation, qui ont presque tous pu être « traités » entre vendredi et samedi.

« Le chiffre de 6.000 appareils correspondait au nombre maximal d'avions potentiellement concernés, mais nous n'avons pas de visibilité précise car les compagnies aériennes n'ont pas l'obligation de nous faire savoir si elles ont procédé ou non à l'installation de la mise à jour du logiciel incriminé », explique-t-on chez l'avionneur.

Chez Air France-KLM, tous les appareils d'Air France concernés par ce problème de logiciel, au nombre de six, avaient ainsi pu être traités dans la nuit de vendredi à samedi, ceux de Transavia et de KLM ne nécessitant pas d'intervention. Au final, les annulations se sont limitées à 35 vols dans la soirée de vendredi.

Même chose chez easyJet, le plus important exploitant d'A320 en Europe, avec 356 appareils, dont l'intégralité du programme de vol était assurée dès samedi. Ou encore la low cost hongroise Wizz Air, dont les 250 Airbus A320 étaient tous opérationnels dès samedi matin.

De manière plus anecdotique, l'A320 affrété auprès de la compagnie italienne ITA Airways pour transporter le souverain pontife lors de son voyage en Turquie et au Liban, a aussi été traité dès samedi, a fait savoir le Vatican.

Aux Etats-Unis, où la situation était particulièrement tendue du fait des grands départs en vacances de Thanksgiving, toutes les grandes compagnies sont également parvenues à effectuer la modification demandée sur presque tous les 545 Airbus concernés dans la nuit de vendredi à samedi.

« Les voyageurs ne doivent pas s'attendre à des perturbations majeures », a déclaré le secrétaire américain aux Transports, Sean Duffy, dans un message publié sur X, ajoutant que toutes les compagnies aériennes américaines concernées sont en bonne voie de terminer les travaux nécessaires sur leurs appareils afin de « respecter l'échéance de dimanche minuit ».

En revanche, un nombre plus important d'avions seraient encore cloués au sol en Colombie, où la compagnie Avianca estimait, samedi, que 70 % de sa flotte est concernée et prévoyait « des perturbations importantes dans les dix jours à venir ». Certains appareils anciens nécessiteraient en effet la dépose de l'ordinateur de bord (ELAC), qui contrôle les ailerons et les gouvernes. Selon Airbus, ils seraient moins d'une centaine dans ce cas, ce lundi matin.

La question des responsabilités reste à trancher

C'est en effet une mise à jour de ce logiciel, proposée par Airbus aux compagnies aériennes en 2024, dans le cadre de sa politique d'amélioration constante de ses produits, qui serait à l'origine de l'incident survenu le 30 octobre, sur un vol de la compagnie américaine JetBlue entre Cancun et New York. L'A320, en pilotage automatique, avait brusquement piqué du nez et perdu une trentaine de mètres en phase de croisière, avant de se redresser, sans raison apparente. L'enquête des autorités américaines avait conclu à un bug du logiciel, probablement provoqué par les radiations solaires. Ce qui a finalement conduit à cette directive de la FAA américaine et de l'EASA.

Cependant, même si les compagnies ont pu reprendre leurs programmes de vol normalement, le problème n'est pas réglé pour Airbus et plusieurs questions sont encore sans réponse. Le retour à la version antérieure du logiciel a d'abord pour conséquence d'annuler plusieurs améliorations substantielles de la protection de l'enveloppe de vol apportée par la dernière mise à jour. Une nouvelle mise à jour corrigée de ses défauts sera donc nécessaire tôt ou tard.

Le précédent du vol Qantas 72

Par ailleurs, la question des responsabilités reste posée. A commencer par celle des informaticiens d'Airbus à l'origine de cette mise à jour. Le Soleil a bon dos, mais la menace posée par les radiations solaires sur les systèmes électroniques des avions - hardware et software - est connue depuis des décennies. En octobre 2008, un Airbus A330 de la compagnie australienne Qantas avait subi de graves dysfonctionnements de ses ordinateurs de bord, probablement engendrés par des radiations solaires, qui avaient provoqué une série de piqués incontrôlés et fait 119 blessés lors d'un vol entre Singapour et Perth.

Mais les programmes informatiques sont théoriquement conçus de façon à minimiser le risque de dysfonctionnement. La vulnérabilité de la dernière version du logiciel et la mésaventure survenue à JetBlue constituent donc une anomalie et un possible défaut de contrôle de qualité.

A priori, la responsabilité de ce bug incombe aux équipes d'Airbus qui ont conçu le logiciel de contrôle et ses mises à jour successives. Mais la responsabilité de Thales, qui fabrique les ordinateurs de bord, mais à qui Airbus confie également les codages des logiciels qu'il conçoit, ne peut être totalement écartée à ce stade, quoi qu'en dise l'équipementier.

De l'établissement précis des responsabilités dépend la réponse à la question finale : qui va payer le coût des vols annulés et retardés, ainsi que les heures supplémentaires des techniciens qui ont passé une partie de la nuit de vendredi à samedi à vérifier les avions ? Pour l'heure, les compagnies en sont de leur poche, mais les services juridiques vont avoir du pain sur la planche.

Selon les Amadeus Travel Trends 2026, les monocouloirs long-courriers comme l'A321 XLR ouvrent la voie à des liaisons directes inédites, rapprochant villes de province et grandes destinations internationales.

« Le monde à portée de vol » figure parmi les six tendances qui pourraient redessiner le voyage l'an prochain, souligne le fournisseur technologique Amadeus dans son dernier rapport, réalisé en partenariat avec l'agence Globetrender.

L'innovation aéronautique continue en effet de rapprocher le monde en réduisant les temps de transit. « Avec l'essor de l'Airbus A321 XLR permettant le développement du point à point, c'est l'une des tendances fortes en 2026 », estime Frédéric Saunier, directeur général d'Amadeus France.

Air Transat, pionnière du monocouloir

Pour illustrer cette bascule, le dirigeant compare deux axes majeurs : France-New York et France-Montréal. Les volumes annuels sont similaires, environ 2 millions de passagers, mais l'offre est radicalement différente.

« De New York vers la France, il n'y a que deux aéroports desservis en direct, Paris et Nice. À l'inverse, Montréal est reliée huit aéroports français, grâce notamment à Air Transat. Très peu de compagnies disposent aujourd'hui d'avions monocouloirs, et Air Transat a été l'une des premières », souligne Frédéric Saunier.

Cette évolution est rendue possible par l'arrivée d'appareils comme les Airbus A321 LR et XLR, capables de traverser l'Atlantique avec 150 à 180 passagers. « Ces monocouloirs long rayon d'action permettent d'ouvrir des routes directes avec moins de passagers, et il est plus facile de remplir un avion de 150-180 sièges qu'un gros-porteur de 300-350 », explique le directeur général France.

L'exemple d'Iberia illustre cette dynamique. « C'est l'une des premières compagnies européennes à lancer le 320 XLR. Aujourd'hui 10% de son trafic transatlantique est opéré par des avions monocouloirs au départ de Madrid ». Même mouvement du côté d'Air Canada, qui a annoncé l'ouverture prochaine de lignes Nantes-Montréal et Palma-Montréal. « On voit que ça répond à une demande. Les clients veulent du direct. Moins de ruptures de charges, en évitant de passer par un hub », rappelle Frédéric Saunier.

Un coût par siège maîtrisé et une meilleure rentabilité

Ces avions qui permettent d'atteindre des destinations moins desservies que les grandes capitales internationales ont un coût par siège « équivalent, voire inférieur à celui d'un gros-porteur ». Cela se justifie par une technologie plus moderne et plus sobre sur le plan environnemental. Airbus compte d'ailleurs déjà plus de 500 commandes pour la famille A321 XLR, confirmant l'intérêt des compagnies pour ces appareils.

Il existe cependant une condition de viabilité. « Sur un axe province-New York, il faut au minimum trois ou quatre vols par semaine pour créer le marché », précise le patron d'Amadeus France.

À terme, cette évolution pourrait aussi redessiner la carte des hubs. « On peut imaginer que des compagnies américaines comme American Airlines ou JetBlue qui ont commandé des A321 XLR ouvrent des vols directs sur les Etats-Unis depuis la province française », prédit Frédéric Saunier.

Cinq autres grandes tendances

Selon Amadeus, cinq autres tendances majeures devraient façonner le voyage en 2026. Le « toutourisme » connaît un véritable essor. De nouvelles technologies, réglementations et innovations permettent aux voyageurs de plus en plus de partir avec leurs animaux de compagnie. Les « voyageurs mixologistes », eux, combinent plateformes et technologies pour concevoir le voyage idéal sur mesure. Le tourisme pop, inspiré par la culture pop, continue de séduire, tandis que les séjours à la carte se généralisent.

Par ailleurs, hôtels et hébergements permettent désormais de personnaliser chaque aspect de la chambre, de l'équipement sportif à l'insonorisation, en passant par la vue ou même la proximité du buffet du petit-déjeuner. Enfin, les « voyages vers le futur » commencent à se matérialiser. Notamment avec des robots transportant les bagages, billets achetés par simple scan de paume, tunnels illuminés d'hologrammes ou dîners imprimés en 3D livrés par drone.

Le rapport Travel Trends 2026 d'Amadeus s'appuie sur ses données et l'agence Globetrender pour identifier les grandes tendances du voyage en 2026. Il reprend également les enseignements de ses études précédentes, comme Connected Journey et Travel Dreams.

Air France-KLM : les tensions resurgissent entre Paris et Amsterdam autour de la gouvernance du groupe aérien Air Journal - 7 décembre 2025

Les relations entre Air France et KLM au sein du groupe Air France-KLM sont de nouveau marquées par des tensions, notamment sur les questions de gouvernance et de stratégie entre les deux compagnies aériennes. Ces désaccords reflètent un vieux clivage franco-néerlandais qui resurgit périodiquement depuis la fusion de 2004.

Selon le point de vue néerlandais, à Paris, on cherche en permanence à renforcer le contrôle du groupe sur ses filiales, tandis qu'à Amsterdam, base de KLM, on s'efforce toujours de préserver l'autonomie de la compagnie néerlandaise. Ce différend profond a régulièrement fait l'objet d'une large couverture dans la presse néerlandaise, qui en a fait une affaire d'intérêt national, notamment après le départ en 2022 de Pieter Elbers, PDG historique de KLM, poussé à la porte par le directeur général d'Air France-KLM, Benjamin Smith.

Mécontentement néerlandais persistant

En 2025, les tensions entre Air France et KLM resurgissent de nouveau autour de la gouvernance du groupe, dirigé par une holding commune à Paris, rapporte la presse néerlandaise. D'autant plus que les résultats financiers au troisième trimestre 2025 montrent une situation délicate : des marges sous pression chez KLM comme chez Air France en raison des coûts d'exploitation et de la hausse de la fiscalité. Selon le quotidien néerlandais De Telegraaf, citant des acteurs néerlandais, Benjamin Smith a réorganisé la gouvernance du groupe pour donner à la maison mère à Paris un contrôle accru sur ses filiales, dont KLM. Le journal néerlandais rapporte que cette réorganisation a suscité un mécontentement persistant parmi une partie du personnel néerlandais.

Depuis juillet 2022, la direction de KLM est assurée par Marjan Rintel, ancienne dirigeante des chemins de fer néerlandais NS, qui a fait son retour chez KLM après une longue carrière dans le transport ferroviaire. À la tête de KLM, elle a lancé un plan de redressement baptisé « Back on Track », visant à améliorer la rentabilité et la performance opérationnelle de la compagnie aérienne néerlandaise. Cependant, la PDG de KLM termine son mandat en avril prochain, et son avenir reste encore incertain.

Décisions prises uniquement à Paris ?

En outre, Amsterdam craint que le groupe ne souhaite fusionner la filiale Transavia France avec la filiale Transavia Holland, les deux low cost fonctionnant jusqu'ici de manière totalement indépendante. Dans la presse néerlandaise, certains commentateurs estiment que KLM et Transavia Holland doivent être mieux protégées des décisions prises à Paris, et que le groupe doit clarifier le rôle de chaque compagnie aérienne dans sa stratégie globale.

Pour rappel, Air France et KLM ont fusionné en avril 2004 pour former le groupe Air France-KLM, l'un des premiers grands groupes aériens transnationaux en Europe. Air France, alors en bonne santé financière, a lancé une offre publique d'échange sur les actions de KLM, qui sortait à peine d'une grave crise avec une perte historique en 2003. Cette fusion a conduit à la privatisation d'Air France, l'État français conservant toutefois une part significative du capital. Depuis, les deux compagnies aériennes porte-drapeau conservent leurs marques, leurs hubs (Paris-CDG et Amsterdam-Schiphol) et leurs cultures distinctes, mais elles partagent un programme de fidélité unique (Flying Blue) et de nombreuses synergies commerciales et opérationnelles.

En 2025, Air France exploite une flotte d'environ 265 avions (passagers et cargo) pour desservir environ 190 destinations dans une soixantaine de pays sur tous les continents, avec Paris-Charles de Gaulle comme hub principal. Elle emploie environ 44 600 personnes, dont 4 300 pilotes, 13 600 personnels navigants commerciaux et 26 600 personnels au sol. Basée à Amsterdam-Schiphol, son hub principal, KLM dispose d'une flotte d'environ 115 avions (passagers et cargo) pour desservir environ 160 destinations, dont une soixantaine en Europe et une centaine vers l'Amérique, l'Asie, l'Afrique et les Caraïbes. Elle emploie plusieurs dizaines de milliers de personnes, dont plus de 3 000 pilotes.

Air France : Londres-Gatwick desservi et arrivée de nouveaux A220 et A350 Air Journal - 7 décembre 2025

Air France annonce le lancement d'une liaison entre Paris-Charles de Gaulle et Londres-Gatwick à la prochaine saison estivale 2026, marquant son retour sur cet aéroport londonien avec deux vols quotidiens en Airbus A220.

À partir du 29 mars 2026, Air France proposera deux vols quotidiens entre Paris-Charles de Gaulle et Londres-Gatwick, opérés en Airbus A220-300. D'après le programme publié, les départs de Paris-CDG sont prévus à 9h20 et 15h45, avec des arrivées à Londres-Gatwick à 9h30 et 15h55, tandis que les retours depuis Londres sont programmés à 10h30 et 17h10 pour une arrivée à Paris à 12h40 et 19h20. Cette nouvelle desserte complétera les fréquences existantes vers Londres-Heathrow, qui reste la principale porte d'entrée d'Air France au Royaume-Uni. « Les horaires sont construits pour offrir des correspondances fluides via le hub de Paris-Charles de Gaulle vers le reste du réseau moyen et long-courrier », précise la compagnie tricolore dans son communiqué.

Avec Londres-Gatwick, Air France portera à six le nombre d'aéroports desservis au Royaume-Uni, pour un total pouvant atteindre environ 300 vols hebdomadaires selon la saison. Elle met en avant une offre combinant liaisons affaires et loisirs, avec la possibilité de relier Paris à plusieurs grandes villes britanniques en correspondance. « Le Royaume-Uni demeure l'un des principaux marchés internationaux de la compagnie », rappelle Air France, en insistant sur la complémentarité entre Heathrow, Gatwick et les autres aéroports desservis.

Le 50e A220 et le 40e A350 rejoignent la flotte

Air France indique par ailleurs avoir réceptionné en novembre 2025 son 50e Airbus A220-300 et son 40e Airbus A350-900, deux appareils qui marquent une étape dans la modernisation de sa flotte. L'A220, immatriculé F-HPNZ, a été livré le 7 novembre et est déjà engagé sur des lignes européennes, notamment vers Londres, tandis que l'A350, immatriculé F-HUVT, doit être déployé prochainement sur le réseau long-courrier.

La compagnie aérienne française rappelle qu'environ un tiers de ses avions sont désormais de « nouvelle génération » et que l'objectif est d'atteindre 80% de la flotte avec ce type d'appareils à l'horizon 2030, en maintenant un rythme d'environ deux livraisons par mois. « Le renforcement de la flotte A220 et A350 accompagne l'évolution du programme de vols, en Europe comme sur le long-courrier », indique-t-elle.

Le lancement de la ligne Paris-Londres-Gatwick et l'arrivée de nouveaux appareils s'inscrivent dans une même logique de consolidation du hub de Paris-Charles de Gaulle. En ajoutant une nouvelle porte d'entrée sur Londres opérée en A220, la compagnie cherche à proposer davantage de combinaisons de correspondances vers son réseau international, tout en optimisant l'utilisation de ses avions les plus récents.

L'aéroport de Paris-CDG comptera sept terminaux en 2027 La Tribune - 8 décembre 2025

À quelques semaines des fêtes de Noël, le Groupe ADP vit déjà un mois de décembre bien chargé. Alors que Philippe Pascal, son PDG, s'apprête à dévoiler les grandes lignes du futur Contrat de régulation économique (CRE) pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle – le premier depuis le Covid, qui doit contribuer à dessiner le futur visage de l'aéroport avec la définition des équilibres économiques,

des investissements et de la tarification pour les années à venir – ses équipes mènent un autre chantier d'ampleur. Celui de renommer l'ensemble des terminaux de la plateforme. Cette réforme, destinée à créer « un choc de simplification » pour le parcours passagers, sera effective en mars 2027.

Fini le Terminal 2E porte K, place au Terminal 5

La numérotation actuelle, basée sur les Terminals 1, 2 et 3, arrivait en bout de course. Depuis l'ouverture du Terminal 2 dans les années 1980, ses agrandissements successifs ont obligé à de nombreuses déclinaisons, avec des aérogares allant du Terminal 2A au Terminal 2G. Le développement du hub d'Air France au Terminal 2E, avec la création de satellites d'embarquement, s'est même traduit par des désignations baroques tel que Terminal 2E porte K. C'est-à-dire une dénomination à trois niveaux.

Désormais, les Terminals seront désormais désignés par un numéro unique, allant du Terminal 1 au Terminal 7. La numérotation se fait dans l'ordre du parcours passagers en provenance de Paris par la route et le RER. Ce chiffre ne désignera plus l'aérogare en elle-même, mais le point de passage en zone réservée et les salles d'embarquement attenantes. Ainsi, là où il y avait un bâtiment de liaison désigné 2AC, qui constituait le point d'entrée unique vers le Terminal 2A à droite et le Terminal 2C à gauche, il n'y aura plus qu'un Terminal 3. Les salles d'embarquement seront ensuite désignées par une lettre unique. Ce qui ne fait plus que deux niveaux.

Pour reprendre l'exemple du passager se rendant au Terminal 2E porte K, il ira désormais au Terminal 5, salle d'embarquement C. Pour accroître la lisibilité dès l'arrivée à l'aéroport, les parkings porteront le même numéro que les terminaux auxquels ils sont associés.

L'objectif est d'avoir un parcours intégralement « lisible » et « continue » depuis le côté ville et intégralement « visible » et « continue » côté piste, indiquait-on du côté de la direction du groupe il y a quelques mois alors que le projet était encore en réflexion. Ce travail est avant tout fait à l'intention des passagers internationaux, en particulier ceux en correspondance, pour qui les trois niveaux de dénomination sont sources de confusion. Ce manque de lisibilité actuelle est d'ailleurs l'un des problèmes récurrents soulevés par le classement Skytrax, qui fait référence dans l'aérien, qui place tout de même la plateforme parisienne au 1er rang européen et au 7e rang mondial. En interne, on reconnaît que cela oblige à un accompagnement renforcé de la part des équipes d'Aéroports de Paris et d'Air France. Principal client de la plateforme, qui abrite son hub, la compagnie a été partie prenante des réflexions qui entourent la réorganisation des terminaux.

S'inscrire dans l'avenir de Roissy

Cette nouvelle numérotation est aussi pensée pour accompagner le développement des futures infrastructures de l'aéroport, telles qu'imaginées dans le plan d'aménagement de Paris-CDG présenté en début d'année. À l'inverse de la conception concentrée « One roof » des débuts, celui-ci se base sur des extensions plus modestes autour de satellites (un bâtiment accueillant des salles d'embarquement) répartis sur l'emprise aéroportuaire. Philippe Pascal parle ainsi de « villages de 7 à 8 millions de passagers », interconnectés par nouveau un métro automatique.

Loin d'être seulement esthétique, ce travail est jugé « colossal » en interne. Ce sont plus de 3 000 panneaux dans les terminaux et 600 dans les parkings qui devront être changés entre septembre et décembre 2026, mais aussi 250 indications de signalisation routière. Le Groupe ADP précise que « les nouveaux panneaux seront temporairement recouverts par des autocollants avant d'être tous retirés pour être dévoilés en mars 2027, lors de la mise en service du CDG Express ». Au-delà de ces affichages, le groupe va devoir signifier le changement à toutes les compagnies aériennes, avec l'émission de messages aux navigants aériens (Notam), changer le numéro des postes avions ou reconfigurer les 10 000 caméras de l'aéroport et « des centaines d'applications informatiques ».

Malgré tout cela, il faudra sûrement encore plusieurs semaines avant que la nouvelle numérotation soit pleinement intégrée par les 90 000 salariés de la plateforme, et sans doute quelques mois de fort accompagnement des passagers pour éviter que la simplification n'entraîne encore plus de confusion.

Les nouveaux noms de Paris-CDG :

Le Terminal 1 reste le Terminal 1 – salles d'embarquement S et R

Le Terminal 3 devient le Terminal 2 – salle d'embarquement V

Les Terminaux 2A et 2C sont regroupés sous l'appellation Terminal 3 – salle d'embarquement F

Les Terminaux 2B et 2D sont regroupés sous l'appellation Terminal 4 – salles d'embarquement G et H

Le Terminal 2E devient le Terminal 5 – salles d'embarquement B, C et D

Le Terminal 2F devient le Terminal 6 – salle d'embarquement E

Le Terminal 2G devient le Terminal 7 – salle d'embarquement N

A l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, des terminaux rebaptisés pour un « choc de simplification » Le Monde - 8 décembre 2025

Le Groupe ADP (ex-Aéroports de Paris) entend rendre les déplacements plus « intuitifs » pour les passagers du premier aéroport français. A compter de mars 2027, chaque terminal disposera d'un numéro de 1 à 7.

Dans le hall des arrivées du terminal 2E de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, au nord de Paris, le 3 juillet 2024. DIMITAR DILKOFF/AFP

Finis les 2A, 2B et 2G qui désorientaient certains passagers : les terminaux de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle vont être rebaptisés d'un seul chiffre, de 1 à 7. Un « choc de simplification » annoncé par le gestionnaire de l'installation, lundi 8 décembre, qui sera effectif en mars 2027.

A l'heure actuelle, les terminaux du premier aéroport français, principale porte d'entrée dans le pays, portent des noms allant de 1 – le premier de la plateforme, inauguré en 1974 – à 3, avec de multiples déclinaisons du 2 sur des bâtiments différents : 2A, 2B, 2C, 2F, et même 2EK, 2EL, 2EM... Selon le Groupe ADP (ex-Aéroports de Paris), « plusieurs passagers, en particulier internationaux et en correspondance, remontent des difficultés, dans les différentes évaluations clients, pour s'orienter et se retrouver dans l'aéroport », qui a accueilli, en 2024, quelque 70 millions de voyageurs.

L'objectif des nouvelles dénominations est de rendre les déplacements « parfaitement intuitifs pour tous les passagers, en particulier ceux en correspondance, ce qui concerne plus de 30 % des passagers quotidiens » utilisant la plateforme, a fait valoir ADP dans un communiqué. Désormais, « les terminaux porteront seulement un chiffre et non plus un chiffre et/ou une lettre » et « la numérotation des terminaux suivra le flux emprunté par les passagers arrivant par la route et le RER ».

Nouvelle ligne ferroviaire CDG Express

Ainsi, le terminal 1 gardera son nom, mais « chaque terminal ensuite disposera d'un numéro, dans l'ordre croissant », jusqu'au 7. A titre d'exemple, l'actuel 2E s'appellera le 5 et le 2F le 6. Les salles d'embarquement, une fois passés les contrôles de sécurité, recevront, quant à elles, des lettres distinctes.

L'échéance de mars 2027 a été choisie par ADP pour coïncider avec l'ouverture prévue de la ligne ferroviaire directe CDG Express, qui reliera Paris - Charles-de-Gaulle à la gare de l'Est, à Paris, en vingt minutes, toutes les quinze minutes.

ADP, contrôlé à 50,6 % par l'Etat, a fait valoir que ce chantier entraînerait le changement ou l'installation de 3 000 panneaux dans les terminaux et 600 dans les parkings, outre 250 « objets de signalisation routière ». L'entreprise a aussi promis que ce « big bang » constituerait le « point de départ d'une transformation complète du parcours passagers dans les prochaines années ».

Une hôtesse de l'air de Virgin Atlantic de 25 ans, Jasmin W., s'est donné la mort lors d'une escale à Montego Bay, en Jamaïque, après avoir été convaincue qu'elle risquait de perdre son « job de rêve » pour s'être enivrée alors qu'elle était déclarée inapte au vol.

L'enquête publique britannique a conclu au suicide, en pointant le rôle aggravant de l'angoisse professionnelle et d'un sentiment d'isolement en escale.

Jasmin W., 25 ans, hôtesse de l'air de Virgin Atlantic, avait été affectée en janvier 2025 à un vol entre Londres-Heathrow (LHR) et Montego Bay, en Jamaïque. Souffrant d'une infection des sinus en cours de rotation, elle est déclarée inapte au vol à l'arrivée et reste au sol, tandis que le reste de l'équipage repart vers le Royaume-Uni, la compagnie la logeant dans un hôtel proche de l'aéroport international Sangster (MBJ), utilisé habituellement pour les équipages. Pendant plusieurs jours, la jeune femme se repose seule à l'hôtel, son état s'améliorant progressivement selon les éléments présentés à l'enquête. Elle finit par retrouver des collègues d'un autre équipage Virgin Atlantic en escale dans le même établissement, retrouvant une certaine convivialité après une période d'isolement forcé.

Soirée alcoolisée et montée de l'angoisse

Lors d'un moment de détente autour de la piscine, Jasmin consomme du vin pétillant et des cocktails avec ses collègues et finit par se sentir mal en raison de l'alcool. Des membres d'équipage la raccompagnent alors dans sa chambre pour qu'elle se repose. Mais une fois seule, la jeune hôtesse bascule dans une forte anxiété. Elle semble persuadée d'avoir commis une faute grave en ayant bu alors qu'elle était officiellement en repos pour raisons médicales. Des messages envoyés à des amis montrent une montée de détresse : elle se dit « embarrassée », s'interroge sur la réaction de sa responsable de cabine et demande si son manager lui en veut, allant jusqu'à évoquer l'éventualité de mettre fin à ses jours si elle était licenciée.

Le lendemain, plusieurs collègues, sans nouvelles, tentent de la joindre en vain et alertent la responsable de cabine, qui organise une visite de courtoisie avec un pilote et la sécurité de l'hôtel. Lorsqu'ils entrent dans la chambre, Jasmin est retrouvée pendue, un mot laissant transparaître son attachement profond à Virgin Atlantic et son sentiment d'avoir « gâché » sa carrière.

Un examen médico-légal indique un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale pour conduire, tandis que l'audience de Bournemouth, tenue au Royaume-Uni, confirme officiellement le suicide et retient la peur de perdre son emploi et la honte ressentie comme facteurs contributifs.

Une jeune professionnelle « fière de porter l'uniforme »

Devant le magistrat enquêteur, la mère de Jasmin explique n'avoir jamais eu d'inquiétude particulière sur la santé mentale de sa fille, bien que des antécédents d'anxiété aient été évoqués durant l'audience. Elle décrit une jeune femme « ravie » d'avoir intégré Virgin Atlantic, qui s'était fait de nombreux amis en vol et préparait un voyage en Afrique du Sud avec sa famille, preuve que des projets personnels étaient en cours.

Virgin Atlantic a diffusé un communiqué hommage, déclarant : « Nous sommes dévastés qu'un membre de notre communauté cabine soit décédé à l'étranger. Nos collaborateurs comptent énormément pour nous et Jasmin était très appréciée de ses collègues. Elle aimait profondément son métier de personnel de cabine et rayonnait chaque fois qu'elle montait à bord en portant son uniforme avec fierté. Toutes nos pensées vont à sa famille et à ses proches. » Le magistrat Rachael Griffin souligne de son côté qu'elle était « travailleuse, intelligente et passionnée par son travail chez Virgin Atlantic », tout en rappelant qu'elle s'était laissée envahir par la peur de perdre ce « job de rêve ».

Les risques du métier sur la santé mentale

Cette affaire met en lumière la vulnérabilité des équipages de cabine, souvent présentés comme privilégiés en raison des hôtels de luxe et des destinations soleil, mais régulièrement confrontés au décalage horaire, à l'éloignement de leurs proches et à des périodes de solitude en escale... et pouvant affecter leur santé.

Plusieurs témoignages de PNC, relayés sur des réseaux et pages spécialisées, évoquent la difficulté de gérer la pression de performance et la discipline interne dans un environnement où la moindre entorse peut être perçue comme une menace pour la carrière. Les organisations professionnelles, comme l'UNSA-PNC en France, appellent à renforcer les dispositifs de prévention, à mieux former les managers de cabine au repérage des signaux d'alerte et à rappeler que le recours à l'aide psychologique ne doit pas être assimilé à une faiblesse ou à un risque disciplinaire.

Air Antilles : une compagnie aérienne fictive ? La 1ère - 8 décembre 2025

L'existence juridique de la compagnie aérienne Air Antilles est largement remise en cause. L'opposition a récemment produit des documents démontrant qu'il s'agit d'une entreprise fantôme. La collectivité territoriale, principal actionnaire, nie en bloc ces accusations. Louis Mussington préfère parler d'"interprétations erronées", d'"amalgames" et d'"approximations".

Le dossier Air Antilles est dans le collimateur de l'opposition à Saint-Martin. La régularité des opérations de création de l'entreprise a été contestée, lors du dernier conseil territorial. Le sujet s'est invité à la fin d'une très longue séance, lors des questions diverses. Le conseiller Jules Charville, notamment, affirme que les statuts de la compagnie aérienne, votés en conseil territorial après la reprise de la compagnie, sont différents de ceux déposés au tribunal de commerce.

« Ces statuts-là, qui ont été déposés au greffe sont différents des statuts approuvés au conseil. Ils ont été modifiés le 18 octobre. Par qui ? C'est ça la question. C'est-à-dire que la société SEM New Air Antilles légalement n'existe pas ! Qu'est-ce qui existe ? Une société qui s'appelle SEM Air Antilles, qui est différentes, qui n'a pas reçu l'approbation. »

Jules Charville, conseiller territorial Génération Hope, membre de l'opposition

Parmi les griefs relevés par l'élue de l'opposition, il est question de la dénomination New Air Antilles qui devient Air Antilles, de la valeur des actions qui passent de 1 à 10 euros et, par ailleurs, d'une offre de reprise, elle aussi en deux versions.

« Une qu'on a vue, qu'on a examinée et, l'autre, qu'on n'a jamais vue. Voilà ! »

Jules Charville, conseiller territorial Génération Hope, membre de l'opposition

Au cours de la séance, la présidence a répondu, embarrassée :

« On va conduire notre propre enquête, pour comprendre et savoir ce qui s'est passé. D'où la raison aussi pour laquelle nous avons demandé qu'Air Antilles soit auditée, du début jusqu'à la fin. Parce qu'on s'est rendus comptes que les choses n'ont pas été faites de manière transparente jusqu'au bout. »

Louis Mussington, président de la Collectivité de Saint-Martin

Et puis, quelques jours plus tard, ces mêmes révélations ont été rejetées par cette même présidence, par voie de communiqué : tout est conforme à la délibération initiale du 20 septembre 2023, peut-on y lire. Les modifications incriminées relèvent d'"ajustements formels obligatoires et sans incidence juridiques".

Pour riposter, six élus sur les sept de l'opposition au conseil affirment avoir bel et bien affaire à une société différente, ainsi qu'à des décisions prises dans des conditions procédurales contestables, dans un dossier qui engage l'argent public.

Une conférence de presse du président de la Collectivité, également président d'Air Antilles, Louis Mussington a, un temps, été annoncée, avant d'être annulée, pour cause d'agenda trop chargé.

Le ciel se charge au-dessus de la compagnie. Plusieurs salariés interpellent leur hiérarchie quant à leur avenir et celui de la compagnie. Un avenir qui dépend plus que jamais d'un apport de capital et d'une nouvelle autorisation de vol, au plus tard fin janvier.

Le certificat de transport aérien a été suspendu par la DGAC

C'est une nouvelle tuile d'ampleur pour la direction d'Air Antilles, alors en plein sauvetage de la compagnie. Pendant que des discussions ont lieu pour faire entrer un nouvel actionnaire indispensable à la survie de l'entreprise, la DGAC a cloué au sol la flotte d'Air Antilles. De quoi plomber l'opération de la dernière chance...

Comme le disait si bien un ancien président de la République, "les emmerdes volent toujours en escadrilles."

Air Antilles illustre à merveille cette citation.

Depuis la reprise de la compagnie au tribunal de commerce après sa liquidation, les difficultés et les retournements s'enchaînent pour les repreneurs. La licence de transporteur n'a été obtenue qu'au bout de plus de 6 mois, plombant considérablement les comptes de l'entreprise.

Puis en avril dernier, Air Antilles s'est vu attribuer une licence temporaire du fait de l'ouverture de sa procédure de conciliation. Et depuis, l'équipe navigue à vue, avec un document renouvelé plusieurs fois, pour seulement quelques semaines à chaque fois.

Cette fois-ci, et alors qu'il ne reste que deux mois pour trouver un nouvel actionnaire capable d'offrir de la visibilité à la compagnie, la DGAC a décidé de suspendre le certificat de transport aérien.

Une décision qui cloue au sol l'ensemble de la flotte d'Air Antilles.

Air Antilles : les avions bloqués jusqu'au 16 décembre 2025

Une décision motivée par un audit réalisé il y a seulement quelques jours.

L'opération menée du 2 au 4 décembre "a mis en évidence un certain nombre de vérifications documentaires et organisationnelles devant être finalisées dans des délais rapprochés".

Pour l'heure, nul ne connaît exactement les manquements reprochés par la DGAC.

D'après nos confrères de la Première, l'audit aurait révélé "un certain nombre de non-conformités dans l'organisation et la sécurité des vols.

Il serait également question de postes stratégiques non occupés ou même fusionnés."

A lire : Air Antilles : l'intersyndicale tire la sonnette d'alarme !

Tous les vols de la compagnie sont suspendus depuis lundi 8 décembre au soir et au moins jusqu'au 16 décembre 2025.

La direction s'attelle à répondre aux demandes de la DGAC, elle espère pouvoir fournir toutes les pièces d'ici lundi, afin de reprendre ses vols.

Une suspension qui arrive alors que la compagnie essaie de reconquérir ses passagers, suite aux doutes quant à sa pérennité insufflés par les renouvellements successifs de sa licence.

Faisant face à des finances exsangues et à une trésorerie faible qui ne permet même pas d'assurer la maintenance d'une partie de la flotte, le taux de remplissage a lui aussi chuté, face à l'incertitude qui plane au-dessus des avions à la dérive verte.

Cette dernière information, à quelques jours de la haute saison touristique dans les Antilles, risque de plomber un peu plus la confiance des usagers, d'autant qu'une grande campagne de commercialisation avait été lancée durant le Black Friday pour faire remonter le niveau de réservations.

Air Antilles : une société qui... "n'existe pas !"

L'audit de la DGAC intervient quelques jours après un conseil territorial à la collectivité de Saint-Martin plus que houleux.

Le 30 octobre dernier, les membres de l'opposition de Louis Mussington ont mis en avant des irrégularités plus qu'importantes lors de la création de la société à l'origine de la reprise d'Air Antilles.

"Ces statuts-là, qui ont été déposés au greffe sont différents des statuts approuvés au conseil.

Ils ont été modifiés le 18 octobre. Par qui ? C'est ça la question.

C'est-à-dire que la société SEM New Air Antilles légalement n'existe pas ! Qu'est-ce qui existe ? Une société qui s'appelle SEM Air Antilles, qui est différentes, qui n'a pas reçu l'approbation," a expliqué Jules Charville, conseiller territorial Génération Hope, un membre de l'opposition.

D'après nos informations, l'opposition aurait décidé de déposer un recours au tribunal.

Ce à quoi la collectivité a répondu par un communiqué de presse.

Dans le document, l'instance affirme que la société Air Antilles est conforme à la délibération adoptée le 20 septembre 2023 et que les accusations reposent sur des interprétations erronées, des amalgames et des approximations.

Tout cela s'inscrit dans un contexte plus que délicat pour Air Antilles.

Fin septembre et après avoir joué des coudes politiques pour obtenir un renouvellement de sa licence, la DGAC a décidé d'accorder un long sursis à la compagnie, en prolongeant son document jusqu'à fin janvier 2025.

Pour cela, l'équipe dirigeante et l'actionnaire majoritaire se sont rendus à l'Élysée et au ministère des Outre-Mer pour plaider la bonne cause. Aux Antilles, le transporteur a bénéficié de l'entregent d'un bon samaritain qui devait alors reprendre sa direction générale.

Cette personne idoine semblait avoir été trouvée. Fin août 2025, Louis Mussington avait même signé la lettre de nomination. Le chef d'entreprise antillais devait, après avoir pris les commandes et tenté de redresser les comptes de la compagnie, entrer au capital.

Finalement, le principal actionnaire ne donnera aucune suite, ni nouvelles, à l'intéressé, qui retira par la même occasion sa lettre d'intention. D'ailleurs, fin septembre, l'entourage du président de la collectivité nous affirmait que deux lettres d'intention de potentiels investisseurs étaient sur la table.

Toujours selon nos informations, celles-ci auraient été retirées aussi bien par Butterfly Air Group que par l'Allemand Panaf. Il resterait encore en lice la région Guadeloupe et d'hypothétiques investisseurs du Canada ou de Bahreïn.

Un engagement était attendu d'ici la fin de l'année, tous ces attermoissements pourraient remettre en question l'arrivée d'un nouvel actionnaire.

De plus, des discussions ont aussi été amorcées avec Sunrise pour signer un contrat ACMI. Cela signifie que le transporteur antillais louerait à la compagnie haïtienne l'un de ses appareils, avec l'équipage nécessaire, les services de maintenance et d'assurance.

Air Antilles : la mystérieuse nomination d'Amine Tadjadit

Alors que le flou perdure, l'intersyndicale décide de tirer la sonnette d'alarme.

"Nous avons multiplié les alertes concernant la situation critique de notre compagnie aérienne SEML Air Antilles.

Malgré nos courriers et nos rencontres, aucune décision concrète n'a été prise pour arrêter la dégradation de l'exploitation. Nos dernières demandes d'une nouvelle rencontre restent lettres mortes."

Suite à cette action, les représentants du personnel nous affirment n'avoir eu aucun retour de la direction.

Toujours à la recherche d'une personne expérimentée et rompue à la politique pour épauler Samuel Braconnier, l'actionnariat aurait alors nommé Amine Tadjadit.

Le directeur général, qui jouit d'une bonne réputation au sein des équipes, aurait reconnu avoir besoin d'un soutien au niveau politique dans le cadre de l'opération de sauvetage.

Le profil d'Amine Tadjadit aurait été retenu et il a, selon nos informations, été nommé directeur général délégué.

Expérimenté et jouissant d'une bonne réputation, il était encore en début d'année directeur général d'Ewa Air, une compagnie aérienne basée à Mayotte.

Le nouvel arrivant doit prendre ses fonctions très prochainement, dans un avion qui navigue ne pleine tempête...

États-Unis : vers un examen de l'historique des réseaux sociaux des touristes étrangers

L'Echo touristique - 10 décembre 2025

L'administration Trump veut consulter l'historique des activités des touristes exemptés de visas sur les réseaux sociaux avant de leur accorder le droit d'entrer aux États-Unis.

Les voyageurs entrant aux États-Unis avec un Esta vont-ils devoir ouvrir leurs réseaux sociaux à l'administration américaine ? Le gouvernement Trump veut exiger des visiteurs étrangers exemptés de visas qu'ils fournissent l'historique de leurs activités sur les réseaux sociaux depuis cinq ans, selon un avis publié mercredi dans le Register Federal, l'équivalent américain du Journal officiel.

Cette proposition concerne les ressortissants de pays bénéficiant du programme d'exemption de visa, ou Esta, comme la France, le Royaume-Uni, le Japon ou encore la Corée du Sud. Le texte sera appliqué d'ici 60 jours sauf contestation en justice, précise l'avis. Il suggère d'ajouter les médias sociaux comme « élément obligatoire de données » pour une demande d'autorisation de séjour.

Des informations sur les familles, les anciennes adresses mails...

Outre l'historique des médias sociaux, les services des douanes et de la protection des frontières (CBP) ajouteraient d'autres nouveaux champs de collecte de données. Notamment les numéros de téléphone utilisés au cours des cinq dernières années et les adresses électroniques utilisées au cours des dix dernières.

Ils exigeraient également des demandeurs d'Esta qu'ils fournissent des informations sur les membres de leur famille. Et notamment les noms, numéro de téléphone, date de naissance, lieu de naissance et adresses de résidence. La proposition intervient alors que les États-Unis doivent accueillir, avec le Canada et le Mexique, la Coupe du monde de football en 2026 qui doit attirer des centaines de milliers de supporters du monde entier.

Nouvelle crispation pour le tourisme international

Elle serait aussi une nouvelle source de crispation pour les touristes internationaux, qui boudent les États-Unis. Augmentation du prix de l'Esta ou de l'entrée dans les parcs nationaux, réduction du budget de promotion touristique, inflation : l'U.S. Travel Association, qui fédère des professionnels américains du tourisme, s'attend ainsi à une baisse de 6,3% des arrivées de touristes étrangers en 2025 par rapport à 2024.

Dans une étude réalisée au printemps dernier, le World Travel & Tourism Council (WTTC) anticipait même un recul de l'économie touristique aux États-Unis, pour un manque à gagner de 12,5 milliards de dollars de recettes.

Actuellement, les ressortissants de 42 pays peuvent voyager aux États-Unis pendant 90 jours sans visa. À condition, bien sûr, d'obtenir au préalable l'Esta.

Pilotes, hôtesses et stewards craignent une tentative de mainmise sur leur caisse de retraite

Les Echos - 14 décembre 2025

Un rapport de la Cour de comptes sur la Caisse de retraite du personnel navigant préconise une modification de sa gouvernance et un rapprochement avec l'Urssaf. Les syndicats y voient une menace pour leur cagnotte de 5 milliards d'euros, qui finance des départs en retraite anticipés.

Pavé dans la mare ou simple ballon d'essai ? Le rapport de la Cour des comptes sur la Caisse de retraite du personnel navigant de l'aviation civile (CRPN), rendu public le 10 décembre, suscite une

forte émotion parmi les pilotes et les personnels de cabine, hôtesses et stewards, très attachés à leur système de retraite. Un système unique en son genre dans le secteur privé, géré de manière autonome, qui leur permet de partir en retraite à partir de 55 ans pour les hôtesses et stewards, et de 60 ans pour les pilotes, avec des pensions généralement plus élevées que celles du régime général.

Pour le principal syndicat de pilotes, le SNPL, comme pour les syndicats de personnels de cabine SNPNC-FO et l'Unsa-PNC, ce rapport constitue une « attaque en règle » contre leur principal acquis social. Bien qu'il ne remette pas explicitement en cause l'existence de la CRPN, nombreux sont les navigants qui y voient une tentative de mettre un terme à l'autonomie de leur caisse de retraite. En siphonnant au passage les 5 milliards d'euros de réserve financière de la CRPN.

Des notes de frais au mode de gouvernance

Le rapport de la CDC passe en effet de la dénonciation de possibles dysfonctionnements au sein de la gouvernance de la CRPN, tels que des remboursements de frais « insuffisamment contrôlés », à la remise en cause de sa spécificité même. « Parmi l'ensemble des salariés affiliés au régime général pour leur retraite de base, ce sont les seuls à bénéficier d'un régime de retraite complémentaire distinct de celui de l'Agirc-Arrco », soulignent les rapporteurs, qui jugent ce régime « coûteux, favorable pour ses affiliés et [...] dépendant du rendement de ses réserves ».

De même, le rapport ne préconise pas explicitement de retarder les âges de départ en retraite des navigants, mais il souligne, dans un encadré, que « ces départs précoces privent la Sécurité sociale de recettes lorsqu'il n'y a pas de reprise d'un emploi de non-navigant ».

Le rapport rappelle pourtant la justification de cette spécificité, qui tient au Code des transports. Il stipule que les hôtesses et stewards ne peuvent poursuivre leur activité au-delà de 55 ans, et au-delà des 60 ans pour les pilotes (sauf dérogation renouvelée chaque année jusqu'à 65 ans). D'où la nécessité d'une caisse de retraite complémentaire, financée par les cotisations des personnels navigants et de leurs employeurs, pour compenser l'absence de pension de base jusqu'à l'âge d'ouverture des droits dans le régime général.

Dans les faits, les pilotes sont nombreux à continuer à voler au-delà des 60 ans et les PNC passent souvent par une période de chômage, avant de faire valoir leurs droits à la retraite. « En 2024, les personnels navigants techniques [les pilotes, NDLR] ont liquidé leur retraite complémentaire en moyenne à 62 ans et les personnels navigants commerciaux à 58,5 ans, contre 63,4 ans pour l'ensemble des assurés du régime général », indique le rapport.

Par ailleurs, comme le soulignent les auditeurs de la Cour des comptes, la CRPN finance la totalité de ses dépenses sans argent public, grâce aux cotisations, supérieures à ceux d'autres régimes, de ses 36.092 actifs affiliés et de leurs employeurs (au premier rang desquels Air France, qui verse près des deux tiers des cotisations). Mais aussi, grâce à ses placements financiers et immobiliers.

Une réserve financière de 5,1 milliards d'euros

« Le régime possède d'importantes réserves (5,1 milliards d'euros à fin 2024), héritage d'une situation démographique passée très favorable et d'une gestion performante de ses placements financiers », indique le rapport. Et même si le nombre de pensionnés (25.491 en 2024) progresse plus vite que celui des actifs, ces réserves laissent de quoi voir venir pour les vingt prochaines années au moins.

« Nous avons la meilleure performance de tous les régimes de retraite de la place de Paris, affirme-t-on à la CRPN. Nos comptes sont certifiés sans réserve et nous offrons à nos affiliés des temps de réponse et des délais de liquidation très courts. Mais apparemment, les spécificités de fonctionnement de la CRPN dérangent. »

Une recommandation du rapport inquiète plus particulièrement. Celle qui préconise d'« examiner l'opportunité et les conditions d'une extension des missions du réseau des Urssaf au recouvrement et au contrôle des cotisations [...] afin de prévenir les risques d'erreurs et de fraude ». Une préconisation sans justification, selon les défenseurs de la CRPN.

« La CRPN a un taux de recouvrement des cotisations de 99,9 %, indique un bon connaisseur du dossier. Transférer le recouvrement à l'Urssaf n'aurait donc aucun intérêt. Au contraire ! L'Urssaf ayant un problème de financement, ils tarderont à nous reverser l'argent. Et en matière de lutte contre la

fraude, la CRPN et le SNPL ont fait condamner Ryanair, Volotea, Chalcir et d'autres. Les histoires de notes de frais et de lutte contre la fraude ne sont que des prétextes pour essayer de mettre la main sur la gestion de la caisse et ses réserves. »

Avion : qui est prêt à payer plus pour polluer moins ? The Conversation - 17 décembre 2025

Les perspectives de croissance que connaît le secteur aérien mettent à mal ses tentatives technologiques pour se décarboner. Celles-ci, coûteuses, devront pour se déployer être répercutées sur le prix des billets. Mais les passagers sont-ils prêts à payer plus cher pour des vols plus vertueux ? Une enquête menée auprès de 1 150 personnes dans 18 pays nous donne quelques éléments de réponse.

Bien que le transport aérien ne représente qu'une part limitée des émissions de CO₂ (2,1 %) et de gaz à effet de serre (3,5 %), le secteur se trouve confronté à une situation complexe.

D'un côté, il a développé au cours des dernières décennies de nombreuses innovations technologiques qui lui permettent de réduire la consommation de kérosène et, par ricochet, les émissions de CO₂ par passager aérien transporté. De l'autre, la croissance du trafic aérien n'a jamais été aussi forte qu'au cours des années passées – la parenthèse du Covid-19 mise à part. Les prévisions semblent conforter cette tendance pour les vingt prochaines années, en particulier dans les pays en développement, ce qui gomme tous les efforts déployés par les acteurs de l'aérien.

Face à ce défi, le secteur aérien court après des innovations plus radicales, des carburants d'aviation plus durables, en passant par l'avion électrique. Mais ces innovations « vertes » sont complexes et coûteuses à développer et à adopter par les compagnies aériennes.

Un surcoût que les compagnies seront tentées d'absorber en les répercutant sur le prix du billet d'avion, ce qui pourra affecter directement le portefeuille des passagers. Mais ces derniers sont-ils vraiment prêts à accepter de payer plus cher pour voyager plus vert ? Nous avons essayé de répondre à cette question à travers une expérimentation menée dans 18 pays d'Europe, d'Amérique du Nord, d'Asie et d'Océanie, auprès de 1 150 personnes que nous avons interrogées pour mieux comprendre comment elles choisissent leurs billets d'avion.

Près de 10 centimes de plus pour 1 kg de CO₂ de moins

Nous leur avons proposé des vols avec différentes options : prix, confort, bagages, durée... mais aussi selon le type de carburant utilisé et les émissions de CO₂. Le but ? Savoir s'ils étaient prêts à payer un peu plus pour des avions moins polluants.

Différentes innovations, chargées d'une empreinte environnementale plus ou moins forte, ont été proposées. Pour chacune d'entre elles, nous parvenons, sans jamais poser explicitement la question aux répondants, à calculer leur propension à payer, c'est-à-dire le montant supplémentaire qu'ils sont prêts à déboursier pour réduire leurs émissions de CO₂.

L'enquête a principalement montré que les passagers sont prêts à payer 10 centimes d'euros en moyenne pour diminuer leurs émissions de 1kg de CO₂. Autrement dit, pour un vol domestique (à l'intérieur de la France) qui va émettre 80 kg de CO₂, nos passagers seraient prêts à payer en moyenne 8 euros de plus pour ne pas polluer du tout.

Ces montants restent néanmoins modestes au regard des surcoûts réels liés à l'adoption de ces innovations. Par exemple, les carburants d'aviation durable coûtent 4 à 6 fois plus cher que le kérosène, de sorte que le surcoût pour la compagnie serait bien plus élevé que les 8 euros supplémentaires que nos passagers seraient prêts à payer.

Ceux qui culpabilisent sont prêts à payer plus

Pour autant, tous les passagers aériens ne sont pas prêts à payer le même montant, et certains accepteraient bien plus que 10 centimes par kilogramme. Qui sont ceux qui acceptent ?

Contrairement à ce que l'on pense, les jeunes (qui revendiquent généralement de plus fortes valeurs environnementales) ne sont pas enclins à payer plus que le reste de la population, et les personnes ayant un plus haut niveau d'études ne sont pas plus sensibles à ce sujet.

Certaines variables psychologiques semblent en revanche jouer un rôle bien plus important. Les passagers qui éprouvent une forte honte à l'idée de prendre l'avion (flight shame) – environ 13 % des répondants – se disent d'accord pour payer entre 4 et 5 fois plus que ceux n'en ressentent pas (27 centimes/kg, contre 6 centimes/kg de CO₂).

De même, les personnes ayant de fortes valeurs environnementales ou qui adoptent un comportement écologique au quotidien ont tendance à présenter une plus forte propension à payer (entre 17 et 34 centimes pour réduire leurs émissions de CO₂ d'un kilogramme).

De même, sur le plan comportemental, les voyageurs fréquents et les voyageurs d'affaires considèrent qu'ils pourraient payer autour de 15 % de plus que les autres voyageurs pour réduire les émissions de CO₂ liées à leurs vols.

Les compagnies aériennes devraient donc adopter une approche plus ciblée en se concentrant en priorité sur les passagers aériens motivés par leurs valeurs ou leurs comportements à faire des efforts.

La nécessité de mieux informer sur les innovations

Au-delà de ces résultats chiffrés, notre étude invite à une réflexion stratégique pour les acteurs du transport aérien. Les compagnies aériennes ne peuvent pas compter uniquement sur la bonne volonté des consommateurs pour financer leur transition écologique. Si les passagers sont globalement favorables à une aviation plus verte, leur consentement à payer reste inférieur aux besoins réels de financement.

Deux leviers s'avèrent donc essentiels : la pédagogie et les incitations.

D'un point de vue pédagogique, il est crucial de mieux communiquer sur les bénéfices environnementaux concrets des SAF (Sustainable Aviation Fuels, ou carburants d'aviation durable) et des autres technologies de rupture. Cette meilleure communication pourrait familiariser le grand public à ces innovations et ainsi augmenter leur confiance envers le secteur, voire leur propension à payer plus. Pour cela, des campagnes marketing ciblées et pédagogiques pourraient être mises en place. Tout en évitant le greenwashing, elles doivent s'ancrer dans une logique d'éducation et de transparence.

Côté incitations, mettre en place une tarification attractive sur les vols à faible impact ou valoriser les comportements écoresponsables dans les programmes de fidélité des compagnies pourrait permettre de convaincre une partie du public plus réticent, en les poussant à adopter des comportements plus vertueux pour des raisons autres que celles liées à l'environnement.

L'inévitable réduction du trafic aérien

Alors, payer plus pour polluer moins ? Nos résultats montrent que les voyageurs sont prêts à faire un effort, mais pas à hauteur des besoins colossaux de la transition. L'aviation durable ne pourra donc pas reposer uniquement sur la bonne volonté des passagers : elle nécessitera une mobilisation collective, où compagnies, pouvoirs publics, industriels et voyageurs devront agir de concert.

En effet, la consommation de SAF est limitée par les capacités d'approvisionnement actuelles pour répondre aux besoins de tous les secteurs industriels et notamment le transport routier. Le recours aux nouvelles formes d'énergie par l'aérien n'est donc qu'une partie de la solution pour agir à moyen et long terme. La réduction du trafic et les actions sur la demande sont inévitables pour baisser les émissions

de CO₂ de l'aérien.

Aux compagnies de jouer la carte de la transparence, pour susciter la confiance et entraîner les comportements. Aux passagers et aux décideurs publics d'assumer leur part du prix d'un ciel plus vert. Car la question qui se profile n'est pas seulement de savoir combien coûtera le billet d'avion demain, mais de déterminer qui, collectivement, sera capable d'inventer un modèle de vol durable.

Air France et les syndicats signent un nouvel accord majeur pour un environnement de travail sûr et serein Aerocontact - 16 décembre 2025

Le 12 décembre dernier, Air France et les huit organisations syndicales représentatives - ALTER, CFDT/UNPNC, CFE-CGC, CGT, FO/SNPNC, SNPL, SPAF et UNSA/UNSA PNC - ont signé un accord de grande ampleur pour renforcer la prévention et le traitement de toutes les formes de violences au travail, y compris celles à caractère sexiste et sexuel. Conclu pour cinq ans, de 2026 à 2031, ce texte s'inscrit dans la continuité accord de 2020, tout en franchissant un nouveau cap en matière de prévention, d'écoute, de traitement des situations signalées et d'accompagnement des personnes.

Fruit d'un dialogue social soutenu, l'accord traduit une ambition commune : garantir un environnement de travail respectueux, sécurisé et exempt de toute forme de violence. Il repose sur les principes de neutralité, de confidentialité, de transparence et de respect du contradictoire.

Une approche structurelle et concrète

Ce nouvel engagement se veut à la fois global et opérationnel. Il repose sur plusieurs axes concrets, pensés pour agir à tous les niveaux de l'entreprise.

La compagnie tricolore entend d'abord renforcer la prévention et la formation. Dès le premier trimestre 2026, l'ensemble des salariés suivra un module e-learning obligatoire consacré à la prévention des violences au travail. Parallèlement, un vaste programme de formation présentielle sera déployé sur trois ans afin d'accompagner tous les managers dans la mise en œuvre de ces principes.

La compagnie souhaite également maintenir une écoute continue et professionnelle. Un dispositif accessible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 permettra à chaque salarié de s'informer, de témoigner ou d'obtenir une orientation adaptée, en toute neutralité et confidentialité.

Les procédures d'enquête feront l'objet d'une simplification et d'un meilleur encadrement dans le temps, afin de garantir l'impartialité du traitement, la confidentialité des échanges et le respect des droits de toutes les parties concernées.

Air France veut renforcer aussi l'accompagnement individuel des salariés. Toute personne confrontée à une situation de violence pourra bénéficier d'un soutien psychologique, social ou médical, ainsi que d'informations claires sur les démarches possibles.

Enfin, la gouvernance de ce dispositif sera consolidée. L'entreprise créera un service spécifiquement dédié à la prévention et à la lutte contre les violences au travail, appuyé par un comité de suivi paritaire, des indicateurs partagés et un pilotage renforcé de l'accord.

Ces mesures s'accompagnent de moyens humains et organisationnels renforcés, d'un calendrier de déploiement précis et d'une logique d'amélioration continue.

Un King Air 100 pour Saint-Pierre et Miquelon Aero Buzz - 18 décembre 2025

Le retrait de service du Reims-Cessna F406 Caravan II d'Air Saint-Pierre a mis l'archipel en ébullition. En jeu se trouvaient les liaisons inter-îles et, surtout, les évacuations sanitaires en direction du Canada. Une solution a été trouvée avec l'affrètement d'un King Air 100 canadien.

L'appareil a effectué avec prudence ses premières rotations entre Saint-Pierre et Miquelon. Les conditions de vol particulières des deux aérodromes vont nécessiter quelques jours avant que les équipages ne soient parfaitement à l'aise en dépit de leurs expériences importantes.

C'est un Beechcraft King Air 100 de la société québécoise AAZ qui est désormais utilisé, affrété par Air Saint-Pierre. Cet appareil permet d'emporter le même nombre de passagers que le F406 et peut être

configuré pour les mission d'Evasan avec une civière médicalisée. L'appareil étant pressurisé, il sera donc plus confortable pour les liaisons longues vers le Canada.

* * *

Communiqué de presse : Le SNPL salue les réquisitions du Parquet Général dans le procès en appel du crash du vol AF447

Roissy le 1er décembre 2025

Le Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL) prend acte avec une vive satisfaction des réquisitions du Parquet Général présentées ce mercredi 26 novembre 2025 devant la cour d'appel de Paris, dans le cadre du procès en appel du crash du vol Rio-Paris AF447.

Le SNPL se félicite de la demande d'infirmité du jugement de première instance et de la réquisition de la condamnation d'Airbus et d'Air France pour homicides involontaires. Cette démarche fait écho à l'attente des familles de victimes et des professionnels de l'aéronautique qui réclament la reconnaissance des responsabilités de ces deux acteurs.

Les avocats généraux ont identifié les manquements ayant conduit à la catastrophe et ont précisé qu'il est reproché à Airbus d'avoir sous-estimé la gravité des défaillances des sondes anémométriques, dont le givrage en haute altitude est le point de départ de l'accident, et de n'avoir pas pris toutes les dispositions possibles et nécessaires pour en informer d'urgence les compagnies aériennes qui en étaient équipées.

Pour le parquet général, Airbus est coupable de ne pas avoir pris toutes les dispositions nécessaires pour informer d'urgence les compagnies et les équipages, et ainsi de ne pas avoir contribué à les former efficacement pour pallier ce risque. Quant à Air France, la compagnie est coupable pour le Parquet, de ne pas avoir informé ses équipages, ni d'avoir mis en œuvre une formation adaptée. Cette analyse, en réaffirmant que l'accident est la résultante de défaillances systémiques et d'une chaîne de causalité, est essentielle.

Le SNPL souligne avec force le passage du réquisitoire qui honore la mémoire de l'équipage : le représentant du ministère public a souligné que les pilotes aux commandes de l'A330 n'étaient "en rien responsables de cet accident". Après plus de seize années d'une procédure éprouvante, cette reconnaissance de l'absence de responsabilité de l'équipage est fondamentale et apporte une vérité attendue par toute la profession.

Comme l'a mis en évidence le Parquet Général, "cette condamnation doit résonner comme un avertissement" et "remettra l'humain au sein de nos préoccupations".

Le SNPL espère que, le 21 mai 2026, la Cour d'appel suivra ces réquisitions pour une décision qui, souhaitons-le, marquera la fin du long combat des familles des 228 victimes, passagers et membres d'équipage, et contribuera à un renforcement des exigences en matière de sécurité aérienne.

Les éléments de cette revue de presse de l'aérien sont tirés de documents édités par PROGEXA 70 Rue d'Hautpoul - 75019 Paris, au service exclusif des représentants du personnel.