

## Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, S. Aziri, C. De Nale, L. Derroncourt, Y. Mejri, O. Jacquot,  
V. Pâté



### Sommaire du 4 mai 2026 :

- **Voyage : Amadeus, géant de la réservation, veut aussi devenir un poids lourd de la biométrie**
- **La compagnie aérienne Spirit Airlines cesse ses activités, emportée par le choc pétrolier et l'échec du plan Trump**
- **Face à l'explosion de sa facture carburant, Air France-KLM abaisse ses prévisions**
- **Guerre au Moyen-Orient : en Inde, les compagnies aériennes se disent « au bord de la cessation d'activité »**
- **French bee dévoile son programme pour l'été 2026**
- **Transport aérien mondial : bonne résistance en mars, malgré « des différences régionales marquées »**
- **France : Air Inter Région, la nouvelle compagnie aérienne qui mise sur les liaisons intérieures**
- **Faut-il avoir peur de la guerre dans le Golfe**
- **Contrôles aux frontières : EES ou ETIAS ? Ce que chaque système change pour les voyageurs vers l'Europe**

- **Des files d'attente de deux heures : Ryanair réclame la suspension des contrôles EES dans les aéroports français**
- **Air France reprend le survol de la Libye : les syndicats expriment de vives inquiétudes**
- **Charleroi inaugure une zone de sûreté temporaire pour fluidifier les contrôles de sécurité au départ**
- **Capacités en baisse et incertitude : l'état de l'aviation mondiale après deux mois de conflit au Moyen-Orient**
- **Nouvel aéroport de Mayotte : un chantier annoncé mais toujours en suspens**
- **Paris Aéroport sacré aéroport le plus valorisé selon un rapport, Air France stable, Delta toujours numéro un**
- **Air France-KLM réduit ses capacités face à l'envolée du kérosène**
- **Fret aérien : le conflit au Moyen-Orient torpille les hubs du Golfe, IATA sonne l'alarme**
- **Volotea fait payer un supplément carburant sur des billets déjà achetés : une pratique dans le viseur du droit européen**
- **Turkish Airlines taille dans son réseau : 18 destinations suspendues en raison de la flambée du kérosène**
- **Corsair, "une alternative qualitative et crédible pour les voyageurs professionnels"**
- **Nantes Atlantique installe le premier dépose bagage autonome en France**

**Voyage : Amadeus, géant de la réservation, veut aussi devenir un poids lourd de la biométrie**

*Les Echos - 30 avril 2026*

**Le groupe espagnol débourse 1,2 milliard d'euros pour acquérir Idemia Public Security (IPS), l'un des principaux fournisseurs au monde de solutions biométriques pour les déplacements et le contrôle-accès. Amadeus se renforce dans ce domaine alors que l'adoption de la biométrie s'accélère dans l'industrie du voyage.**

Acteur majeur du monde du voyage, bien que méconnu du plus grand nombre, Amadeus IT Group, communément appelé Amadeus, accélère le développement de ses services dans les aéroports. Créé en 1987 par quatre compagnies aériennes européennes - dont Air France -, le groupe est devenu depuis un géant mondial de la réservation de billets d'avion - avec son système Amadeus -, de nuitées hôtelières ou encore de forfaits pour les vacances, mais aussi un fournisseur de services de back-office pour les transporteurs aériens.

Installé et coté à Madrid, Amadeus confirme donc sa volonté d'élargir sa palette d'expertises en milieu aéroportuaire notamment avec l'annonce, ce mercredi, de l'acquisition d'Idemia Public Security (IPS), l'un des principaux fournisseurs au monde de solutions biométriques pour la facilitation et la sécurisation des déplacements et des accès, et la protection.

« Couche fondamentale »

Illustration de l'importance de l'opération : Amadeus débourse 1,2 milliard d'euros pour acquérir cette branche du groupe français Idemia, par ailleurs spécialisé dans les solutions de paiement, de connectivité et la cybersécurité, et dirigé par Jean-François Cirelli, l'ex-patron d'Engie aujourd'hui président des filiales française, belge et luxembourgeoise de BlackRock.

IPS, qui emploie environ 3.300 personnes dans le monde, sert plus de 600 clients relevant du secteur public et du privé. Son acquisition, l'une des plus grosses réalisées par Amadeus, devrait être finalisée à la mi-2027, précise la firme espagnole, sachant que l'opération est soumise aux conditions usuelles, y compris l'approbation des autorités réglementaires.

Considérant que « l'identité numérique devient une couche fondamentale du voyage de bout en bout », que « l'adoption de la biométrie s'accélère rapidement dans l'industrie du voyage », Amadeus estime que l'acquisition d'IPS « accélérera » sa croissance, notamment dans les aéroports. Car le groupe espagnol lorgne aussi l'hôtellerie et le passage des frontières.

Une première accélération en 2024

Il y a deux ans, Amadeus avait fait une première accélération dans ce nouvel espace technologique qu'est la biométrie en acquérant Vision-Box, un spécialiste portugais, moyennant 320 millions d'euros. Depuis, Amadeus a poursuivi sa percée.

A titre d'exemples, le groupe a annoncé, depuis le début de cette année, le déploiement de sa technologie au sein de l'aéroport international Ninoy-Aquino, le principal hub des Philippines (plus de 50 millions de passagers par an), et à l'aéroport de Manchester. Le terminal 2 de la plateforme mancunienne est ainsi équipé d'un « nouveau mode opérationnel » qui permet aux passagers, qu'ils soient sur des vols domestiques ou internationaux, en partance comme en arrivée, de partager la même infrastructure grâce à la biométrie.

Christophe Palierse

## **La compagnie aérienne Spirit Airlines cesse ses activités, emportée par le choc pétrolier et l'échec du plan Trump**

*Les Echos - 2 mai 2026*

**La compagnie américaine à bas coûts a annulé tous ses vols et engagé l'arrêt progressif de ses activités. Minée depuis des années, elle a été achevée par la flambée du kérosène, tandis que le projet d'aide fédérale de 500 millions de dollars a échoué face à ses créanciers.**

Spirit Airlines ne redécollera pas. La compagnie aérienne américaine à bas coûts a annoncé samedi l'annulation de tous ses vols et le lancement d'un « arrêt progressif et ordonné » de ses activités, avec effet immédiat. Les passagers ont été invités à ne pas se rendre à l'aéroport, tandis que la société a indiqué que les remboursements des billets déjà achetés seraient traités.

« Pour maintenir l'activité, il aurait fallu des centaines de millions de dollars supplémentaires de liquidités que Spirit n'a tout simplement pas et n'a pas pu obtenir », a déclaré son

directeur général, Dave Davis. « C'est extrêmement décevant et ce n'est pas l'issue que nous souhaitons. »

Pionnière du low cost américain, reconnaissable à ses avions jaune vif, Spirit était déjà fragilisée depuis plusieurs années.

#### Flambée du kérosène

La compagnie s'était placée sous la protection du chapitre XI de la loi américaine sur les faillites à deux reprises depuis 2024. Elle avait pourtant trouvé un accord avec ses créanciers sur un plan de restructuration, avant que la flambée du prix du kérosène liée à la guerre contre l'Iran ne fasse dérailler ce scénario.

Les hypothèses financières du plan de restructuration de Spirit tablaient sur un carburant deux fois moins cher que les niveaux atteints fin avril. Le carburant représente environ un quart des coûts d'exploitation des compagnies aériennes.

Selon les données de l'agence américaine de l'énergie, le jet fuel est passé de 2,262 dollars le gallon en février à 3,697 dollars en mars, sur la côte du Golfe des Etats-Unis, principal hub de raffinage pétrolier. Or le carburant représente environ un quart des coûts d'exploitation des compagnies aériennes.

#### Division politique

La Maison-Blanche avait envisagé un renflouement de 500 millions de dollars, en échange de bons de souscription qui auraient pu permettre à l'Etat fédéral de prendre une participation massive au capital de Spirit. Mais le projet a échoué, notamment face au refus de certains créanciers, opposés à une opération qui aurait donné la priorité à l'Etat en cas de nouvelle faillite.

Ce scénario avait suscité des critiques dans les deux camps politiques américains. Le sénateur républicain Ted Cruz avait dénoncé une « idée TERRIBLE », tandis que la démocrate Elizabeth Warren interrogeait l'intérêt d'un sauvetage financé par les contribuables.

L'administration Trump a, elle, tenté de renvoyer une partie de la responsabilité à l'administration Biden, dont le ministère de la Justice avait bloqué le rachat de Spirit par JetBlue en 2024 pour des raisons de concurrence.

#### Concurrence

Le secrétaire aux Transports, Sean Duffy, a annoncé des mesures pour les passagers et les salariés. Plusieurs compagnies, dont United, Delta, Southwest et JetBlue, doivent plafonner ou réduire certains tarifs pour les clients touchés par l'arrêt de Spirit.

La disparition de la compagnie pourrait aussi avoir un effet durable sur les prix. De février 2025 à janvier 2026, Spirit détenait 3,4 % de la part de marché intérieure du secteur aérien, contre 16 % à 18 % pour Delta, American, Southwest et United, selon le Bureau des statistiques des transports.

Spirit avait contribué à imposer le modèle ultra low cost aux Etats-Unis, obligeant les grands transporteurs à proposer des offres d'entrée de gamme plus agressives. Son retrait risque donc de réduire la pression concurrentielle sur certaines liaisons, notamment autour de ses bases de Floride et de Las Vegas.

**Face à l'explosion de sa facture carburant, Air France-KLM abaisse ses prévisions**

**Sur l'année, le groupe prévoit de payer 9,3 milliards de dollars de carburant, soit 2,4 milliards de plus qu'en 2025. Augmentation tarifaire, dépenses non essentielles réduites... Air France-KLM se prépare au pire, alors même qu'il est l'un des acteurs les mieux couverts.**

Le calme avant la tempête. Au premier trimestre, Air France - KLM a été relativement épargné par le conflit au Moyen-Orient, avec un chiffre d'affaires de 7,5 milliards d'euros, en hausse de 4,4 %, et un résultat opérationnel chiffré à -27 millions, soit 301 millions de mieux que l'année dernière. Mais le groupe franco-néerlandais, dont l'action progressait de plus de 1 % en début de séance à la Bourse de Paris, se prépare à encaisser le choc.

Au point de revoir à la baisse ses perspectives de croissance capacitaire sur l'année. Désormais, le transporteur, dont les pertes nettes s'établissent à 252 millions (+1,2 %), table sur une hausse de ses capacités de 2 à 4 %, contre 3 à 5 % précédemment. Une perspective diminuée néanmoins applaudie par les analystes de Bernstein, qui soulignent que « ceci témoigne d'un environnement favorable aux bénéficiaires et d'une forte demande de voyages ».

Le groupe, qui dispose de 10,6 milliards de liquidités (soit 1,3 milliard de plus qu'en mars 2025) malgré une perte nette de 252 millions d'euros, entend conserver une « approche agile » et prévient que ses investissements, dédiés majoritairement à la flotte, passeront finalement sous la barre des 3 milliards d'euros. Par ailleurs, les embauches de personnel de soutien sont suspendues et les dépenses non essentielles réduites.

Un surcoût carburant

En cause : la flambée du kérosène, dont les prix ont plus que doublé depuis le début de la guerre en Iran. « Si la hausse des prix du carburant ne se reflète pas encore dans les résultats que nous présentons aujourd'hui, elle pèsera sur les prochains trimestres », prévient Ben Smith, le PDG d'Air France-KLM.

Sur l'année, le groupe prévoit de payer 9,3 milliards de dollars de carburant, soit 2,4 milliards de plus qu'en 2025, dont 1,1 milliard de dollars rien qu'au deuxième trimestre 2026. C'est 35 % de plus que lors des dernières prévisions pré-conflit, qui tablaient sur 6,9 milliards d'euros de kérosène.

Un surcoût néanmoins atténué par une couverture carburant solide - 66 % en moyenne sur l'ensemble de l'année - et une hausse de 3,4 % de la recette unitaire, c'est-à-dire des revenus de la vente de billets d'avion, venant à la fois de la premiumisation des services, de la réduction de l'offre de sièges sur « l'ensemble de l'industrie liée au conflit au Moyen-Orient » et de la surcharge tarifaire mise en place début mars, tous trois faisant grimper le prix des vols.

Sur le deuxième semestre, 60 % du surcoût carburant, chiffré à 1,1 milliard d'euros, devrait ainsi être compensé, a prévenu Steven Zaat, le directeur administratif et financier du groupe, lors de la présentation de ses résultats. « C'est une grosse perte, puisque nous avons toujours 40 % de ces 1,1 milliard au deuxième trimestre que nous ne pourrions pas récupérer », a-t-il regretté. Point positif, « jusqu'en juin nous ne prévoyons absolument aucun problème » concernant l'approvisionnement en carburéacteur.

Capacités réallouées

Sur les trois premiers mois de l'année, la capacité du groupe a d'ailleurs progressé de 4 %, et

Air France - KLM a « démontré la résilience et l'agilité de son réseau, en réallouant avec succès ses capacités afin de répondre au mieux à la demande », souligne Ben Smith. Au premier trimestre, le groupe a ainsi transporté 22,3 millions de passagers, soit 2,3 % de plus qu'un an auparavant, et affiche un meilleur taux de remplissage de ses avions (+0,3 point, à 86,3 %).

Air France, KLM et Transavia sont en effet trois compagnies peu exposées au Moyen-Orient, région où le trafic est perturbé. Le groupe a expliqué avoir « enregistré de très bonnes performances » sur d'autres destinations, « l'Atlantique Nord, l'Amérique centrale et du Sud ainsi que l'Asie », où ont été concentrés ses avions.

Sur l'année, les perspectives de croissance des capacités des long-courriers ont néanmoins été revues à la baisse, entre 2 et 4 %, contre 4 % précédemment. De même que celles de Transavia, la filiale low-cost du groupe, ajustées de 10 % à une fourchette entre 8 et 10 %.

Charles Plantade

### **Guerre au Moyen-Orient : en Inde, les compagnies aériennes se disent « au bord de la cessation d'activité »**

*Les Echos - 2 mai 2026*

#### **Le conflit dans le Golfe a fait exploser le prix du kérosène et les compagnies indiennes n'arrivent pas à absorber le choc.**

Les compagnies aériennes indiennes seront-elles les premières victimes, dans le secteur, de la guerre en Iran ? Dans une lettre en forme de SOS adressée au ministère de l'Aviation civile, la Fédération des compagnies aériennes indiennes (FIA), qui représente Air India, IndiGo et SpiceJet, a prévenu le gouvernement qu'elles pourraient être forcées de suspendre leurs opérations en raison de la hausse des prix du kérosène. « Le secteur aérien indien est soumis à une pression extrême et se trouve au bord de la faillite ou de la cessation de ses activités », est-il écrit dans le courrier.

En temps normal, le carburant représente 40 % des coûts opérationnels des compagnies indiennes. Avec la hausse du prix des hydrocarbures provoquée par la guerre, c'est désormais 60 %, a expliqué la FIA. Cette dernière a demandé au gouvernement que les prix du kérosène soient plafonnés, comme c'était le cas lors de la pandémie. Les compagnies poussent aussi pour que le « crack spread », soit la marge réalisée par les raffineurs lorsqu'ils transforment le pétrole en kérosène, soit limité à 22 dollars, comme c'était le cas après le déclenchement de la guerre en Ukraine.

#### **Réduire les taxes**

Le syndicat aimerait également obtenir la suspension temporaire des droits d'accise de 11 % sur les vols domestiques et une réduction de la TVA qui atteint les 25 % dans certains Etats indiens où se situent les plus gros aéroports, comme New Delhi. Le gouvernement du Maharashtra, là où se situe Mumbai, la capitale économique, envisage de réduire la TVA sur le carburant pour avion de 18 % à 1 % pour soulager les compagnies.

En Inde, le prix du kérosène est calculé chaque début de mois en fonction des cours internationaux. Début avril, le gouvernement a pris des mesures pour limiter la hausse du prix du carburant pour les vols domestiques à 15 roupies (13 centimes d'euro) par litre, soit une augmentation de 25 %, alors que l'augmentation devait être bien plus significative. « Le

kérosène pour les vols intérieurs aurait dû augmenter de 100 % au 1er avril », a expliqué le ministère indien du Pétrole.

#### Année noire

Les compagnies réclament désormais que la même aide soit accordée à l'occasion de la prochaine révision des prix, début mai, sur le carburant pour les vols internationaux qui a augmenté, lui, de 73 roupies (66 centimes d'euro) par litre début avril. L'augmentation des prix « rend les opérations internationales, comme les vols domestiques, non viables et entraîne des pertes considérables pour le secteur aérien au mois d'avril », a expliqué la FIA.

Pour les compagnies aériennes indiennes, l'équation est de plus en plus compliquée, entre les restrictions de vol au Moyen-Orient mais aussi au Pakistan, dont l'espace aérien est fermé aux aéronefs indiens depuis le conflit avec Islamabad du printemps dernier. Cela oblige les avions à emprunter des routes plus longues.

Pour ne rien arranger, la roupie atteint un niveau historiquement bas face au dollar, ce qui renchérit mécaniquement les prix du carburant, mais également les coûts des compagnies dans les aéroports à l'étranger.

Pour compenser la flambée des coûts, les compagnies indiennes, réticentes à augmenter leurs tarifs car le marché est sensible au prix, vont aller rogner ailleurs. Selon le « Times of India », Air India envisage de rendre les repas optionnels sur les vols domestiques et les vols internationaux courts. Les voyageurs obtiendront en échange une ristourne sur leurs billets. Pareil pour l'accès au lounge pour ceux qui voyagent en business.

Entre le crash du Air India 171, l'été dernier, la pagaille causée par l'annulation de milliers de vols en décembre par IndiGo pour des problèmes de conformité, le secteur aérien en Inde connaît décidément une période sombre.

Clément Perruche

### **French bee dévoile son programme pour l'été 2026**

*Tourmag - 30 avril 2026*

#### **Une montée en puissance sur les lignes stratégiques de French bee**

**French bee annonce une hausse de ses capacités pour la saison estivale 2026. Au départ de l'aéroport de Paris-Orly, la compagnie consolide ses axes les plus demandés, tout en maintenant une stratégie axée sur l'accessibilité tarifaire.**

Un an après son lancement, la liaison entre Paris et Montréal confirme sa dynamique.

Pour l'été 2026, French bee significativement ses capacités sur cette route, avec plus de 9 000 sièges supplémentaires en mai et en juin.

La desserte atteindra jusqu'à sept vols hebdomadaires.

Sur l'océan Indien, la ligne vers La Réunion bénéficiera également d'un renforcement, avec jusqu'à 13 vols par semaine, soit une hausse de 17 % par rapport à 2025.

Cela représente plus de 13 500 sièges additionnels.

Même tendance sur le réseau Pacifique : la liaison vers Tahiti passera de trois à quatre fréquences hebdomadaires, soit plus de 7 500 sièges supplémentaires.

French bee : une offre stable vers l'Amérique du Nord

Sur l'Atlantique Nord, French bee maintient un programme dense vers les États-Unis.

La compagnie prévoit jusqu'à sept vols par semaine vers New York, six vers San Francisco, ainsi que trois fréquences hebdomadaires vers Los Angeles et Miami.

Dans ce cadre, la compagnie met en avant des tarifs d'appel à partir de 249 euros TTC l'aller simple vers New York, confirmant ainsi son positionnement sur le segment du long-courrier accessible.

La stratégie de la compagnie repose sur une offre modulable, articulée autour de deux cabines, Eco Blue et Premium Blue.

Les passagers peuvent personnaliser leur voyage grâce à différentes options, bagages, choix du siège, restauration ou services additionnels, en fonction de leurs besoins et de leur budget.

"Nous faisons évoluer notre offre en nous appuyant sur ce qui fonctionne, tout en veillant à préserver l'équilibre de notre réseau", explique Marc-Antoine Blondeau, directeur général de French bee.

Amelia Brille

### **Transport aérien mondial : bonne résistance en mars, malgré « des différences régionales marquées »**

*L'Echo Touristique - 30 avril 2026*

#### **Dans un communiqué l'IATA, l'IATA s'est félicité d'une demande en augmentation de 8% en dehors du Moyen-Orient. Les compagnies du Golfe ont vu leur activité chuter de 58,6%.**

Le transport aérien mondial a bien résisté en mars, le nombre de passagers progressant malgré une baisse du nombre de vols, et la saison haute s'annonce bonne, a indiqué mercredi l'organisation du secteur (Iata). Le trafic exprimé en passager-kilomètre payant (RPK en anglais) a augmenté en mars de 2,1% sur un an, alors que l'offre, en sièges au kilomètre offerts (ASK), a diminué de 1,7%.

Cela a abouti à une hausse du taux de remplissage des avions à 83,6%, soit 3,1 points de plus qu'en mars 2025. L'Association internationale du transport aérien, qui regroupe plus de 360 compagnies de plus de 120 pays, a relevé « des différences régionales marquées » en raison de la guerre qui perturbe le trafic et l'approvisionnement en kérosène.

« L'été s'annonce comme une période normalement active »

Les compagnies du Moyen-Orient ont vu leur activité chuter de 58,6% en mars. En revanche, « en dehors du Moyen-Orient, la demande a augmenté de 8% » lors du premier mois de cette guerre, s'est félicité le directeur général Willie Walsh, cité dans un communiqué. « À ce stade, l'été s'annonce comme une période normalement active pour les voyages. Ce sont des nouvelles positives ».

L'Iata a souligné combien la hausse des prix du kérosène et les éventuelles pénuries dans les régions les plus dépendantes des pays du Golfe, à commencer par l'Asie, et l'Europe dans une moindre mesure, rendaient les prévisions difficiles.

Les coûts du kérosène se répercutent « de plus en plus » sur les prix des billets  
« Les coûts extraordinairement élevés en carburant se répercutent de plus en plus sur les prix des billets. Même si cela n'a pas encore touché le trafic en mars ni les réservations à ce jour, reste à voir à quel moment les prix élevés pourraient commencer à faire changer le comportement des voyageurs », a commenté M. Walsh. L'ata a par ailleurs fait part d'une baisse de 4,8% sur un an en mars du transport aérien de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres (CTK).

## **France : Air Inter Région, la nouvelle compagnie aérienne qui mise sur les liaisons intérieures**

*l'Echo Touristique - 29 avril 2026*

### **Air Inter Région proposera de relier les aéroports français de l'ouest de la France, et mise sur une clientèle d'affaires.**

Air Inter Région, nouvelle compagnie aérienne spécialisée dans l'Ouest de la France et les littoraux, prévoit de prendre son envol début 2027, a-t-on appris mercredi auprès de son fondateur, un pilote qui a travaillé dans la finance. Franck Crépin, 46 ans, vise le marché des « liaisons directes, interrégionales, à faible capacité, sur des distances courtes », explique-t-il à l'AFP. L'offre se concentrera donc sur des trajets de « moins de 500 kilomètres, moins de deux heures de vol, avec des appareils de moins de dix passagers au lancement ».

Les littoraux en ligne de mire

La compagnie mise sur 18 aéroports à terme, dont cinq capitales de région (Lille, Rouen, Rennes, Nantes et Bordeaux) et tout le littoral de la Manche et de l'Atlantique (Calais, Le Touquet, Le Havre, Deauville, Caen, Dinard, Brest, Lorient, Vannes, La Baule, Saint-Nazaire, La Rochelle et Biarritz). « La démographie va aller vers les littoraux. Et ces dernières années nous ont montré qu'il y aurait une demande de transports pour du travail hybride, avec la possibilité d'aller voir ses clients rapidement », estime M. Crépin.

Air Inter Région promet par exemple des vols entre Lille et Le Touquet en 20 minutes, contre deux heures en voiture ou en train. « L'aéroport de Lille n'a aucune connexion en France au nord de la Loire. En proposant d'aller à Rennes en une heure et demie en petit porteur, contre quatre heures en TGV, on économise au voyageur une nuit d'hôtel, et on désengorge la région parisienne », selon le fondateur. L'entreprise doit encore achever sa levée de fonds, recruter ses équipes et mener à bien le processus réglementaire. Les premiers vols sont donc prévus au premier trimestre 2027. Franck Crépin ne souhaite aucune subvention publique, mais compte attirer comme investisseurs des entreprises qui seraient clientes de ces liaisons aériennes.

« Tout le monde plébiscite ces connexions »

« Pour moi, l'entrepreneuriat ne consiste pas à aller réclamer de l'argent aux pouvoirs publics. Tout le monde plébiscite ces connexions. La question que je pose est de savoir si les entreprises vont se mobiliser pour les financer », déclare-t-il. Dans ses prévisions à dix ans, l'entrepreneur a avancé auprès des investisseurs et des banques une flotte de 30 appareils pour transporter 125 000 passagers par an. Le nom d'Air Inter était celui d'une compagnie assurant des vols intérieurs, jusqu'à l'abandon de la marque en 1997, sept ans après un rachat par Air France.

## **Faut-il avoir peur de la guerre dans le Golfe**

*Tour Hebdo - 30 avril 2026*

**L'édito de Jean Louis Barroux : « Le transport aérien doit-il craindre pour son avenir, fût-ce à court terme ? Je n'en suis pas convaincu ».**

La situation n'est pas simple et les revirements permanents des acteurs interdisent de faire des prévisions quant à la sortie de crise. La complexité est d'autant plus importante pour le transport aérien que ce conflit vient se rajouter à la guerre entre la Russie et l'Ukraine qui est entrée dans sa cinquième année. On n'en finit pas.

Il est tout de même curieux que les belligérants aient autant de peine à se mettre autour d'une table pour trouver un accord sachant qu'à la sortie, ils seront bien obligés de le faire.

Les conséquences pour les compagnies aériennes ne sont pas anodines

Il y a d'abord le récurrent problème de l'approvisionnement en carburant. 70% du carburéacteur consommé en Europe provient du Moyen Orient et en particulier du complexe Al Zour du Koweït. Il est clair que cette source de fourniture de Jet A ou Jet A1 va être singulièrement réduite tant que le détroit d'Ormuz ne sera pas réouvert à la navigation. Cela peut prendre plusieurs mois après la fin des hostilités, qui elle, n'est pas pour demain.

Mais le Golfe Persique n'est pas le seul fournisseur potentiel

Les Etats Unis se sont portés à la rescousse et alors que seuls 3% des approvisionnements européens provenaient des US avant le conflit, le montant est maintenant de 40%. De plus il devient possible de trouver de nouvelles sources. Mais, il est fort probable que le prix reste à un niveau très élevé alors que les transporteurs s'étaient habitués à un taux raisonnable, de l'ordre de 65 dollars le baril. Il tourne autour aujourd'hui à plus de 100 dollars et ce peut-être pour longtemps. Alors les compagnies devront refaire leurs calculs de coût de revient et donc de revoir leurs tarifs publics.

Le paramètre du prix

Si comme on peut le penser, les prix vont augmenter de l'ordre de 10% à 15% pour compenser à la fois les coûts du carburant et les allongements de temps de vol, surtout entre l'Europe et l'Asie, il est à craindre que cela freine les ardeurs de déplacements. Les voyages programmés pour le loisir seront sans doute purement et simplement repoussés, les consommateurs d'avion se contentant de déplacements terrestres.

L'expérience de la sortie du Covid

Pourtant pendant la crise sanitaire, les transporteurs n'ont alors pas hésité à augmenter les tarifs de l'ordre de 30% et finalement cela a été plutôt bien accepté par les clients, preuve s'il en est que la course aux tarifs affichés les plus bas est et reste une stupidité dont il faudra bien que le transport aérien se débarrasse.

Mais il y a quelque chose de plus diffus, c'est la peur

Environ 50% des passagers avouent connaître une peur plus ou moins diffuse pour prendre l'avion. Certains ont même des crises d'angoisses et ce n'est pas le parcours du combattant qu'ils doivent subir dans les aéroports qui va les rassurer. Alors si, à cette forme d'angoisse, on ajoute la crainte de se faire attaquer par un drone ou un missile perdu, cela peut largement influencer le comportement des consommateurs. C'est d'autant plus pernicieux

que même si les possibilités d'atteinte d'un appareil civil en cas de guerre sont rarissimes, les exemples sont bien réels entre l'appareil de Malaysian Airlines abattu au-dessus de l'Ukraine par des partisans pro-russes, l'Embraer 190 de Azerbaïdjan Airlines atteint par une erreur de la défense aérienne russe encore, ou même lorsqu'un Airbus A300 Iranien a été atteint par un tir de missile américain, mais c'était en 1988. Bref, il ne faut tout de même pas jouer avec les nerfs des militaires chargés de la défense antiaérienne.

Pour autant faut-il que le transport aérien craigne pour son avenir, fusse à court terme ? Je n'en suis pas convaincu.

Même s'il pouvait y avoir ici ou là une certaine restriction de vols, il serait surprenant qu'elle prenne de grandes proportions. Par contre les transporteurs pourront être tentés de regrouper des vols mal remplis surtout lorsque les dessertes sont très denses, comme par exemple l'axe transatlantique.

Gardons à l'esprit que les passagers voyageant pour des motifs touristiques ne font pas que se déplacer en avion : ils ont aussi acheté par anticipation leurs séjours et réservé leurs hôtels ou autres activités de loisir pour bénéficier des tarifs les plus bas. Ils auront beaucoup de peine à annuler leurs vacances.

Il serait donc surprenant que le transport aérien s'enfonce de manière importante. Par contre il est probable que les destinations moyennes orientales qui devenaient très prisées, je pense en particulier aux Emirats, soient largement abandonnées tant que durera le conflit. Les prix d'appels impressionnants qui fleurissent en ce moment ne semblent pas être suffisants pour compenser la peur d'aller vers ces destinations. Cela pourra profiter à renforcer certains pays asiatiques, africains ou les îles des Caraïbes.

Comptons néanmoins sur l'imagination des pays durement touchés pour trouver des solutions. Ils ont fait preuve de leur capacité de résilience par le passé.

### **Contrôles aux frontières : EES ou ETIAS ? Ce que chaque système change pour les voyageurs vers l'Europe**

*Air Journal - 3 mai 2026*

**L'Union européenne met en place deux nouveaux systèmes de contrôle aux frontières : le système EES (système d'entrée-sortie) et le système ETIAS (autorisation de voyage électronique). Ils servent tous deux à sécuriser et à digitaliser les frontières, mais leurs logiques, leurs cibles et leurs étapes diffèrent clairement, comme le rappelle la Commission européenne.**

Un contrôle avant le départ, l'autre à la frontière  
L'ETIAS est une autorisation de voyage obtenue avant de partir, réservée aux ressortissants de pays tiers qui sont aujourd'hui exemptés de visa pour un court séjour en Europe (jusqu'à 90 jours sur 180 jours). Elle s'apparente à l'ESTA américain : le voyageur remplit un formulaire en ligne, paie une petite taxe et reçoit une autorisation valable plusieurs années, qui doit être en cours au moment d'embarquer.

L'EES, en revanche, est un système biométrique de contrôle aux frontières : il enregistre l'entrée et la sortie des voyageurs non européens au moment où ils franchissent une frontière extérieure de l'espace Schengen. Il remplace les tampons sur les passeports, en mémorisant date d'entrée, date de sortie, photo du visage et les empreintes digitales.

Qui fait quoi et pour qui ?

D'après la Commission européenne, l'ETIAS concerne les voyageurs « sans visa », par exemple les Américains, les Canadiens ou les ressortissants de certains pays asiatiques, alors que EES concerne tous les ressortissants de pays tiers, y compris ceux qui ont déjà un visa Schengen pour un séjour court. Un ressortissant d'un pays qui doit demander un visa pour l'Europe n'aura pas besoin d'ETIAS, mais sera enregistré dans le système EES chaque fois qu'il entre ou sort de Schengen.

En résumé, « l'ETIAS est une autorisation de voyage avant le départ, tandis que l'EES effectue le contrôle des entrées et sorties des voyageurs lorsqu'ils franchissent une frontière. » Les deux systèmes coexistent donc : un permis numérique avant le voyage, et un suivi automatisé de la durée effective de séjour à l'arrivée et au départ.

Traçabilité du séjour et vérification des risques

La Commission européenne insiste sur le rôle de l'EES dans la traçabilité de la durée de séjour : il enregistre automatiquement le nombre de jours passés dans l'espace Schengen pour vérifier qu'aucun voyageur ne dépasse la règle des 90 jours sur 180 jours. Il permet aussi de confirmer si un visa de court séjour a déjà été utilisé autant de fois que prévu.

L'ETIAS, lui, agit comme un filtre de sécurité à l'embarquement. Il croise les données du formulaire avec des bases de données de sécurité (comme Europol ou Interpol) pour détecter les risques avant que le voyageur ne pose le pied en Europe. Selon les autorités européennes, « l'ETIAS aide à prévenir les menaces, l'EES aide à vérifier que les règles de séjour ont été respectées ».

Pour le grand public, la Commission résume ainsi la différence : si l'ETIAS s'impose avant le voyage, l'EES intervient à la frontière et suit le séjour, dans un cadre unique de contrôle numérique et de respect des règles de séjour en Europe.

Alain Hai

### **Des files d'attente de deux heures : Ryanair réclame la suspension des contrôles EES dans les aéroports français**

*Air Journal - 3 mai 2026*

**Ryanair demande à la France de faire une pause pendant l'été sur les nouveaux contrôles biométriques imposés aux passagers non européens à leur arrivée. La low cost redoute des files d'attente massives dans les aéroports français, alors que le système d'entrée-sortie européen (EES) est encore en pleine phase de rodage.**

Ryanair a adressé une lettre au ministre français de l'Intérieur, Laurent Nuñez, pour réclamer la suspension temporaire des contrôles biométriques jusqu'en septembre. La compagnie propose un retour au tampon manuel des passeports, jugé plus rapide et mieux maîtrisé par les services de police aux frontières. Dans un communiqué, Ryanair déplore que « un manque de personnel et des défaillances du système continuent à occasionner des perturbations inutiles pour nos passagers ». La low cost irlandaise estime que le nouvel EES, censé renforcer la sécurité, risque surtout de « créer un chaos estival » dans les grands hubs aériens.

Files d'attente pouvant durer une à deux heures

Selon Ryanair, des queues pouvant durer « une à deux heures » ont déjà été observées dans

plusieurs aéroports français. Paris-Beauvais (Beauvais-Tillé), Marseille-Provence et Nantes-Atlantique figurent en tête des sites où la low cost a repéré les plus longues files d'attente, avec des pics de trois à quatre heures en certaines périodes. Ces retards interviennent au moment où le système EES devient obligatoire pour les voyageurs hors UE, avec enregistrement photo, empreintes digitales et données biométriques.

La France n'est pas le seul pays concerné. Ryanair a en effet adressé des courriers similaires aux gouvernements des 29 pays participant à l'EES, citant l'exemple de la Grèce qui a déjà reporté le déploiement complet du système après l'été pour préserver son secteur touristique. Selon Neal McMahon, Chief Operations Officer de Ryanair, « les gouvernements tentent de déployer un système informatique à moitié cuit au cœur de la période de voyages la plus chargée de l'année, et ce sont les passagers – dont de nombreuses familles avec de jeunes enfants – qui en paient le prix ».

La demande de Ryanair intervient alors que le système ESS, pleinement opérationnel depuis mi-avril 2026, continue de susciter de vives critiques de la part de l'ensemble de l'industrie aérienne. Des voix s'élèvent pour réclamer une plus grande flexibilité, comme la possibilité de désactiver temporairement les contrôles biométriques lorsque les files dépassent un certain seuil, afin de concilier impératifs de sécurité et réalités opérationnelles des grands aéroports européens pendant la haute saison. Les associations de l'aérien, comme ACI Europe et Airlines for Europe, confirment que les premiers jours de fonctionnement complet du système ont été marqués par des « perturbations, des vols manqués et des temps d'attente excessifs ».

Un dilemme entre sécurité et fluidité

Les autorités françaises rappellent que le système EES a été conçu pour renforcer la traçabilité des entrées et sorties dans l'espace Schengen, mais reconnaissent qu'une « période de grâce » de 90 jours permet déjà des ajustements locaux. Les compagnies aériennes, elles, insistent sur le sous-effectif chronique à la police aux frontières et sur la fiabilité limitée du système central en pleine saison estivale.

Alain Hai

## **Air France reprend le survol de la Libye : les syndicats expriment de vives inquiétudes**

*Air Journal - 2 mai 2026*

**Air France a décidé de reprendre le survol de l'espace aérien libyen sur certaines routes vers l'Afrique, une mesure autorisée par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Cette décision suscite de fortes préoccupations chez les syndicats de la compagnie tricolore, qui y voient un risque pour la sécurité des équipages et des passagers.**

Selon des informations révélées par le quotidien Libération, la commission sécurité, santé et conditions de travail (CSSCT) des pilotes, hôtesses et stewards d'Air France a émis mi-avril un avis de « danger grave et imminent ». Cette alerte, composée majoritairement de représentants syndicaux, vise à saisir le comité social et économique (CSE) de l'entreprise.

Économies de carburant en ligne de mire

La reprise de ces survols, dans un couloir aérien très précis, permet de réduire significativement les temps de vol vers plusieurs destinations africaines. Par exemple, environ

47 minutes seraient gagnées vers Kinshasa et 52 minutes vers Johannesburg. Dans un contexte de flambée des prix du kérosène provoquée par la guerre au Moyen-Orient, ces économies de carburant sont loin d'être négligeables pour Air France.

Le prix du kérosène a fortement augmenté ces dernières semaines, pesant lourdement sur les coûts d'exploitation. Air France, comme d'autres transporteurs, cherche donc des itinéraires plus directs pour limiter l'impact financier, alors que le carburant représente désormais une part beaucoup plus importante des dépenses. Plusieurs compagnies étrangères, dont Qatar Airways, Emirates, Egyptair et Turkish Airlines, survolent déjà régulièrement la Libye.

Les syndicats montent au créneau

Le syndicat SNPNC-FO (Syndicat national des personnels navigants commerciaux) a vivement réagi, qualifiant la décision d'« irresponsable ». Il s'inquiète particulièrement des risques liés à l'instabilité persistante en Libye, où deux exécutifs se disputent le pouvoir depuis la chute de Mouammar Kadhafi en 2011. Des combats ont encore eu lieu récemment à Tripoli.

Le syndicat rappelle par ailleurs que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) recommande généralement d'éviter le survol de la Libye. Il craint notamment un risque de tir de missile ou d'incident dans un espace aérien peu sécurisé.

De son côté, Air France insiste sur le fait que la sécurité des passagers et du personnel reste une priorité absolue. La compagnie tricolore souligne que le commandant de bord conserve à tout moment la possibilité de dérouter le vol s'il juge la situation risquée. Elle précise également que la DGAC a validé un couloir spécifique jugé sûr.

Cette controverse intervient alors que le secteur aérien fait face à de multiples défis : hausse des prix du carburant, perturbations géopolitiques au Moyen-Orient et pression sur la rentabilité des vols. Les syndicats d'Air France demandent une plus grande prudence, d'autant que les personnels navigants commerciaux ne disposent pas d'un droit de retrait simple dans ce type de situation.

Alain Hai

## **Charleroi inaugure une zone de sûreté temporaire pour fluidifier les contrôles de sécurité au départ**

*Air Journal - 2 mai 2026*

**L'aéroport Charleroi-Bruxelles Sud a officiellement ouvert une zone de contrôle de sûreté temporaire destinée à améliorer significativement l'expérience des passagers. Cette infrastructure, inaugurée le 23 avril 2026, répond aux problèmes de files d'attente rencontrés durant l'été 2025..**

Situé sur la Place Princesse Astrid, en face du Terminal 1, le nouveau bâtiment de 1 740 m<sup>2</sup> accueille désormais la principale zone de contrôle de sûreté. Il dispose de 14 lignes de contrôle, contre 9 auparavant, ainsi que d'une vaste zone de préparation équipée de bacs de recyclage et d'une salle d'attente spacieuse et bien éclairée. La signalétique a également été repensée pour mieux guider les passagers sur les articles autorisés et interdits en cabine. Un agent est présent pour orienter les voyageurs vers les files les moins saturées.

Selon le communiqué officiel de l'aéroport de Charleroi, cette solution a été conçue en deux mois et construite en seulement trois mois, pour un investissement d'environ 5 millions d'euros. Elle devrait rester en place au moins jusqu'à fin 2028, le temps d'éventuels aménagements plus structurels.

« Nous sommes très fiers de cette nouvelle installation, construite en seulement trois mois grâce à l'engagement de nombreux partenaires internes et externes. Elle a été pensée avant tout pour les personnes : nos passagers, qui bénéficient d'un parcours plus clair et plus confortable, et nos collaborateurs et partenaires aéroportuaires, en particulier les agents de sûreté, qui disposent désormais d'un environnement de travail plus adapté, plus lumineux et plus fonctionnel », a déclaré Christophe Segaert, CEO de Brussels South Charleroi Airport (BSCA).

Une réponse pragmatique aux pics de fréquentation

Cette nouvelle infrastructure permet de mieux gérer les flux de passagers en dehors du Terminal 1 et libère de l'espace dans le hall des départs, notamment au niveau des comptoirs d'enregistrement. Deux lignes de contrôle ont été conservées pour les passagers à mobilité réduite et les utilisateurs du service Fast Track (file prioritaire).

Cécile Neven, ministre wallonne en charge des Aéroports, a salué cette initiative lors de l'inauguration : « Cette installation apporte une réponse pragmatique et concrète aux situations de files d'attente que l'aéroport a connues par le passé. Entièrement financée par BSCA, elle améliore immédiatement la qualité de service pour les passagers ainsi que les conditions de travail du personnel. Elle soutient également le développement d'un atout qui représente un véritable moteur économique pour la Région. »

Après un été 2025 reconnu « compliqué » pour ses files d'attente interminables, l'aéroport de Charleroi espère offrir un parcours plus fluide et prévisible aux voyageurs. Avec plus de 3 millions de passagers par an et une croissance soutenue, la plateforme belge dédiée aux vols low cost se prépare ainsi sereinement à la saison estivale 2026. Pour les passagers, le message reste prudent : BSCA recommande toujours d'arriver trois heures à l'avance les jours de forte affluence. Les premiers retours indiquent une nette amélioration du confort et de la fluidité aux contrôles.

Alain Hai

## **Capacités en baisse et incertitude : l'état de l'aviation mondiale après deux mois de conflit au Moyen-Orient**

*Air Journal - 2 mai 2026*

**Deux mois après le déclenchement du conflit au Moyen-Orient, les compagnies aériennes façonnent leurs programmes estivaux dans un climat d'incertitude. Une étude du fournisseur de données aériennes OAG compare la capacité déclarée fin avril 2026 à la base de février et met en lumière une reconfiguration profonde de l'offre, mais aussi une tentative de retour à la normale.**

La région la plus touchée reste évidemment le Moyen-Orient. Les vols programmés y ont perdu 34,7% de leur capacité en mai par rapport au plan initial de février, soit plus d'un tiers des sièges. Au-delà de mai, les coupes de capacité s'atténuent, les compagnies aériennes

espérant une stabilisation et conservant une grande partie de leurs programmes d'origine, même si tout peut être ajusté quasiment au jour le jour.

“Les compagnies du Moyen-Orient ont dû réduire énormément, mais elles prévoient encore d'exploiter au moins deux tiers de leur capacité de février. Cela montre une volonté de reprise, même progressive”, souligne John Grant, chef analyste de OAG.

#### Les effets de vagues vers l'Europe et l'Asie

Le choc ne se limite pas à la région du Golfe. Les liaisons entre le Moyen-Orient et l'Europe de l'Est, l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est affichent d'importantes réductions de sièges. Air Arabia supprime près d'un tiers (34,3%) de sa capacité de mai, soit environ 100 000 sièges, tandis que flydubai en retire 43%, avec quelque 167 000 sièges en moins, le plus gros volume absolu de coupes.

Les autres régions marquées par des baisses significatives en mai sont l'Asie du Sud (-9,9%) et l'Asie du Sud-Est (-8,3%). “Les coupes de capacité dans les marchés connectés au Moyen-Orient prouvent que le conflit a des répercussions même dans des régions qui ne sont pas directement en guerre”, note John Grant.

#### Des îlots de croissance, surtout en Asie centrale

Toutes les régions ne reculent pas. L'Asie centrale voit au contraire sa capacité augmenter de 10% en mai par rapport à février, portée par l'expansion des fréquences d'IndiGo, qui ajoute près de 85 000 sièges. Au-delà de mai, trois régions seulement prévoient encore une hausse de capacité en juin : Afrique du Nord (+3,0%), Asie centrale (+14,8%) et Asie du Nord-Est (+1,4%).

D'ici juillet, dix régions anticipent une croissance, ce qui suggère une fenêtre de planification d'environ six semaines, avec des ajustements continus selon l'évolution de la situation.

#### Les compagnies du Golfe entre résilience et prudence

Les compagnies locales du Moyen-Orient restent les plus touchées, mais elles restent proactives. OAG observe que chacune d'entre elles envisage d'exploiter au moins deux-tiers de la capacité prévue en février, signe d'une volonté de stabilité dans un environnement instable.

Six des dix compagnies qui ont le plus réduit leur capacité prévoient aussi des coupes en juin, avec par exemple Qatar Airways à -18% pour un mois qui serait normalement très chargé. “Les grandes compagnies du Golfe gardent une part substantielle de leur réseau, tout en restant prêtes à ajuster en fonction de la situation géopolitique”, souligne John Grant.

#### Des réductions pas toujours liées au conflit

Certaines baisses de capacité découlent de facteurs autres que le conflit. Spirit Airlines affiche ainsi une réduction de près de 40% de sa capacité en mai, reflétant sa restructuration en cours plutôt qu'un impact direct lié au Moyen-Orient. Autre exemple, Vietjet annonce une baisse de fréquences domestiques, notamment pour économiser le kérosène, ce qui conduit à une coupure de 29% de sa capacité globale, avec des taux de remplissage plus élevés sur les vols encore assurés.

#### Un horizon de planification très court

Les chiffres d'OAG indiquent que les compagnies aériennes travaillent aujourd'hui sur une fenêtre de planification de six semaines, jusqu'à fin juin/début juillet. Les données de trafic montrent que l'aérien répond très vite à des facteurs extérieurs, mais que le retour à un

niveau de trafic proche de la normale dépend entièrement de la manière dont la situation géopolitique évoluera.

“Les compagnies peuvent rétablir rapidement la capacité si les conditions le permettent, mais ce sont les tensions dans la région, et non l’industrie elle-même, qui dictent le rythme. Pour l’été 2026, tout reste possible, dans un sens comme dans l’autre”, conclut John Grant.

Alain Hai

## **Nouvel aéroport de Mayotte : un chantier annoncé mais toujours en suspens**

*Air Journal - 2 mai 2026*

**Mayotte, département français le plus jeune et l’un des plus dynamiques démographiquement, attend depuis plus de quinze ans une infrastructure aéroportuaire moderne capable d’accueillir des vols long-courriers directs. Le projet d’un nouvel aéroport à Bouyouni, sur Grande-Terre, avance à petits pas. Annoncé avec force par l’État, il reste confronté à de nombreux obstacles qui retardent sa concrétisation.**

L’idée d’une « piste longue » est ancienne. Les élus mahorais la réclament depuis 2011 pour mettre fin aux escales techniques imposées par la piste actuelle de l’aéroport Dzaoudzi-Pamandzi, limitée à 1 930 mètres. Trop courte pour permettre aux gros-porteurs de décoller avec un plein de carburant et une capacité maximale de passagers, elle oblige les avions à partir avec moins de kérosène. Ils doivent donc faire une escale technique pour refaire le plein avant de poursuivre leur route vers la métropole. Ces arrêts intermédiaires allongent significativement la durée du voyage et freinent le développement économique et touristique de l’île.

En avril 2025, lors d’une visite à Mayotte, le président Emmanuel Macron a acté un changement de cap majeur : plutôt que d’allonger la piste existante à Pamandzi, l’État opte pour la construction d’un nouvel aéroport à Bouyouni/M’Tsangamouji. Le site a été officiellement retenu en décembre 2025 par les ministères des Transports et des Outre-mer. Un décret publié le 17 avril 2026 au Journal officiel classe le projet parmi les aéroports de catégorie A, ouvrant la voie à l’enquête publique. La déclaration d’utilité publique est attendue avant la fin du second semestre 2026.

Un choix justifié par les risques naturels

Le site de Bouyouni a été privilégié pour des raisons de sécurité et de préservation environnementale. Situé en altitude et loin du littoral, il serait mieux protégé des risques sismiques et de submersion marine qui menacent Pamandzi. Depuis l’émergence d’un volcan sous-marin en 2018, Mayotte enregistre environ 400 micro-séismes par mois et l’île s’est enfoncée de 19 cm, selon le Bureau de recherches géologiques et minières. La piste actuelle subit régulièrement des épisodes de submersion, entraînant annulations et retards de vols.

Allonger la piste de Dzaoudzi aurait coûté environ 7 milliards d’euros et nécessité une interruption totale de la desserte aérienne pendant 18 mois, tout en menaçant le lagon, milieu naturel fragile que Mayotte espère voir classer au patrimoine mondial de l’Unesco.

Le nouvel aéroport prévoit une piste de 2 730 mètres sur un terrain de 490 hectares. Son coût est estimé à 1,2 milliard d’euros, soit 37 % des 3,2 milliards d’investissements prévus par la loi de programmation pour la refondation de Mayotte promulguée en août 2025. Les travaux devraient débuter début 2027 pour une mise en service envisagée en 2036.

### Des oppositions locales fortes

Malgré ces avancées administratives, le projet peine à convaincre sur le terrain. Il empiète sur près de 369 hectares de zones agricoles, parmi les plus fertiles de l'île, dans un contexte de pénurie d'eau chronique et d'ambitions d'autonomie alimentaire.

Anfane Saïd, porte-parole du groupement des agriculteurs bio de Mayotte, dénonce une décision contre-productive : « Le site fait partie des zones les plus fertiles de l'île. Il va totalement contre nos ambitions de viser l'autonomie alimentaire », explique-t-il à l'AFP. Anwar Soumaila Moevale, président des Jeunes agriculteurs de Mayotte, abonde dans ce sens : « L'accès au foncier est déjà difficile [...] dans le même temps, le projet prévoit de s'étendre sur 300 ha de foncier agricole. »

Du côté de Petite-Terre, où l'aéroport actuel emploie directement ou indirectement une centaine de personnes, l'inquiétude est palpable. Moussa Abdallah, représentant des taxis, résume : « L'aéroport, c'est ce qui nous fait travailler le plus. » Les Naturalistes de Mayotte, par la voix de leur président Michel Charpentier, reconnaissent un impact environnemental mais le jugent moindre qu'une extension à Pamandzi, qui aurait nécessité de bétonner plusieurs kilomètres de récif corallien.

### Un serpent de mer qui divise

Les procédures foncières à Mayotte sont notoirement complexes en raison des conflits de propriété et des coutumes locales. La maîtrise foncière n'est pas attendue avant fin 2028, ce qui pourrait encore décaler le calendrier.

Quinze ans après les premières discussions, le projet d'un nouvel aéroport reste donc un « serpent de mer » : nécessaire pour désenclaver l'île et soutenir son développement, mais lourd de conséquences agricoles, sociales et environnementales. Entre l'urgence affichée par l'État et les réticences locales, le décollage réel du chantier n'est pas encore pour demain.

L'enquête publique à venir sera un moment clé pour mesurer l'acceptabilité du projet et tenter de concilier les impératifs de sécurité aérienne, de développement économique et de préservation des ressources rares de l'île aux parfums.

Alain Hai

### **Paris Aéroport sacré aéroport le plus valorisé selon un rapport, Air France stable, Delta toujours numéro un**

*Air Journal - 1er mai 2026*

### **Paris Aéroport détrône Heathrow et s'empare en 2026 du titre de marque aéroportuaire la plus valorisée au monde, sur fond de reprise solide du transport aérien et de compétition accrue entre hubs internationaux.**

Brand Finance place désormais Paris Aéroport au sommet de son classement des marques aéroportuaires les plus valorisées, devant Heathrow, grâce à une progression spectaculaire de 36% de sa valeur de marque entre 2025 et 2026, à 1 milliard de dollars. Cette hausse est attribuée à un trafic passagers soutenu, notamment sur le long-courrier, et à des stratégies tarifaires jugées efficaces, dans un contexte de forte concurrence entre hubs européens.

L'Indice de force de marque (Brand Strength Index, BSI) de Paris Aéroport progresse lui aussi, pour atteindre 68,6 sur 100, ce qui vaut à la marque une notation AA-. Pour Brand Finance, cette dynamique est le reflet combiné d'un regain de fréquentation, d'efforts de

simplification opérationnelle sur les plateformes parisiennes – en particulier à Roissy – et d'un travail sur la compétitivité et les partenariats commerciaux. Bertrand Chovet, directeur général France de Brand Finance, souligne cette trajectoire : « Par le fin pilotage de sa performance – plan de simplification de CDG, qualité de service, partenariats, compétitivité – la marque Paris Aéroport a su tirer profit de la demande croissante et de sa politique tarifaire pour devenir la marque aéroportuaire la plus valorisée au monde en 2026. » Pour le groupe ADP, déjà bien positionné dans l'édition inaugurale du classement des marques aéroportuaires de 2022, cette première place consacre la centralité du hub parisien dans le réseau mondial.

Changi reste la marque aéroportuaire la plus forte

Si Paris Aéroport domine désormais en valeur, Singapour conserve la couronne de la « marque aéroportuaire la plus forte » avec Changi Airport. L'aéroport asiatique affiche un Indice de force de marque de 91,2 sur 100 et une notation AAA+, portée par un trafic passagers record, un niveau de satisfaction clients très élevé et un palmarès impressionnant de récompenses internationales.

Brand Finance rappelle que la force de marque repose sur des critères comme la réputation, la qualité perçue, la relation émotionnelle avec les passagers ou encore l'innovation dans les services aéroportuaires. À ce titre, Changi reste une référence mondiale, notamment grâce à son offre commerciale, à la fluidité de ses parcours passagers et à sa capacité à se positionner comme destination à part entière, au-delà de sa fonction de hub.

Un secteur aérien global en position de force

Dans son rapport Airlines 50 2026, Brand Finance souligne que l'industrie aérienne mondiale aborde 2026 dans une position de « force structurelle », malgré les tensions persistantes au Moyen-Orient et la volatilité des marchés pétroliers. Les fluctuations du prix du carburant et les risques de perturbations du trafic demeurent des facteurs de pression, mais la demande pour le transport aérien, en particulier international, reste robuste, y compris sur les segments premium.

La valeur totale des marques des 50 premières compagnies aériennes progresse ainsi de 11% sur un an, pour atteindre 147 milliards de dollars en 2026, après plusieurs années de rattrapage post-Covid. Pour Brand Finance, cette évolution traduit à la fois la normalisation des niveaux de trafic, la montée en gamme de l'offre et la capacité des transporteurs à gérer leurs opérations de manière plus rigoureuse, qu'il s'agisse de fiabilité, de ponctualité ou de qualité de service.

Delta toujours en tête, United solide numéro deux

Du côté des compagnies, Delta conserve son statut de marque aérienne la plus valorisée au monde en 2026. La valeur de sa marque progresse de 25% pour atteindre 18,6 milliards de dollars, portée par une fiabilité opérationnelle jugée de premier plan et un accent marqué sur l'excellence du service à bord comme au sol.

United Airlines reste en deuxième position, avec une valeur de marque de 13,1 milliards de dollars, en hausse de 7% par rapport à l'an dernier. La compagnie américaine bénéficie d'une forte demande pour les voyages internationaux, en particulier sur le long-courrier, et d'investissements ciblés dans l'amélioration de l'expérience client, des cabines à la restauration en passant par les services numériques.

VietJet Air, transporteur vietnamien à bas coûts, signe de son côté la plus forte croissance du classement : sa valeur de marque a plus que doublé, bondissant de 117% à 906 millions de dollars. Cette envolée illustre la montée en puissance des acteurs d'Asie-Pacifique sur les marchés régionaux et moyen-courrier, et leur capacité à capitaliser sur une demande en expansion dans les économies émergentes.

Air France stable, ANA consacre sa force de marque

Pour Air France, Brand Finance mesure en 2026 une valeur de marque stable à 2,9 milliards de dollars, ce qui place la compagnie au 16e rang mondial. Cette stabilité s'inscrit dans un environnement plus contraint pour la compagnie française, marqué par la hausse des taxes et redevances aéroportuaires, la baisse de la demande sur certaines grandes liaisons transatlantiques et plusieurs épisodes de perturbations opérationnelles, notamment les grèves de contrôleurs aériens à l'été 2025.

L'Indice de force de marque d'Air France reste toutefois élevé, à 82,5 sur 100, pour une notation AAA-, signe d'une image solide, d'un positionnement bien identifié sur le segment full service et d'une base de clientèle fidèle, en particulier sur les marchés français et européens. Dans un contexte de concurrence intense – y compris sur son hub parisien désormais consacré en tête de classement aéroportuaire – la capacité de la compagnie à continuer à différencier son produit et à maîtriser ses coûts sera déterminante pour faire progresser à nouveau sa valeur de marque.

ANA (All Nippon Airways) est, de son côté, désignée comme la marque aérienne la plus forte au monde. La compagnie japonaise affiche un Indice de force de marque de 90,2 sur 100 et une notation AAA+, devant Southwest Airlines, grâce à une expansion internationale maîtrisée, une excellence opérationnelle reconnue et un leadership de marque sur son marché domestique.

Selon les données d'étude de Brand Finance, ANA se distingue par ses performances sur les dimensions de réputation, de préférence, de recommandation et de lien émotionnel avec les clients. Ces indicateurs, combinés à une montée en puissance sur le segment long-courrier et à un produit réputé constant en termes de qualité, expliquent le statut de référence de la compagnie dans la hiérarchie mondiale des marques aériennes.

Méthodologie Brand Finance et enjeux pour les acteurs

Chaque année, le cabinet de conseil Brand Finance passe au crible près de 6 000 marques dans le monde et publie plus de 100 rapports sectoriels et géographiques. Le rapport « Brand Finance Airlines 50 2026 » classe les 50 marques de compagnies aériennes et les 25 marques aéroportuaires les plus fortes et les plus valorisées, en s'appuyant sur des critères financiers (recettes attribuables à la marque, rentabilité) et sur des indicateurs de perception (notoriété, préférence, satisfaction, fidélisation).

Joël Ricci

**Air France-KLM réduit ses capacités face à l'envolée du kérosène**

*Air Journal - 30 avril 2026*

**Le groupe Air France-KLM a revu à la baisse ses prévisions de capacité pour 2026 et anticipe un choc pétrolier sans précédent au deuxième trimestre : 940 millions d'euros de**

## **surcoût carburant lié au conflit au Moyen-Orient, selon les résultats trimestriels publiés le 30 avril 2026.**

Malgré une amélioration de ses comptes selon ses résultats publiés pour le premier trimestre, avec une perte opérationnelle contenue à 27 millions d'euros contre 328 millions un an plus tôt, le transporteur franco-néerlandais se prépare à encaisser une facture de kérosène totale de 8 milliards d'euros sur l'année, soit 2,4 milliards de plus qu'en 2025.

### Un premier trimestre en amélioration, avant la tempête

Air France-KLM a enregistré un résultat opérationnel de -27 millions d'euros au premier trimestre 2026, soit une amélioration de 301 millions d'euros par rapport à la même période de 2025. Le chiffre d'affaires a progressé de 4,4% pour atteindre 7,5 milliards d'euros, porté par la hausse des recettes unitaires du réseau passagers (+5,1% à taux de change constant) et des rendements en cabines premium. Le groupe a transporté 22,3 millions de passagers, soit une hausse de 2,3% sur un an, avec un taux de remplissage en légère progression à 86,3%. La perte nette est restée stable à 252 millions d'euros, un résultat qui « ne reflète pas encore l'impact du conflit au Moyen-Orient sur les prix du carburant », souligne Oddo BHF.

### Le choc du kérosène décalé au deuxième trimestre

Si la facture énergétique a en réalité baissé au premier trimestre, c'est en raison d'un « décalage standard dans la tarification », précise le groupe. L'onde de choc interviendra au deuxième trimestre avec un surcoût de 940 millions d'euros (1,1 milliard de dollars) directement imputable à l'envolée des cours du kérosène. Depuis le déclenchement de l'opération « Epic Fury » le 28 février 2026, les prix du carburant aviation ont plus que doublé, atteignant un record de 1 840 dollars la tonne métrique (1 576 euros) à Rotterdam le 3 avril 2026. Sur l'ensemble de l'année 2026, Air France-KLM anticipe une facture de kérosène de 8 milliards d'euros, soit une hausse de 2,1 milliards par rapport à 2025.

### Une stratégie de couverture opportune

Le groupe a toutefois révisé sa politique de couverture carburant début 2026, allongeant l'horizon de six à huit trimestres et portant la couverture à un an de 68% à 87%. Cette décision, prise avant l'escalade du conflit au Moyen-Orient, devrait permettre d'amortir le choc à hauteur de 1,3 milliard d'euros sur l'année. « Cette révision s'avère rétrospectivement bien calibrée face à la crise que traverse l'industrie », relève le groupe, alors que de nombreuses compagnies concurrentes, ayant renoncé à se couvrir, subissent de plein fouet la volatilité des marchés.

### Capacités réduites et coûts maîtrisés

Face à cette crise, Air France-KLM a abaissé ses prévisions de capacité pour 2026 : la croissance des sièges-kilomètres disponibles est désormais attendue entre 2% et 4%, contre 3% à 5% précédemment. La croissance long-courrier est ramenée de 4% à une fourchette de 2% à 4%, tandis que les capacités court et moyen-courriers devraient rester stables. La croissance de Transavia est limitée à 8%-10% au lieu de 10% initialement. Transavia France a déjà confirmé dimanche 26 avril l'annulation de plusieurs vols programmés pour les mois de mai et juin 2026, représentant « moins de 2% du programme de vols sur la période mai-juin ».

Le directeur général Benjamin Smith a confirmé que le groupe avait « d'ores et déjà mis en place des mesures pour soutenir la performance financière grâce à une gestion rigoureuse

des coûts ». Le recrutement de personnel non opérationnel a été gelé, les dépenses discrétionnaires minimisées, et des surtaxes carburant ont été appliquées sur les billets.

#### Des résultats contrastés selon les filiales

Au niveau des filiales, les performances restent hétérogènes. Air France est revenue à un bénéfice opérationnel marginal de 11 millions d'euros, en hausse de 193 millions sur un an. La compagnie a confirmé qu'à partir de l'été 2026, elle centralisera toutes ses opérations parisiennes sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, à l'exception des dessertes corses sous obligation de service public qui resteront à Orly. KLM affiche toujours une perte opérationnelle de 114 millions d'euros, bien qu'en amélioration de 84 millions grâce au programme de redressement Back on Track. La compagnie néerlandaise a notamment subi l'essentiel des 90 millions d'euros de coûts liés aux tempêtes de neige de début janvier à Amsterdam et Paris.

#### Transavia plombée par les transferts de créneaux

Transavia enregistre la plus mauvaise performance du groupe avec une perte opérationnelle en hausse de 27 millions à -232 millions d'euros, soit une marge de -40,7%. La filiale low-cost a été pénalisée par le transfert des créneaux de Paris-Orly depuis Air France, finalisé fin mars 2026, ainsi que par les annulations de vols vers Israël, le Liban et l'Arabie saoudite, et la baisse des réservations vers l'Égypte, Chypre et la Turquie.

En revanche, la division Réseau a affiché un bénéfice opérationnel de 148 millions d'euros, en hausse de 291 millions à taux de change constant. L'activité cargo a vu ses recettes unitaires baisser de 0,7% au premier trimestre, mais s'est redressée en mars 2026 grâce à la réduction des capacités long-courriers des compagnies du Moyen-Orient, redirigeant la demande vers les hubs du groupe et faisant grimper les rendements sur l'Asie, l'Inde et l'Afrique de l'Est.

#### Dossier TAP et amende cargo au menu

Au-delà des résultats trimestriels, deux dossiers majeurs ont été confirmés. Le 23 avril 2026, le gouvernement portugais a sélectionné Air France-KLM parmi les deux candidats retenus, avec le groupe Lufthansa, pour déposer une offre contraignante sur une participation minoritaire dans TAP Air Portugal, après l'offre non contraignante soumise le 2 avril 2026. Le groupe a réitéré que Lisbonne pourrait devenir son « hub unique d'Europe du Sud » en cas de succès, valorisant particulièrement les réseaux brésilien et africain lusophone de TAP. Par ailleurs, Air France-KLM a versé 368 millions d'euros en mars 2026 pour solder les amendes liées au cartel du fret aérien, après le rejet par la Cour de justice de l'Union européenne d'un recours contre une décision de la Commission européenne remontant à 2017. Des provisions de 366 millions d'euros avaient déjà été comptabilisées.

#### Modernisation de la flotte et objectifs maintenus

Malgré la révision des capacités, Air France-KLM poursuit le renouvellement de sa flotte, avec désormais 36% d'appareils de nouvelle génération, en hausse de huit points sur un an. Le groupe maintient son objectif de 80% d'ici 2030. Les investissements nets ont été légèrement réduits à « moins de 3 milliards d'euros » contre environ 3 milliards précédemment. L'objectif de ratio de levier de 1,5x à 2,0x a été confirmé, avec une dette nette de 8 milliards d'euros fin mars, en baisse de 366 millions par rapport à fin 2025, et une trésorerie de 10,6 milliards d'euros, bien au-dessus de la fourchette cible de 6 à 8 milliards.

En janvier 2026, le groupe a placé 650 millions d'euros d'obligations senior non garanties à un coupon de 3,875%, dont le produit est destiné au remboursement de la première tranche de ses obligations liées au développement durable en mai 2026.

Joël Ricci

## **Fret aérien : le conflit au Moyen-Orient torpille les hubs du Golfe, IATA sonne l'alarme**

*Air Journal - 30 avril 2026*

**IATA constate un net coup d'arrêt du fret aérien en mars, avec une demande mondiale en recul de 4,8% sur un an, essentiellement sous l'effet des perturbations massives dans les hubs du Golfe provoquées par la guerre au Moyen-Orient.**

La guerre au Moyen-Orient casse l'élan du fret

Selon les données publiées le 29 avril, la demande mondiale de fret, mesurée en tonnes-kilomètres cargo (CTK), a reculé de 4,8% en mars 2026 par rapport à mars 2025, et de 5,5% pour le seul trafic international. Dans le même temps, la capacité (ACTK) s'est contractée de 4,7% au niveau mondial, et de 6,8% pour les seules opérations internationales, laissant un coefficient de remplissage cargo quasiment inchangé à 47,9%.

Pour Willie Walsh, directeur général de l'IATA, « la demande de fret aérien a diminué de 4,8% en mars par rapport à l'année précédente, principalement en raison des perturbations sévères dans les grands hubs du Golfe provoquées par la guerre au Moyen-Orient ». Il rappelle que « le ralentissement saisonnier habituel après le Nouvel An lunaire a également contribué à ce repli », tout en soulignant que « les tendances sous-jacentes restent solides, les dernières prévisions de l'OMC et du FMI continuant de tableer sur une croissance en 2026 ».

L'onde de choc géopolitique est spectaculaire : d'après l'analyse économique de l'IATA, les transporteurs du Moyen-Orient ont retiré à eux seuls près de 1,7 milliard de CTK du marché en mars, effaçant largement les gains enregistrés sur d'autres régions. Le conflit déclenché fin février a entraîné l'annulation ou le reroutage de la grande majorité des vols vers et depuis la région, avec plus de 70% des sièges-kilomètres disponibles (ASK) supprimés en quelques jours, selon des travaux antérieurs d'IATA sur les perturbations au Moyen-Orient.

Afrique et Asie en tête, le Moyen-Orient s'effondre

La lecture régionale du marché montre un monde du fret à deux vitesses.

**Afrique** : les compagnies africaines signent la meilleure performance mondiale, avec une hausse de 7,0% de la demande en mars, alors même que leur capacité recule de 4,6%, ce qui porte le coefficient de remplissage à 49,6% (+5,4 points). Cette dynamique est nourrie par des flux de contournement de la zone du Golfe et par le couloir Afrique-Asie, en forte expansion.

**Asie-Pacifique** : les transporteurs de la région voient leur demande progresser de 5,4% et leur capacité de 5,0%, pour un coefficient de remplissage de 48,9%. Le trafic intra-asiatique reste robuste, tout comme les échanges avec l'Europe et l'Amérique du Nord.

**Europe** : les compagnies européennes enregistrent une croissance modérée de 2,2% de la demande pour une capacité en hausse de 4,2%, ce qui dégrade le taux de remplissage à 59,9% (-1,1 point), le plus élevé de toutes les régions.

**Amérique du Nord** : les transporteurs nord-américains voient la demande reculer de 1,2% et

la capacité de 1,1%, avec un coefficient de remplissage quasiment stable à 40,6%.

Amérique latine et Caraïbes : la demande progresse de 1,8%, mais la capacité augmente plus vite (+5,1%), entraînant une baisse du taux de remplissage à 38,3%.

Moyen-Orient : la région concentre le choc. La demande de fret s'y effondre de 54,3%, la capacité de 52,4%, et le coefficient de remplissage recule à 45,7%.

L'analyse mensuelle de l'IATA souligne que la contraction du Moyen-Orient, à -54,3% en CTK, est de loin la plus sévère, reflétant la dégradation soudaine de la connectivité des hubs du Golfe et une utilisation des flottes fortement réduite. À l'inverse, l'Afrique (+7,0%) et l'Asie-Pacifique (+5,5% pour l'international) restent orientées à la hausse, portées par les flux de dérivation et par la vigueur du commerce régional.

Des routes Golfe-centrées en chute libre, l'axe Europe-Asie résiste

L'IATA relève une forte divergence entre grands flux mondiaux. Le corridor Afrique-Asie affiche la plus forte croissance, avec une demande en hausse de 22,6% sur un an et neuf mois consécutifs d'expansion, porté par le repositionnement des flux et par la montée des échanges entre les deux continents.

Les échanges Europe-Asie progressent de 14,2%, prolongeant une impressionnante série de 37 mois de croissance continue et bénéficiant des reroutages de fret qui évitent les hubs du Golfe, au prix de temps de vol plus longs. Le trafic intra-asiatique reste également bien orienté, en hausse de 7,5%, soutenu par les chaînes de valeur régionales et par la production manufacturière en Asie.

À l'opposé, les flux liés au Golfe sont sinistrés : le corridor Moyen-Orient-Asie recule de 58,6% et l'axe Europe-Moyen-Orient de 57,6%, après des mois de croissance avant le conflit. La liaison Europe-Amérique du Nord bascule également en territoire négatif (-3,4%), marquant sa première contraction annuelle depuis près d'un an, dans un contexte de normalisation après les surcharges liées aux tensions tarifaires antérieures.

L'analyse détaillée de l'IATA montre par ailleurs que les avions tout-cargo résistent nettement mieux que le fret en soute : en mars, les volumes transportés par les cargo dédiés ne reculent que de 0,9% sur un an, contre une chute de 12,1% pour les capacités soute des avions passagers, plus exposées aux réductions de programme et aux ruptures de connectivité via le Golfe.

Kérosène : un choc de coûts historique

Au-delà du conflit au Moyen-Orient, les conditions économiques du fret sont bouleversées par un choc énergétique d'ampleur. L'IATA relève que le prix moyen mondial du kérosène a bondi de 106,6% en glissement annuel en mars, sur fond de hausse de 43,1% du Brent et d'explosion des marges de raffinage (+320% à +390% selon les indicateurs suivis), poussant le carburant à son plus haut niveau en plus de vingt ans.

« Tous les regards sont tournés vers l'approvisionnement en carburant et son prix, qui devraient mettre à l'épreuve la résilience du secteur dans les prochains mois », avertit Willie Walsh. Face à cette flambée, les rendements cargo ont grimpé d'environ 14 à 19% sur un an selon les segments analysés par l'IATA, dans un environnement « nettement inflationniste » pour les tarifs de fret aérien, accentué par les détours de routage et les transferts de volumes depuis la mer.

Plusieurs transporteurs internationaux, notamment en Europe et en Asie, ont d'ores et déjà réintroduit ou renforcé des surcharges carburant pour le fret, afin de compenser la hausse

des coûts d'exploitation. Les compagnies du Moyen-Orient, historiquement positionnées sur le transit intercontinental à forte intensité carburant, se trouvent au cœur de cette double pression – géopolitique et énergétique.

Un contexte macroéconomique encore porteur, malgré la fragmentation

Paradoxalement, ce retournement du fret intervient alors que les indicateurs macroéconomiques restent globalement favorables. La production industrielle mondiale a progressé de 3,1% sur un an en février, signant un 38<sup>e</sup> mois consécutif d'expansion, tandis que le commerce mondial de biens bondissait de 8% sur la même période, selon les données compilées par l'IATA.

Riccardo Moraes

### **Volotea fait payer un supplément carburant sur des billets déjà achetés : une pratique dans le viseur du droit européen**

*Air Journal - 30 avril 2026*

**Alors que la guerre au Moyen-Orient renchérit brutalement le prix du kérosène, certaines compagnies répercutent la facture sur les voyageurs. La low cost espagnole Volotea va plus loin : sous couvert d'une « Fair Travel Promise », elle s'autorise à ajuster le prix de billets déjà payés, à la hausse comme à la baisse, en fonction des cours du carburant relevés sept jours avant le départ.**

Un mécanisme présenté comme « équitable » par la compagnie, mais jugé très probablement contraire au droit européen par plusieurs juristes et associations de défense des passagers.

Une « promesse de voyage équitable » qui change le prix après l'achat

Depuis la mi-mars, Volotea a déployé un nouveau dispositif tarifaire baptisé « Fair Travel Promise » sur une partie de ses vols. Concrètement, le prix payé lors de la réservation n'est plus totalement figé : il peut être réajusté jusqu'à sept jours avant le départ, en fonction de la variation du coût du carburant par rapport à une valeur de référence interne à la compagnie. « La compagnie ajuste le prix des billets en fonction des cours du marché du carburant relevés sept jours avant le départ à partir de sources publiques », explique Volotea, qui affirme vouloir éviter des « suppléments carburant » appliqués de manière arbitraire. Dans ce cadre, un complément pouvant aller jusqu'à 14 euros par passager et par vol peut être réclamé si le prix du kérosène dépasse le seuil fixé, à l'inverse une baisse des cours est théoriquement répercutée sous forme de remboursement partiel.

Selon la compagnie, 97 % des clients concernés auraient confirmé leur voyage depuis la mise en place de ce mécanisme, signe, à ses yeux, que le marché accepte cette flexibilité tarifaire. Volotea met en avant « une approche innovante fondée sur la flexibilité, l'équité, la liberté de choix et la transparence », insistant sur le fait que l'information est fournie lors de la réservation et que les passagers peuvent renoncer au voyage en cas de désaccord avec le supplément demandé.

Flambée du kérosène et pression sur les modèles low cost

La décision intervient dans un contexte de hausse marquée des prix du pétrole et du kérosène, alimentée par le conflit qui s'enlise au Moyen-Orient depuis la fin février. Les

compagnies, en particulier low cost, voient leurs coûts unitaires grimper rapidement, alors même que leurs modèles reposent sur des marges faibles et des tarifs d'appel agressifs.

Pour préserver leur rentabilité, plusieurs transporteurs ont déjà ajusté leurs programmes ou leurs prix, avec des annulations de vols et des hausses ciblées de tarifs chez Transavia, Ryanair ou Volotea, notamment sur des liaisons où la concurrence est limitée. Comme le constatait récemment un professionnel interrogé par nos confrères de TourMag, « les tarifs augmentent énormément sur Volotea » sur certains axes insulaires, malgré la présence de concurrents comme Air Corsica ou Air France sur d'autres aéroports.

Ce contexte explique la tentation de mécanismes de « surcharge carburant » variables, qui fonctionnent un peu comme des clauses d'indexation sur le prix du baril et que le secteur touristique connaît déjà bien pour les voyages à forfait. Mais leur transposition aux billets d'avion vendus seuls – le « vol sec » – reste juridiquement encadrée, voire interdite, dans l'Union européenne.

Un dispositif potentiellement contraire au règlement 1008/2008

C'est précisément ce point que soulignent les associations de défense des passagers, à commencer par Flightright, qui estime que le supplément imaginé par Volotea contrevient au règlement européen n° 1008/2008. Ce texte, qui fixe les règles communes pour l'exploitation des services aériens dans l'UE, impose notamment que le prix final soit clairement indiqué dès le début du processus de réservation et qu'il soit « définitivement fixé dès l'achat sans possibilité de modification ultérieure » pour les billets secs.

« La hausse actuelle des prix du kérosène ne justifie pas, en l'état, une augmentation rétroactive du prix des billets pour les passagers. Le droit français est très clair : une fois le contrat conclu, son prix ne peut pas être modifié unilatéralement », rappelait déjà Imane El Bouanani, responsable juridique France de Flightright, à propos de situations similaires. Dans le cas d'un simple billet d'avion, les suppléments ne peuvent être introduits après coup que dans des hypothèses bien précises, comme l'instauration ou la hausse d'une taxe gouvernementale ou aéroportuaire explicitement prévue dans les conditions générales de vente.

Les juristes interrogés par plusieurs médias spécialisés parlent ainsi d'une clause « très probablement contraire au droit européen de la consommation », au motif que le prix des billets est censé intégrer l'ensemble des coûts liés au transport, y compris le carburant, au moment de la conclusion du contrat. La Cour de justice de l'UE a d'ailleurs rappelé, dans sa jurisprudence sur le règlement 1008/2008, que les « tarifs aériens » couvrent les prix à payer pour le transport de passagers et les conditions d'application de ces prix, laissant peu de place à des révisions unilatérales non prévues par la loi.

Billet sec, forfait touristique et précédent Transavia

La frontière entre ce que Volotea tente de mettre en place et ce que le droit autorise tient en grande partie au type de produit vendu. Pour un voyage à forfait combinant transport et hébergement, la directive européenne voyages à forfait permet, sous conditions, une révision du prix jusqu'à 20 jours avant le départ lorsque certains coûts, dont le carburant, augmentent, à condition que cette possibilité figure dans le contrat et que la hausse soit justifiée.

En revanche, « dans le cas d'un achat de billet d'avion seul ("vol sec"), sans autre prestation, la compagnie ne peut pas réclamer un "supplément carburant". Une fois la réservation réglée, elle est sécurisée », insiste Flightright dans une analyse relayée par la presse. Les seules exceptions admises concernent des hausses de taxes ou redevances imposées par les pouvoirs publics et expressément mentionnées dans les conditions générales, comme l'a fait Transavia en 2025 en répercutant la hausse de la taxe de solidarité sur environ 800 000 voyageurs déjà munis de leur billet.

Volotea défend toutefois une approche hybride, en arguant que sa « Fair Travel Promise » prévoit aussi une baisse de prix lorsque le baril recule et qu'elle s'applique de manière transparente à l'ensemble des clients sur un vol donné. Reste que, pour le passager, la promesse d'un prix total connu et garanti au moment de l'achat – devenue un standard du transport aérien européen – se trouve remise en cause.

Une affaire appelée à faire jurisprudence

Face aux interrogations, plusieurs recours ont déjà été engagés contre Volotea en Espagne et en Italie, deux de ses principaux marchés. Ces procédures doivent permettre de dire si un transporteur aérien peut légalement indexer le prix d'un billet déjà vendu sur l'évolution du coût du carburant, même en prévoyant des ajustements à la baisse.

Joël Ricci

### **Turkish Airlines taille dans son réseau : 18 destinations suspendues en raison de la flambée du kérosène**

*Air Journal - 1er mai 2026*

**Turkish Airlines va suspendre 18 liaisons internationales entre mai et juin 2026, une décision inédite par son ampleur pour la compagnie stambouliote, sous la pression conjuguée de la flambée du kérosène et des tensions géopolitiques au Moyen-Orient et en Iran. À ces coupes s'ajoutent plusieurs dessertes iraniennes déjà gelées depuis février 2026, ce qui marque un net coup de frein dans la stratégie d'expansion quasi continue du transporteur, pourtant réputé pour la stabilité de son réseau long-courrier.**

Un géant du réseau contraint de lever le pied

Turkish Airlines, souvent présentée comme la compagnie qui dessert le plus grand nombre de pays au monde, va retirer de son programme 18 destinations internationales au cours du deuxième trimestre 2026, avec des effets qui se prolongeront au moins jusqu'à la saison hiver 2026-2027 pour certaines d'entre elles. Selon les données de planification analysées par le site spécialisé AeroRoutes, ces suspensions débuteront en mai et juin 2026, dans le cadre d'un ajustement plus large du programme été de la compagnie.

Lors d'une conférence de presse organisée en octobre 2025, l'ancien président du conseil d'administration, Ahmet Bolat, se félicitait encore du fait que « lorsqu'elle ouvre une ligne, Turkish Airlines la ferme très rarement », illustrant une stratégie de croissance continue du réseau. La décision d'aujourd'hui apparaît d'autant plus significative qu'elle rompt avec cette doctrine, sous l'effet d'un environnement économique et géopolitique nettement plus dégradé.

Le choc du kérosène et des crises régionales

En toile de fond, la hausse brutale du prix du carburant pèse lourdement sur le modèle de Turkish Airlines, fondé sur un réseau très maillé depuis le hub d'Istanbul. D'après le site turc Hispanatolia, le prix du kérosène utilisé en aviation serait passé d'environ 90 à 185 dollars le baril, obligeant les transporteurs à arbitrer entre hausse des tarifs et fermeture de lignes jugées trop coûteuses, en particulier lorsqu'elles combinent longs trajets, faibles facteurs de remplissage ou escales multiples.

À cette pression économique s'ajoutent les tensions militaires ouvertes entre l'Iran d'un côté, et les États-Unis et Israël de l'autre, qui ont conduit Turkish Airlines à suspendre dès fin février 2026 plusieurs liaisons vers la République islamique. « Les routes à destination d'Ispahan, Mashhad, Shiraz et Tabriz restent suspendues au moins jusqu'à fin octobre 2026 », rappelle un suivi de Wego sur la situation du ciel iranien, tandis que la reprise de Téhéran au 1er juin 2026 est annoncée de manière purement « provisoire » et susceptible d'être revue selon l'évolution de la situation.

Les 18 destinations concernées

Les suspensions concernent un large spectre géographique, avec un impact particulièrement marqué sur l'Afrique, mais aussi sur certaines villes d'Europe, du Moyen-Orient, d'Asie centrale et d'Amérique latine.

Les suspensions concernent ainsi la liaison Istanbul–Billund au Danemark, dont le dernier vol est prévu le 1er mai 2026, ainsi que la ligne vers Ferghana en Ouzbékistan, arrêtée le 2 juin 2026 et retirée du programme hiver. S'ajoutent la desserte de Leipzig/Halle en Allemagne, suspendue à partir de l'été 2026, et celle d'Aqaba en Jordanie, dont la reprise initialement programmée au 1er juin 2026 est annulée.

Najaf et Kirkouk, en Irak, voient également leurs projets de lancement ou de reprise reportés, sans retour prévu pour la saison été 2026. En Afrique, Hurghada en Égypte sera desservie pour la dernière fois le 2 juin 2026, tandis que la reprise de Juba au Soudan du Sud via Asmara est annulée pour tout l'été. Bissau en Guinée-Bissau perd son lancement prévu en juin 2026, désormais repoussé au printemps 2027, alors que Freetown en Sierra Leone et Monrovia au Liberia basculent elles aussi en suspension, les projets de reprise – notamment via Accra – étant abandonnés pour cette période. En Afrique centrale et australe, la fin des vols triangulaires Istanbul–Luanda–Kinshasa entraîne la suspension des dessertes de Kinshasa (RDC) et de Luanda (Angola), tandis que Lusaka en Zambie, Libreville au Gabon et Pointe-Noire au Congo sont elles aussi retirées du programme, mettant un terme aux boucles combinées Libreville–Pointe-Noire.

En Asie centrale, la liaison vers Turkistan au Kazakhstan est suspendue pour toute la saison été et au-delà, alors qu'en Amérique latine la route vers La Havane à Cuba reste gelée avec une suspension prolongée jusqu'au 24 octobre 2026, ce qui revient à la supprimer pour l'ensemble de l'été IATA.

Iran et Cuba : des cas emblématiques

Le cas de l'Iran illustre le lien direct entre risque géopolitique et structure de réseau : Turkish Airlines y était l'un des rares transporteurs étrangers à maintenir une présence significative sur plusieurs villes régionales, au-delà de Téhéran. Désormais, les dessertes d'Ispahan (IFN), Mashhad (MHD), Shiraz (SYZ) et Tabriz (TBZ) restent suspendues jusqu'au moins fin octobre 2026, tandis que Téhéran (IKA) n'apparaît plus qu'à titre indicatif dans les systèmes de

réserve pour une possible reprise, qui dépendra de l'évolution des tensions et des restrictions de survol dans la région.

Autre illustration, La Havane : la ligne avait déjà été stoppée en raison de la pénurie de carburant à Cuba, qui oblige les compagnies à limiter leurs opérations sur place. Selon le site turc Turizmajans, cité par plusieurs médias spécialisés, « la suspension temporaire des vols vers La Havane permet de garantir la continuité opérationnelle sur d'autres routes long-courriers et d'améliorer la fiabilité du réseau », indiquait la compagnie dans un message relayé sur les réseaux sociaux. Les dernières mises à jour de programme indiquent désormais une suspension au moins jusqu'au 24 octobre 2026, ce qui en fait une disparition de fait pour l'ensemble de l'été IATA 2026.

Ricardo Moraes

### **Corsair, "une alternative qualitative et crédible pour les voyageurs professionnels"**

*Déplacements Pros - 3 mai 2026*

**A l'occasion de l'inauguration du nouveau salon de sa compagnie à l'aéroport Roland-Garros de Saint-Denis, Pascal de Izaguirre, PDG de Corsair, a détaillé sa stratégie de "premiumisation".**

"Corsair vous offre un moment en apesanteur, un moment de raffinement, de plaisir et, je dirais, un endroit où tout n'est qu'ordre et beauté, luxe, calme et volupté".

Certes, citer le Baudelaire de l'Invitation au Voyage pour évoquer l'atmosphère du nouveau salon Corsair de l'aéroport Roland-Garros de Saint-Denis (de La Réunion), lors de son inauguration, le 14 avril dernier, relevait d'un lyrisme un brin excessif. Mais c'est certainement porté par l'enthousiasme de la concrétisation d'une stratégie de premiumisation plus vaste qui animait alors Pascal de Izaguirre, PDG de Corsair.

D'ailleurs, la suite du laïus le confirme : "C'est un moment important pour nous parce que c'est un autre marqueur, un autre signal de la montée en gamme et de la premiumisation de Corsair. Vous savez que nous sommes engagés depuis plusieurs années dans une transformation très importante de la compagnie et cette volonté de devenir une référence (...) Cette transformation s'attaque à toutes les étapes du voyage, et le salon en fait partie."

Le ciel s'éclaircit

Cette stratégie de "premiumisation" porte ses fruits sur le plan financier. Pascal de Izaguirre a souligné les performances commerciales de la compagnie : "Cette transformation donne des résultats très positifs. Nous avons une très bonne année sur les résultats financiers avec des résultats records. Nous avons fait un très bon premier semestre, du 1er octobre 2025 au 30 mars 2026, avec une excellente dynamique commerciale qui continue et perdure malgré le conflit", a déclaré le dirigeant.

Ce satisfecit, il faut le croire sur parole car Corsair ne communique que ses résultats annuels complets, sans annonce de ses résultats semestriels intermédiaires. En revanche, ce qui est de notoriété publique, c'est que la compagnie peut se réjouir de l'approbation par la Commission européenne, le 23 décembre dernier, de son plan de restructuration. Un beau cadeau de Noël qui met un terme à plus de deux années de procédures démarrées après le déraillement du premier plan de sauvetage de 136,9 M€ accordé fin 2020 pendant la crise du Covid-19. Certes, Bruxelles impose des contraintes strictes jusqu'au 30 septembre 2026

(limitation du nombre d'appareils (9), cessions de créneaux à Paris-Orly...), mais, indéniablement, le ciel s'éclaircit.

Une flotte récente et homogène

Comme l'illustre ce nouveau salon réunionnais, Corsair multiplie les investissements pour améliorer l'ensemble du parcours voyageur. "Nous avons beaucoup investi et continuons d'investir dans la qualité. Nous revoyons toute la signalétique, améliorons les zones au sol. Nous investissons énormément dans les services personnalisés. Nous sommes par exemple la seule compagnie à offrir de l'enregistrement déporté avec prise en charge des bagages et fourniture de la carte d'embarquement", a détaillé le PDG.

La montée en gamme ne se limite pas aux infrastructures au sol. D'ailleurs, c'est le renouvellement de la flotte qui constitue le premier pilier de la transformation : "On a commencé par revoir l'outil industriel, la flotte. Nous avons aujourd'hui la flotte la plus jeune du marché français, du marché européen, une des flottes les plus jeunes dans le monde. Je ne me lasse pas de le dire - un jour, ça ne sera plus vrai - mais on a une certaine longueur d'avance sur nos concurrents, donc on va pouvoir le seriner assez longtemps".

La compagnie a fait le choix d'une flotte entièrement composée d'Airbus A330neo. Cette standardisation présente un double avantage pour la compagnie et ses passagers. D'une part, elle simplifie les opérations de maintenance et la gestion des équipages. D'autre part, elle offre une garantie de qualité et de cohérence aux voyageurs : "Quand on monte à bord d'un avion Corsair, on est absolument sûr et certain du produit et de la cabine que l'on va avoir".

La Réunion, marché stratégique

Puisque nous sommes à La Réunion, restons-y un instant. L'île occupe une place centrale dans le réseau de Corsair. "La Réunion nous tient à cœur. C'est une destination dans laquelle nous sommes présents depuis plus de 35 ans, dans laquelle nous investissons. La Réunion est un des piliers du réseau de Corsair", a souligné Pascal de Izaguirre. La compagnie propose jusqu'à 2 vols quotidiens vers l'île et se positionne comme la seule compagnie aérienne française à offrir des liaisons entre la province hexagonale et les départements et régions d'outre-mer.

A ce titre, Corsair lancera le 16 juin prochain une nouvelle liaison directe entre La Réunion et Toulouse, destinée à développer les flux touristiques en provenance d'Occitanie et à renforcer les liens économiques entre les deux régions. L'aéroport Roland Garros constitue également "un mini-hub" pour Corsair, avec des vols à destination de Madagascar, Mayotte et Maurice. Cette connectivité régionale renforce l'attractivité de l'offre de la compagnie pour les voyageurs souhaitant explorer l'océan Indien. L'ouverture du nouveau salon s'inscrit dans cette stratégie de développement sur un marché historique et stratégique pour Corsair.

Et le corpo ?

Le segment des voyageurs d'affaires occupe une place stratégique dans le modèle économique de Corsair, même s'il ne constitue pas le cœur de son positionnement. La compagnie vise principalement les flux professionnels structurels vers l'outre-mer, l'océan Indien et l'Afrique. Pour adresser cette clientèle, Corsair s'appuie sur sa montée en gamme globale avec un produit Business compétitif doté de sièges en configuration full flat et une cabine homogène sur l'ensemble de sa flotte d'A330neo (un "travel testing" concernant cette offre paraîtra prochainement dans nos colonnes).

L'expérience fluide de bout en bout proposée aux passagers, incluant les services personnalisés et le parcours simplifié, entend répondre aux attentes des voyageurs professionnels. Le réseau de la compagnie, avec des fréquences adaptées aux besoins des entreprises, constitue également un atout. Sur le marché réunionnais, naturellement mixte, la composante affaires s'avère significative avec des déplacements réguliers liés à la continuité territoriale effectués par les administrations, les grands groupes et les petites et moyennes entreprises locales. La compagnie indique que ce segment est en croissance, porté par l'amélioration de l'expérience client, sans toutefois communiquer de chiffres. Sans prétendre rivaliser avec les compagnies corporate classiques, Corsair se positionne, nous dit-on "comme une alternative qualitative et crédible pour les voyageurs professionnels".

David Keller-Posalski

## **Nantes Atlantique installe le premier dépose bagage autonome en France**

*Déplacements Pros - 3 mai 2026*

### **L'aéroport nantais met en service un dispositif d'enregistrement des bagages de type "open collector", une première en France.**

L'aéroport Nantes Atlantique vient de mettre en service une zone d'enregistrement équipée d'un dispositif de dépose bagage autonome. Ce système n'avait pas encore été déployé en France. Les équipementiers TG Concept et RESA ont participé à la conception du dispositif, qui a été validé par les autorités compétentes. La mise en service intervient au début de la saison printemps-été 2026.

Le dispositif repose sur un tapis convoyeur de type "open collector", accessible directement par les passagers. Ce système diffère des dispositifs de dépose bagage automatisé installés dans plusieurs aéroports, dont Nantes Atlantique depuis 2018. Les voyageurs déposent leurs bagages après s'être enregistrés sur les bornes en libre-service, sans étape supplémentaire. La zone a été conçue selon un modèle d'accès ouvert. Ce type de configuration vise à réduire les temps d'attente par rapport aux systèmes nécessitant des procédures intermédiaires.

David Keller-Posalski

**PROGEXA**  
*Des experts au service exclusif  
des représentants du personnel*