

Revue de presse Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 5 mai 2026 :

- **Kérosène : Air France maintiendra-t-elle ses vols pendant l'été 2026 ?**
- **Chez Air France, le personnel critique la reprise du survol de la Libye pour faire des économies de kérosène**
- **Baromètre EdV/Orchestra : la France représente 46% des réservations en avril 2026**
- **Comment Air France va muscler ses Airbus A350 et Boeing 777 pour mieux résister au brouillage GPS**
- **Royaume-Uni : les compagnies aériennes autorisées à couper des vols pour économiser le kérosène**
- **Spirit : un arrêt brutal**
- **Inde : le nouvel aéroport géant de Noida à Delhi prêt à décoller dès juin**

Kérosène : Air France maintiendra-t-elle ses vols pendant l'été 2026 ?

L'Echo Touristique - 4 mai 2026

Impact de la guerre, niveau d'activité, surcharge GDS : Henri Hourcade a fait un point sur l'actualité de la compagnie Air France en sa qualité de DG France, à l'occasion du congrès des Entreprises du Voyage (EdV) à Disneyland Paris.

« Nos réservations sont solides sur l'été », a souligné Henri Hourcade, lors du congrès des EdV près de Paris. Même si la compagnie à bas coûts du groupe Air France-KLM, Transavia, a annulé 2% de ses vols en mai et en juin, le directeur France d'Air France se montre toutefois optimiste pour le programme estival de la compagnie nationale.

« Notre programme d'été sera maintenu »

« Nous sommes très confiants : notre programme de l'été sera tenu. » Comprenez : les vols seront maintenus, même si le secteur de l'aérien manifeste des inquiétudes concernant les approvisionnements de kérosène. « Nous faisons des annulations marginales tout le temps, même quand le prix du kérosène n'augmente pas », a-t-il toutefois nuancé. Chaque année, les agences de voyages gèrent effectivement des ajustements de programme qui ne font pas les gros titres de la presse.

Henri Hourcade a évoqué les trois principaux impacts de la guerre au Moyen-Orient : la suspension des liaisons de/vers le Moyen-Orient depuis le début du conflit, le repositionnement de vols vers l'Asie (80 rotations supplémentaires de mars à juin) et surtout les conséquences du doublement du prix du kérosène.

« Cet impact est très lourd, même si nous sommes couverts à 70% sur un semestre », explique-t-il. Les surcharges carburant, de 100 euros sur le long-courrier en classe économie et de 10 euros sur le moyen-courrier, ne suffisent pas. « Nous couvrons 50% de la surcharge, pas plus », poursuit le directeur France. 40% du kérosène mondial provient des pays du Golfe.

Une surcharge GDS maintenue à 4 euros

Henri Hourcade a également tenu à rassurer les professionnels du voyage présents au congrès des EdV. La surcharge GDS qui atteint 4 euros actuellement pour les agences affaires devait passer à 24 euros à compter du 1er juillet 2026. Or la compagnie aérienne a décidé de maintenir le montant de 4 euros jusqu'au 31 décembre.

Sur le marché français, Air France écoule un billet sur deux au format NDC sur l'ensemble de la billetterie. Dans le voyage d'affaires, le ratio tombe à seulement un billet sur trois, avec de grandes disparités en fonction des TMC (agences de voyages d'affaires). L'agence Amplitudes, créée par José Martinez, réalise déjà 80% de sa billetterie en NDC sur son périmètre business travel, a relevé Henri Hourcade. « Nous atteignons 84% », nous confirme son fondateur José Martinez.

Du 4 au 6 mai 2026, 370 professionnels du tourisme participent au congrès des EdV, qui se déroule à Disneyland Paris pour la première fois.

Linda Lainé

Chez Air France, le personnel critique la reprise du survol de la Libye pour faire des économies de kérosène

Capital - 4 mai 2026

Si Air France a rassuré il y a quelques jours face à la crise du kérosène, la compagnie française pourrait faire des économies de carburant autrement. Elle a repris le survol de la Libye dans un couloir précis, une décision que déplore le personnel.

Il y a les compagnies qui décident d'annuler certains vols ou de réduire leurs plans pour les mois à venir par crainte d'une pénurie de kérosène. Et il y a celles qui rassurent, à l'image d'Air France qui a martelé que «jusqu'au mois de juin, nous ne prévoyons absolument aucun problème», selon les dires de son directeur financier. Steven Zaat a évoqué le cas de Paris Roissy Charles-de-Gaulle relié à un oléoduc au terminal pétrolier du Havre et des Pays-Bas, «exportateur net» de kérosène.

Selon lui, «pour les six mois à venir [...], il y aura assez de carburant d'aviation». Mais dans le même temps, la compagnie française réalise d'autres économies. Elle le fait par exemple en empruntant des trajectoires plus directes qu'auparavant afin d'économiser du carburant en vol. Or, cela ne passe pas du tout auprès du personnel, rapporte BFM, notamment parce que parmi ces routes empruntées, il y a un survol de la Libye. Loin du Moyen-Orient, la Libye est située entre l'Algérie et l'Égypte. Mais l'instabilité règne dans la région.

Un survol pas interdit, mais pas recommandé

Pour Air France, le gain de temps est substantiel, car il permet de réduire le temps de vol d'environ une heure vers des destinations comme Johannesburg (Afrique du Sud), N'Djamena (Tchad) ou encore Kinshasa et Brazzaville (Congo). Invité à réagir sur France Inter, le syndicat SNPNC-FO qualifie la situation d'«irresponsable» et met en avant les problèmes liés à la sécurité. Si le survol du pays n'est pas interdit, l'Agence européenne de la sécurité aérienne recommande de l'éviter. Alors, pourquoi une telle décision ?

Interrogée sur le sujet, la compagnie Air France nie tout lien avec la situation actuelle et la crise liée aux carburants ou au kérosène et l'assure : «La sécurité des passagers et du personnel reste une priorité absolue.» Elle met en avant également le fait d'utiliser un couloir de survol spécifique, validé par la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Enfin, en cas de risque, un commandant de bord peut dérouter l'avion, rappelle Air France.

Selon Libération, les représentants des pilotes et des hôtesses et stewards en appellent au droit de retrait. Enfin, la commission sécurité, santé et conditions de travail (CSSCT) des pilotes, hôtesses et stewards d'Air France a émis un avis de «danger grave et imminent». Ces instances auront-elles gain de cause ? D'autres compagnies survolent la Libye, rappelle BFM, que ce soit Qatar Airways, Turkish Airlines, Egyptair ou encore Emirates.

Xavier Martinage

Baromètre EdV/Orchestra : la France représente 46% des réservations en avril 2026

Tour Hebdo - 4 mai 2026

La destination France concentre près de la moitié des réservations du panel (46 %) et limite son recul à -3 %, ce qui atténue mécaniquement les baisses enregistrées sur le moyen et surtout le long-courrier, en lien avec le conflit au Moyen-Orient.

Avril 2026 : une apparente stabilité, des réalités contrastées

À première vue, avril affiche un niveau proche de celui de 2025. Pourtant, cet équilibre repose largement sur la dynamique de la France, portée par une augmentation du volume d'affaires de 1,3%.

Cette dynamique s'appuie sur une hausse du panier moyen (+1,9%), qui atteint 1 888 €. Comparée à mars 2026, la dynamique des départs s'améliore et retrouve une certaine stabilité, dans un contexte géopolitique pourtant très incertain.

L'équilibre du marché des départs en avril 2026 est largement porté par la France, qui enregistre une progression marquée du volume d'affaires (+8%), grâce à une forte hausse du panier moyen (+9%). En parallèle, le long-courrier recule (-2,2% en volume d'affaires), tandis que le moyen-courrier progresse légèrement (+1,4%).

Ce décalage crée un effet trompeur : l'indicateur global rassure, mais masque des situations nettement plus dégradées pour les acteurs orientés vers l'étranger.

Quid des destinations ?

En avril 2026, le Top 3 des destinations reste inchangé avec la France, la Tunisie et l'Espagne en tête.

Bien qu'en baisse, ces reculs restent plus modérés que ceux observés en mars 2026, traduisant une amélioration relative de la dynamique sur ces marchés. Sur le moyen-courrier, la tendance est globalement mieux orientée. L'Italie (+13%), l'Égypte (+11%) et l'Albanie (+273%) enregistrent les plus fortes hausses du segment.

À l'inverse, la Turquie enregistre une forte baisse (-31%), confirmant des difficultés persistantes. Le long-courrier est plus contrastée. Certaines destinations sont à la hausse, notamment la Thaïlande (+5%), le Japon (+42%) et le Cap-Vert (+4%), traduisant un regain d'intérêt pour ces marchés. En revanche, les États-Unis affichent le repli le plus marqué (-21%), pesant significativement sur la performance globale de la zone.

Réservations d'avril : une baisse atténuée mais bien réelle

Les réservations enregistrent un recul marqué en volume d'affaires (-12,6 %). Cependant, ce résultat demande une lecture approfondie. La France, stable par rapport à avril 2025 (-2,6% en nombre de dossiers), joue un rôle de refuge, contrairement au moyen-courrier en baisse (-9,2%) et au long-courrier, qui subit le repli le plus important atteignant les -25,5%.

Ainsi, l'indicateur global dissimule les difficultés rencontrées par les professionnels positionnés sur ces segments, dont l'activité recule en moyenne de 15 %. Les écarts entre opérateurs se creusent fortement selon la répartition des destinations, certains spécialistes des zones en recul subissant un impact particulièrement sévère.

En effet, près d'une réservation sur deux (47,7%) a été réalisée en avril pour un départ à moins de 30 jours. C'est trois points de plus qu'en avril 2025. A l'inverse, les réservations anticipées à plus de 90 jours baissent de plus de deux points par rapport à l'an passé, à 24%. Dans un contexte marqué par l'attente depuis le début du conflit au Moyen-Orient, Les Français semblent donc désormais fonctionner par à-coups dans leur prise de décision pour leurs futurs voyages

Que révèlent les réservations en nombre de dossier en avril 2026 ?

Bien qu'en baisse d'environ -3%, la France représente 46% des réservations en avril 2026, en progression de deux points par rapport à avril 2025. La France parvient ainsi à contrebalancer la baisse générale constatée sur l'étranger.

L'Espagne résiste bien également (-1%), quand l'Égypte (-43%) et la Turquie (-36%) sont durement touchées. Quelques destinations moyen-courrier parviennent à présenter une croissance du nombre de réservations, comme l'Albanie (+511%), le Monténégro (+9%) ou Malte (+7%). Côté long-courrier, peu de destinations figurent dans le top 20 des destinations. Le Mexique (-36%), les États-Unis (-36%) et la Tanzanie (-26%) apparaissent en forte baisse, quand la Réunion (+285%) et la République Dominicaine (+20%) tirent leur épingle du jeu. Le top destinations reste néanmoins fortement marqué par la décroissance générale.

Été 2026 : une tendance dépendante des choix de destinations

Pour juillet-août 2026, le nombre de dossiers diminue de -8,5%, sous l'effet d'une baisse du nombre de dossiers (-8%), traduisant une demande toujours freinée. Le panier moyen, quasi stable (-1%) s'élève à 2 887€ et ne permet pas de compenser le recul de la demande.

Le long-courrier demeure le plus impacté, avec un recul du nombre de dossiers (-14%) et un panier moyen en baisse (-2%), entraînant la plus forte diminution du volume d'affaires (-15%). La France enregistre également un repli, avec une baisse du nombre de dossiers (-8%) qui se répercute directement sur le volume d'affaires (-8%), le panier moyen stable ne permet pas d'atténuer l'effet. Le moyen-courrier suit la même tendance, mais de manière plus modérée : la baisse du nombre de dossiers (-6%) est la plus faible et le panier moyen est légèrement orienté à la hausse. Ces évolutions traduisent une demande estivale encore en retrait dans un contexte incertain.

Certaines destinations tirent néanmoins leur épingle du jeu, à l'image de l'Espagne, du Canada, de la République dominicaine, de la Norvège ou encore de l'Albanie, traduisant des reports partiels de la demande.

Les 10 villes les plus réservées pour les départs estivaux 2026 :

Paris conserve la première position avec une stabilité (+0,1%). La Grèce, malgré un recul marqué (-18% pour Héraklion et Rhodes), reste présente avec deux destinations. La Tunisie est également représentée avec Djerba (-11%) et Tunis (-7%), toutes deux en baisse. À l'inverse, l'Espagne se distingue avec 3 villes dans le Top 10, dont Tenerife (+17%) et Minorque (+1%), confirmant une dynamique plus favorable. L'Albanie fait son entrée avec Tirana, portée par une forte croissance (+275%), illustrant un report vers des destinations alternatives. Ce classement confirme l'intérêt pour les destinations méditerranéennes pour l'été 2026.

Dans ce contexte, l'impact varie fortement selon le positionnement des opérateurs : ceux tournés vers l'international demeurent plus vulnérables que les acteurs centrés sur la France.

Valérie Boned, Présidente des Entreprises du Voyage, déclare :

« Les résultats d'avril doivent être lus avec prudence.

La France représente une part très importante du panel, ce qui amortit fortement les évolutions globales et peut donner une impression de meilleure tenue qu'en réalité pour les opérateurs spécialisés sur l'étranger. Or, sur le moyen et surtout le long-courrier, la baisse reste marquée.

Dans ce contexte, notre responsabilité est de tenir un discours de vérité : l'Observatoire est un repère, mais il est indispensable, ce mois-ci, de raisonner par zones et par mix de vente pour mesurer l'impact réel sur les entreprises. »

Comment Air France va muscler ses Airbus A350 et Boeing 777 pour mieux résister au brouillage GPS

La Tribune - 4 mai 2026

Les appareils en vol sont de plus en plus confrontés au brouillage de leur signal GPS, perturbant les pilotes. Air France va investir plusieurs millions d'euros sur trois ans pour équiper ses long-courriers avec du matériel les rendant moins sensible à cette menace.

Face au brouillage GPS qui empoisonne de plus en plus le quotidien des pilotes d'avions, Air France pense avoir trouvé la parade. Selon nos informations, la compagnie tricolore prévoit d'investir plusieurs millions d'euros sur trois ans. L'objectif est de rendre ses longs-courriers moins sensibles à cette menace croissante qui perturbe le pilotage, en particulier sur l'axe Europe-Asie. Sont concernés les Airbus A350 ainsi que les Boeing 777 de l'opérateur français. Air France espère ainsi contrer l'un des principaux facteurs de stress des pilotes. Le brouillage GPS, constaté depuis plus d'une décennie, a explosé ces dernières années. Cette hausse est liée au déploiement de matériel défensif ou offensif dans les zones de conflits. Des pays Baltes au Moyen-Orient, un véritable rideau de brouillage parasite ainsi les avions, bien souvent victimes collatérales : il peut s'agir de « jamming » (brouillage), lorsque l'avion ne sait plus où il se trouve, ou de « spoofing » (leurrage GPS), quand son positionnement est faussé.

Un équipement qui peut être mis à jour régulièrement

Concrètement, Air France va équiper ses longs-courriers avec du matériel de réception de signaux GPS, dénommé les MMR (Multi Mode Receiver), de l'américain Collins Aerospace (groupe RTX). Il s'agit d'un calculateur qui réceptionne les différentes sources de données de navigation des avions, GPS donc, mais aussi ILS (balise d'atterrissage) et VOR (radio). La compagnie aérienne va intégrer cet équipement au sein de ses 14 premiers A350 (les derniers avions livrés sont déjà équipés), entre fin 2026 et début 2027, et de toute sa soixantaine de 777, courant 2027.

Le choix de cet équipement s'explique par sa capacité à pouvoir être mis à jour régulièrement. Or, entre fin 2027 et début 2028, de nouveaux logiciels développés aussi par Collins Aerospace devraient arriver sur le marché. Ces logiciels devraient détecter le « jamming » et le « spoofing ». Pour ce faire, ils compareront la position GPS avec les données des centrales à inertie, insensibles aux brouillages. Le calculateur de l'avion pourra alors choisir d'utiliser ou non la position GPS. Si la position GPS n'est pas disponible, les systèmes de l'avion utiliseront la position des centrales à inertie le temps de retrouver une position GPS valide en sortie de la zone d'interférence.

Davantage de robustesse face au brouillage GPS

Pour l'heure, les pilotes sont bien souvent contraints de remettre à zéro le calculateur GPS en plein vol, de sorte à retrouver au plus vite le bon signal de positionnement. Le nouvel équipement sélectionné par Air France devrait ainsi améliorer la capacité de l'A350 à contrer ce brouillage intempestif du signal GPS. En effet, contrairement au Boeing 777 et à l'A320, le système de remise à zéro du calculateur du long-courrier d'Airbus – tout comme le Boeing

787 – se situe dans la soute électronique, obligeant à réaliser la manipulation au niveau du sol, après l’atterrissage.

En clair, ces MMR de dernière génération devraient offrir aux longs-courriers d’Air France davantage de robustesse face au brouillage GPS, et diminuer de fait la charge de travail pour les pilotes. La demande étant, selon nos sources, en train d’augmenter pour ce type d’équipement, la compagnie tricolore veut se placer en avance de phase pour bénéficier des évolutions logicielles dès qu’elles seront disponibles.

Si le brouillage GPS met à rude épreuve les pilotes, il ne remet pas en cause la sécurité aérienne pour peu que les compagnies aériennes fassent toutefois le nécessaire. D’abord parce que les avions ont accès à d’autres sources d’informations de positionnement pour naviguer, mais aussi parce que les équipages sont censés être formés et entraînés pour réagir lors d’un tel événement. Alors que les compagnies connaissent les zones critiques et les évitent au maximum, des procédures de maintenance sont prévues à l’arrivée pour s’assurer de bien « nettoyer » la mémoire des calculateurs en effectuant un reset (réinitialisation) complet.

Olivier James

Royaume-Uni : les compagnies aériennes autorisées à couper des vols pour économiser le kérosène

Air Journal - 4 mai 2026

Le gouvernement britannique a décidé d’assouplir en urgence les règles de créneaux aéroportuaires afin de permettre aux compagnies aériennes d’annuler ou de regrouper certains vols à l’avance, sans perdre leurs précieux slots, en prévision d’une possible pénurie de kérosène cet été liée aux tensions au Moyen-Orient. Objectif affiché : éviter une cascade d’annulations de dernière minute en haute saison, tout en réduisant la consommation de carburant sur les liaisons les plus fréquentes.

Un nouveau cadre d’urgence pour les créneaux

Selon le ministère britannique des Transports (DfT), les compagnies pourront, pour une période limitée, réduire leurs programmes de vols au moins deux semaines avant le départ, sans se voir appliquer de manière stricte la règle dite du « use it or lose it » qui impose de réaliser la majorité des vols associés à un créneau sous peine de le perdre. Airport Coordination Limited, l’organisme indépendant chargé de l’allocation des créneaux dans les aéroports coordonnés du pays, a mis à jour ses lignes directrices afin de permettre des exemptions en cas de contraintes de carburant avérées.

Les nouvelles dispositions autorisent aussi la fusion de vols : sur des routes où plusieurs fréquences quotidiennes existent, les transporteurs pourront regrouper des passagers de plusieurs rotations sur un nombre réduit d’appareils, à condition de maintenir la connectivité globale de la ligne. « Les compagnies ne seront plus incitées à faire décoller des avions à moitié vides simplement pour conserver leurs créneaux », souligne le DfT, qui met en avant un double gain en termes de coûts et d’émissions.

Anticiper plutôt que subir les annulations

L'un des points clés du dispositif est l'obligation de notification anticipée : les compagnies devront prévenir au moins 14 jours avant le départ en cas d'annulation ou de regroupement de vols, ce qui doit laisser aux passagers le temps de se réorganiser. Les autorités mettent en avant un bénéfice en termes de « stabilité opérationnelle » et de « prévisibilité pour les voyageurs » face à un été 2026 déjà placé sous haute tension pour le transport aérien européen.

Les passagers concernés devront être réacheminés vers un autre vol opérant sur la même route, idéalement le même jour, les plans du gouvernement prévoyant que « la plupart des clients conservent une expérience de voyage comparable à celle de l'an dernier ». Reste toutefois en toile de fond la question des droits des voyageurs en cas de modification substantielle d'horaire ou de changement de fréquence, alors même que plusieurs associations de consommateurs s'inquiètent déjà de possibles dérives dans l'utilisation de ces nouvelles marges de manœuvre.

Une dépendance britannique au kérosène importé

Le Royaume-Uni importe environ 65% du carburant aviation qu'il consomme, une part significative provenant habituellement du Moyen-Orient, ce qui le rend particulièrement vulnérable aux tensions sur l'offre mondiale. La fermeture du détroit d'Ormuz, corridor stratégique pour les flux pétroliers, a fortement perturbé la logistique et renchéri les coûts, alimentant les craintes de pénurie en Europe dans les prochaines semaines.

Si les autorités britanniques affirment qu'« il n'est pas nécessaire pour l'instant de modifier les projets de voyage prévus », elles reconnaissent surveiller « de près » les stocks nationaux de kérosène et coordonner étroitement leurs actions avec les compagnies aériennes, les aéroports et les fournisseurs de carburant. L'Agence internationale de l'énergie a de son côté alerté sur un niveau de réserves d'aviation en Europe estimé à seulement quelques semaines de consommation en l'absence de flux supplémentaires.

Compagnies, réseaux et flexibilité opérationnelle

Le plan a été élaboré en concertation avec plusieurs grands acteurs de la place britannique, dont British Airways, Virgin Atlantic et easyJet, qui plaident pour une flexibilité accrue dans un environnement de grande incertitude sur les coûts et la disponibilité du carburant. De nombreux transporteurs, dont Air France-KLM, ont déjà commencé à ajuster leurs capacités en Europe, soit en réduisant leurs fréquences sur les routes secondaires, soit en augmentant les tarifs et les frais annexes pour absorber la hausse de la facture carburant.

Du point de vue du réseau, la mesure devrait surtout se traduire par des consolidations sur les axes les plus denses, là où la demande peut être redistribuée sur un nombre plus limité de fréquences sans dégrader l'accessibilité globale. Sur les liaisons point à point déjà peu fréquentes, les compagnies chercheront plutôt à préserver au moins une desserte quotidienne, quitte à décaler certaines rotations aux heures de plus forte demande pour optimiser le remplissage et limiter les vols faiblement chargés.

L'assouplissement temporaire des règles de créneaux n'est pas inédit au Royaume-Uni, qui avait déjà accordé une « fenêtre » de restitution de slots durant l'été 2022 afin de permettre aux compagnies d'ajuster leurs programmes sans être pénalisées, dans un contexte de difficultés opérationnelles post-Covid.

Spirit : un arrêt brutal

Air & Cosmos - 4 mai 2026

En faillite depuis août 2025, la compagnie américaine s'est retrouvée obligée de cesser ses activités dans la nuit du 1er au 2 mai, laissant de nombreux passagers au pied du mur, et des employés sans travail.

Compagnie lancée en 1992 dont les avions sont reconnaissables par leur couleur jaune vif, Spirit Airlines était une des premières aux Etats-Unis à proposer des tarifs low-cost. Spirit était aussi la 9ème plus grande compagnie américaine en nombre de passagers, avec 28 millions entre février 2025 et janvier 2026. Aujourd'hui, ses activités sont à l'arrêt et tous les vols annulés. La compagnie est en faillite.

Spirit Airlines s'est retrouvée en situation de faillite en août 2025, pour la deuxième fois en un an. La hausse du prix du kérosène engendrée par la guerre des Etats-Unis en Iran a sonné le glas, en dépit des tentatives du gouvernement. Donald Trump envisageait même que l'Etat rachète la compagnie aérienne. Spirit employait 16 000 personnes. L'arrêt brutal des vols dans la nuit de vendredi à samedi a été accompagné de nombreux messages des pilotes et personnels aux passagers, non sans émotion. Les autres compagnies aériennes se sont organisées pour prendre en charge les autres passagers laissés-pour-compte. Le ministre des Transports Sean Duffy a assuré que les passagers retrouvés sans vols seront remboursés.

La forte hausse du kérosène, dont les répercussions sont toujours plus puissantes sur le trafic international comme sur les vols courts, ont eu raison des difficultés de la compagnie low-cost américaine, qui n'a pas eu d'autres choix que de mettre fin aux vols, faute de trésorerie suffisante.

Daniel Chrétien

Inde : le nouvel aéroport géant de Noida à Delhi prêt à décoller dès juin

Air Journal - 4 mai 2026

L'Inde s'apprête à inaugurer une nouvelle infrastructure majeure pour accompagner l'explosion de son trafic aérien. Situé à Noida, au sud-est de Delhi, le Noida International Airport doit entrer en service le 15 juin 2026, avec l'ambition de soulager l'aéroport Indira Gandhi et de soutenir la croissance du marché domestique et international.

Une mise en service progressive dès juin

Après plusieurs années de travaux intensifs et de préparation opérationnelle, le Noida International Airport (NIA), également connu sous le nom de Jewar Airport, est désormais prêt à accueillir ses premiers vols commerciaux. L'ouverture officielle est prévue le 15 juin 2026, selon Zurich Airport International, maître d'œuvre du projet. La compagnie IndiGo, leader du marché intérieur indien, assurera le premier vol commercial, marquant le lancement des opérations régulières. Elle sera rapidement suivie par Akasa Air et Air India Express, illustrant une montée en puissance progressive du trafic domestique.

Les détails précis concernant les destinations desservies et les fréquences doivent encore être annoncés, mais les premières opérations devraient se concentrer sur le réseau intérieur, particulièrement dense et en forte croissance.

Un nouvel outil pour désengorger Delhi

L'un des principaux objectifs de cette nouvelle plateforme est de soulager l'aéroport Indira Gandhi (DEL), aujourd'hui saturé. Avec plus de 73 millions de passagers en 2023 selon AAI (Airports Authority of India), Delhi figure parmi les hubs les plus congestionnés au monde.

Le nouvel aéroport de Noida, situé à environ 70 km au sud-est du centre de Delhi, s'inscrit dans une stratégie globale de développement multi-aéroports pour la région capitale, à l'image de ce qui existe déjà à Londres ou à Paris. À terme, Noida devrait également accueillir des vols internationaux. Cette deuxième phase renforcera son rôle de hub complémentaire, notamment pour les compagnies low-cost et les transporteurs régionaux.

Dans sa phase initiale, l'aéroport est doté d'une piste unique, d'un terminal passagers moderne et d'un design axé sur l'efficacité opérationnelle (distances de marche réduites, fluidité des parcours). La capacité initiale est fixée à 12 millions de passagers par an. Mais le projet a été conçu dès l'origine pour évoluer par étapes successives. À long terme, le développement prévoit deux pistes et une capacité maximale pouvant atteindre 70 millions de passagers annuels. Ce positionnement en fait l'un des projets aéroportuaires les plus ambitieux d'Asie du Sud.

Zurich Airport aux commandes

Le projet est piloté par Zurich Airport Ltd., déjà impliqué dans plusieurs infrastructures internationales. Le groupe suisse est responsable à la fois de la conception, de la construction et de l'exploitation future de l'aéroport. Daniel Bircher, Chief International Officer de Zurich Airport Ltd., souligne l'importance stratégique de cette ouverture : « L'ouverture de Noida International Airport marque une étape importante dans nos activités internationales. Avec le lancement des opérations le 15 juin, nous mettons en service un aéroport moderne, efficace et conçu de manière durable dans l'une des régions à la croissance la plus dynamique au monde. »

Un marché indien en plein essor

Cette inauguration intervient dans un contexte de croissance exceptionnelle du transport aérien indien. Selon l'IATA, l'Inde devrait devenir d'ici la fin de la décennie le troisième marché aérien mondial. Cette dynamique s'appuie sur plusieurs facteurs : une classe moyenne en expansion, une forte demande domestique et des commandes massives d'avions par les compagnies (IndiGo et Air India notamment). Dans ce contexte, le développement d'infrastructures modernes devient crucial pour absorber la demande et améliorer la qualité de service. Avec Noida, l'Inde confirme sa volonté de structurer un réseau aéroportuaire capable de soutenir durablement son expansion aérienne.

Ricardo Moraes

