

## 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 6 mai 2026 :

- **Aéroports de Paris : Groupe ADP écarte le risque de pénurie de kérosène et maintient ses objectifs**
- **Guerre au Moyen-Orient : face à la crise, le secteur du tourisme forcé de rassurer les voyageurs**
- **L'aéroport DXB de Dubaï encaisse le choc des fermetures d'espace aérien et se prépare à la reprise**
- **Transport aérien : le Ghana mise sur une compagnie nationale pour consolider son statut en Afrique de l'Ouest**
- **Emirates a rétabli 96% de son réseau mondial via Dubaï, revenant aux trois-quarts de son niveau avant crise**
- **Transavia : la compagnie low cost d'Air France ouvre son premier lounge business à l'aéroport d'Orly**
- **Aérien : Lufthansa réduit ses pertes au premier trimestre**

## **Aéroports de Paris : Groupe ADP écarte le risque de pénurie de kérosène et maintient ses objectifs**

*Tourmag - 6 mai 2026*

**Présent lors du congrès des Entreprises du Voyage (EDV) qui se tient actuellement à Disneyland Paris, Groupe ADP a rassuré les participants quant aux stocks de kérosène pour l'été et a fait le point sur ses principaux projets à l'horizon 2034.**

Si les compagnies aériennes interviennent régulièrement lors des événements et congrès du tourisme, les prises de parole de Groupe ADP sont rares.

C'est sûrement avec l'ambition de rassurer les professionnels que le gestionnaire des aéroports de Roissy et Orly a choisi de prendre la parole, à l'occasion du congrès des Entreprises du Voyage (EDV) qui se déroule du 4 au 6 mai, à Disneyland Paris.

« L'impact de la crise actuelle est estimé à 1 jour et demi d'activité pour un mois normal dans les aéroports parisiens, ce qui reste modéré » a précisé Justine Coutard, directrice générale déléguée, en préambule.

La diminution d'une clientèle très contributive en provenance des pays du Golfe a notamment un impact sur les commerces installés dans les différents terminaux, en particulier à Roissy.

### **Pas de pénurie de kérosène**

L'impact est toutefois beaucoup plus faible que dans certains des 26 aéroports dans le monde que gère le groupe français, notamment en Jordanie ou en Inde où les conséquences de la crise actuelle sont bien plus conséquentes.

Même volonté de rassurer sur le sujet sensible du kérosène. « A ce jour, nous ne constatons aucun impact en matière d'approvisionnement. Il faut rester vigilant mais ne pas tomber dans la psychose ; et ne pas décourager les voyageurs de prendre l'avion » a ajouté Justine Coutard.

Les aéroports parisiens sont notamment approvisionnés par un oléoduc depuis le Havre, avec un kérosène qui provient largement d'Amérique du Nord.

### **Des objectifs maintenus pour 2026**

Cette situation maîtrisée permet au Groupe ADP de maintenir, pour l'heure, ses objectifs annuels. Comme prévu, le gestionnaire espère retrouver le trafic de 2019 (avant le Covid) cette année à Roissy ; soit 76 millions de passagers.

Le retour à ce niveau a été plus long comparé à d'autres aéroports internationaux car la crise sanitaire a entraîné des changements structurels en France, notamment une diminution des voyages domestiques professionnels en avion.

Autre fait marquant : un trafic en recul avec l'Asie, en particulier la Chine. Du fait de la guerre en Ukraine, Air France n'est plus autorisée à survoler la Russie, contrairement aux compagnies chinoises.

Pour éviter une distorsion de concurrence, les droits de trafic des compagnies chinoises vers la France ont été diminués, avec pour conséquence un nombre de passagers plus faible.

### **Une prévision de croissance annuelle de 1,6%**

A plus long terme, la crise actuelle ne remet pas en cause les ambitions de Groupe ADP. Certes, le projet de terminal 4, qui prévoyait d'augmenter les capacités de Roissy de 40 millions de passagers, a été abandonné.

Mais pour décarboner ses activités, continuer à améliorer ses infrastructures et absorber la croissance du trafic à Paris, désormais estimée à 1,6% par an (contre 2,5% avant le Covid), le gestionnaire prévoit d'investir 8,4 milliards d'euros entre 2027 et 2034 dans les trois aéroports de Roissy, Orly et Le Bourget.

L'objectif est principalement d'optimiser l'existant, afin de permettre à Paris de continuer à tenir son rang de hub majeur en Europe.

A ce titre, Groupe ADP a présenté en décembre dernier son projet de contrat de régulation économique pour cette période, que l'état doit signer avant la fin de l'année.

« Nous avons revu notre copie, avec un projet millimétré en fonction des nouvelles évolutions de trafic » a précisé Justine Coutard. Le projet ambitionne d'augmenter les capacités des aéroports parisiens de 18 millions de passagers.

### **Ouverture du CDG Express le 28 mars 2027**

Coté décarbonation de ses activités propres, le groupe affirme être en phase avec ses ambitions avec 80% du chemin parcouru. Le défi est plus difficile pour décarboner les déplacements des salariés et des voyageurs, et donc des avions.

L'ouverture du CDG Express le 28 mars 2027, une liaison ferroviaire automatisée qui reliera Roissy à la Gare de l'Est en vingt minutes, permettra d'accélérer le mouvement tout en améliorant la qualité de services.

« C'était une anomalie pour Paris face à ses concurrents de ne pas avoir de liaison ferroviaire directe. C'est un rattrapage nécessaire » a ajouté Justine Coutard.

### **Carburants SAF : faire rencontrer l'offre et la demande**

Pour la décarbonation des avions, les objectifs s'inscrivent dans un temps plus long. Le groupe a fait des réserves foncières pour stocker de l'hydrogène liquide. Mais la technologie n'est pas encore au point.

Et en matière de carburants SAF produits à partir de matières premières renouvelables, la difficulté est de « faire en sorte que l'offre et la demande se rencontrent ».

Mais pour l'heure, la production demeure insuffisante et les compagnies ne veulent pas s'engager sur des prix plus élevés que le kérosène. Groupe ADP pourrait jouer un rôle de grossiste à l'avenir, afin de permettre aux transporteurs d'accéder plus facilement à l'offre.

### **Le terminal 3 de Roissy agrandi et modernisé**

Même revues à la baisse, les ambitions en matière d'extensions restent également présentes dans le nouveau projet, qui a fait l'objet de plusieurs mois de concertations publiques.

A Roissy, le terminal 3 qui accueille essentiellement des compagnies loisirs et low-cost devrait être agrandi et modernisé, avec notamment des avions au contact alors que pour l'heure, les passagers doivent rejoindre les appareils en bus.

Autre chantier lourd : le terminal 2G, situé à distance des autres terminaux (on le rejoint en bus) et qui accueille des petits avions pour des vols courts et moyens courriers, devrait être démolé pour être remplacé par une nouvelle jetée internationale.

Enfin, de nouveaux aménagements à Orly sont également prévus, notamment la construction d'une nouvelle jetée pour accompagner la croissance de Transavia, qui règne en maître sur l'aéroport du sud parisien depuis l'arrêt des activités d'Air France fin mars.

### **Des files d'attente qui se rallongent**

D'ici là, Groupe ADP va devoir gérer un autre sujet sensible au plus vite, à savoir la mise en place de l'EES (Entry-Exit-System) à l'échelle de l'Union Européenne, pleinement opérationnel depuis le 10 avril 2026.

Ce nouveau système remplace le tampon manuel dans les passeports par un enregistrement numérique (photo faciale et empreinte digitales), pour les ressortissants de pays tiers qui entrent dans la zone Schengen, afin d'améliorer la sécurité.

Mais le déploiement se fait dans la difficulté et « tous les aéroports dénoncent une attente qui s'allonge considérablement » a regretté Justine Coutard. Avec pour conséquence indirecte un temps d'attente pour les passagers français qui pourrait lui aussi s'allonger.

De quoi ajouter encore du stress à des voyageurs déjà en mal de réassurance...

### **Guerre au Moyen-Orient : face à la crise, le secteur du tourisme forcé de rassurer les voyageurs**

*Les Echos - 5 mai 2026*

**Dans un contexte d'incertitudes géopolitiques et de tensions sur le pouvoir d'achat, les professionnels du secteur doivent composer avec des clients plus prudents. Certains acteurs misent sur des conditions plus flexibles pour les convaincre de sauter le pas.**

Comment rassurer les voyageurs dans un contexte international incertain ? La question était omniprésente mardi, au deuxième jour du congrès des entreprises du voyage (EDV) organisé à Disneyland Paris. Entre besoin accru de flexibilité et tensions sur le pouvoir d'achat, les professionnels du tourisme sont contraints de s'adapter.

« En réalité, les clients ont envie de partir, contrairement au moment de la crise du Covid où c'était impossible. Ils veulent s'engager tout en ayant la possibilité de se rétracter en cas de souci », constate Rose-Marie Farrugia, présidente directrice générale du Cercle des Vacances, agence spécialisée dans le voyage sur mesure. Cette hésitation se fait sentir sur le volume

d'affaires : pour les agences de voyage, il dégringolait de 12,6 % sur un an en avril selon le baromètre des EDV.

### **Budget en baisse**

L'un des enjeux du secteur est donc de convaincre ces clients prudents de partir, notamment en introduisant davantage de souplesse dans les offres. « On propose une offre avec annulation possible jusqu'à un mois avant le départ. Mais cela demande une forte solidarité de nos partenaires, notamment du côté des compagnies aériennes, et cela implique aussi des négociations avec les prestataires locaux, comme les hôtels », précise Rose-Marie Farrugia.

Les professionnels doivent aussi s'adapter aux problématiques de pouvoir d'achat des consommateurs. Selon un récent sondage de l'Alliance France Tourisme et Ifop, 35 % des Français prévoient un budget inférieur à 1.000 euros pour leurs vacances, contre 31 % en 2025. Le budget moyen s'établit à 1.530 euros, en baisse d'environ 150 euros en un an, « confirmant un resserrement global des capacités de dépense ».

« Aujourd'hui, la crise porte sur les prix et la pénurie de kérosène. L'enjeu est de savoir comment en parler aux clients, leur expliquer la situation alors que le marché est sclérosé. C'est désormais une crise de l'achat », a expliqué Valérie Boned, présidente des EDV, lors de son discours d'introduction lundi.

### **Des assurances inadaptées**

Dans ce contexte, l'assurance voyage peut constituer un levier de réassurance. Mais en cas de problématiques budgétaires, elle devient souvent une variable d'ajustement. « Quand le client doit arbitrer en fin de réservation, c'est l'assurance qui peut en faire un peu les frais », constate Arnaud Visbecq, président exécutif d'Xplorassur. D'autant que la guerre figure parmi les clauses d'exclusion.

Ce dernier reconnaît que les produits proposés ne répondent pas toujours aux attentes du client dans le contexte actuel. « En tant que courtier, nous dépendons des compagnies d'assurance. Or celles-ci ont décidé de ne pas prendre en charge la surcharge carburant. Nous sommes en profond désaccord avec cela. On voudrait faire bouger ces lignes pour que très vite, on ait des solutions qui soient efficaces pour les clients », explique-t-il.

Malgré les tensions, les dépenses liées aux voyages et aux loisirs continuent d'être sanctuarisées, a rappelé Jérôme Fourcade, directeur département opinions à l'Ifop, lors du congrès. « Cela implique parfois de partir moins loin, moins longtemps et pour moins cher, mais ce poste de dépenses est moins arbitré que d'autres postes », conclut-il.

### **L'aéroport DXB de Dubaï encaisse le choc des fermetures d'espace aérien et se prépare à la reprise**

*Air Journal - 5 mai 2026*

**L'aéroport international de Dubaï DXB a traversé sans rupture majeure la récente crise régionale de l'espace aérien, tout en préparant déjà la remontée en puissance de son trafic à mesure que les restrictions au-dessus des Émirats arabes unis sont levées. Derrière des**

**chiffres en net recul au premier trimestre 2026, l'aéroport de Dubaï confirme son rôle de hub incontournable pour le trafic de correspondance entre Europe, Asie et Afrique, et se positionne pour capter le rebond attendu de la demande.**

### **DXB tient son rang malgré la crise régionale**

Dans un communiqué, Dubai International (DXB) affirme avoir continué d'assurer la connectivité mondiale au cœur d'une période de fortes perturbations régionales qui ont réduit la capacité de l'espace aérien et bouleversé les programmes de vols sur un corridor aérien parmi les plus critiques au monde. Depuis la fin février, la fermeture partielle de certaines routes au Moyen-Orient a contraint de nombreux transporteurs à détourner ou réduire leurs opérations, mais les aéroports de Dubaï sont restés opérationnels, en adaptant en continu horaires, flux passagers et opérations au sol en fonction des créneaux disponibles.

La situation s'est dégradée à partir du 28 février, avant de s'intensifier en mars, mais DXB a assuré le « passage sûr » de 6 millions de voyageurs, plus de 32 000 mouvements d'avions et 213 000 tonnes de fret essentiel au 30 avril, malgré les contraintes. Cette résilience s'explique par une coordination étroite entre l'exploitant Dubai Airports, les compagnies basées Emirates et flydubai, les autres transporteurs internationaux, les prestataires et les autorités de contrôle, réunis au sein de la communauté « oneDXB ».

### **Reprise progressive après la levée des restrictions**

Avec la levée de l'ensemble des mesures de précaution sur l'espace aérien des Émirats arabes unis, Dubai Airports est entré dans une nouvelle phase de reprise opérationnelle. L'exploitant augmente progressivement le nombre de mouvements quotidiens et accompagne les compagnies dans la restauration de leurs programmes, au rythme de la réouverture des routes disponibles dans les espaces aériens voisins.

« Les événements extraordinaires des dernières semaines sont sans précédent pour un hub majeur comme DXB », souligne Paul Griffiths, directeur général de Dubai Airports. « Le trafic de correspondance international via le Moyen-Orient représente une part majeure du marché mondial du transport aérien, avec 22,4 millions de passagers en correspondance chaque année à DXB, soit un tiers du trafic de transfert à travers les hubs de la région.

Maintenir le bon fonctionnement de DXB est donc crucial pour que les voyages mondiaux se poursuivent », poursuit-il, en insistant sur la priorité donnée à la sécurité, la régularité et la prise de décision rapide « à l'échelle de toute la communauté aéroportuaire et au-delà ».

Selon lui, « la réponse collective à ces défis a renforcé notre capacité d'adaptation rapide. Cette préparation nous permettra d'absorber le retour de la demande à mesure que la capacité sera rétablie, en consolidant le rôle de DXB comme hub mondial de premier plan, même si certaines contraintes de routage régional persistent ».

### **Un hub de correspondance stratégique pour le Moyen-Orient**

Le rôle de Dubaï comme plateforme mondiale est étroitement lié au marché de la correspondance internationale. Sur les 99,3 millions de passagers en transfert dont les trajets peuvent transiter par le Moyen-Orient, la région en capte environ 70%, et DXB gère à lui seul 32% de ce flux. Dans un contexte où les hubs voisins du Golfe – Doha, Abou Dhabi ou encore Riyad – cherchent à renforcer leur part de marché, la capacité de DXB à rester opérationnel

pendant la crise apparaît comme un enjeu stratégique pour l'émirat et pour les compagnies qui y sont basées.

Les autorités et l'exploitant anticipent un retour rapide de ce segment de trafic de correspondance, porté par une demande qui ne peut être aisément réallouée vers d'autres plateformes sans pénaliser les temps de parcours ou les connexions. La structure du réseau long-courrier d'Emirates, reposant sur le modèle hub-and-spoke via Dubaï entre Europe, Afrique, Asie et Océanie, demeure un levier central de ce positionnement.

### **Un premier trimestre 2026 en fort repli**

La crise de l'espace aérien se lit clairement dans les chiffres du premier trimestre. DXB a accueilli 18,6 millions de passagers sur la période, en baisse de 20,6% sur un an, les perturbations s'étant accentuées en mars. Sur ce seul mois de mars, le trafic n'a atteint que 2,5 millions de voyageurs, soit un recul de 65,7% par rapport à mars 2025, alors que les compagnies réduisaient les fréquences ou contournaient les zones les plus touchées.

L'Inde reste le premier marché de DXB avec 2,5 millions de passagers au premier trimestre, suivie de l'Arabie saoudite (1,3 million), du Royaume-Uni (1,2 million) et du Pakistan (918 000). Londres demeure la première destination ville avec 752 000 passagers, devant Mumbai (520 000) et Djeddah (505 000). Ces chiffres confirment le rôle de DXB comme plateforme majeure pour les flux entre sous-continent indien, Golfe et Europe.

### **Fret, mouvements d'avions et bagages : une performance encore solide**

Le fret n'a pas été épargné : le volume traité a atteint 399 600 tonnes au premier trimestre, soit une baisse de 22,7% sur un an, avec 66 000 tonnes manipulées en mars. Les mouvements d'avions se sont élevés à 88 000 sur la période, en recul de 20,8% par rapport à l'an dernier, ce qui reflète les réductions de fréquences et les schémas de contournement imposés par la situation régionale.

Malgré ces contraintes, DXB revendique des performances opérationnelles jugées compétitives sur la gestion des bagages. L'aéroport a traité 17,6 millions de bagages au premier trimestre, dont 2,6 millions en mars. Le taux de bagages mal acheminés s'établit à 3,5 pour 1 000 passagers, contre 1,95 pour 1 000 un an plus tôt, mais reste inférieur à la moyenne mondiale d'environ 6,3 pour 1 000 passagers, selon les dernières références sectorielles citées par Dubai Airports.

### **Cap sur la montée en puissance et l'extension à DWC**

Pour la suite de l'année, la perspective de Dubai Airports reste portée par une demande sous-jacente jugée robuste, en particulier sur les grands axes long-courriers. À mesure que la capacité de l'espace aérien régional continue de s'améliorer, DXB augmente ses mouvements et travaille avec les compagnies aériennes et les prestataires de gestion de l'espace aérien afin de libérer de la capacité supplémentaire sur le réseau.

Parallèlement, les plans d'expansion de long terme à Dubai World Central – Al Maktoum International (DWC) se poursuivent, avec l'objectif de transférer progressivement une part croissante des opérations vers ce second aéroport et d'accompagner la croissance future de la plateforme aérienne de Dubaï. Les investissements prévus à DWC doivent permettre à

l'émirat de consolider son statut de hub global, en offrant à terme une capacité bien supérieure à celle de DXB, aujourd'hui contrainte par son implantation au cœur de la ville.

### **Transport aérien : le Ghana mise sur une compagnie nationale pour consolider son statut en Afrique de l'Ouest**

*La Tribune - 5 mai 2026*

**Le Ghana a connu deux compagnies nationales par le passé, la dernière ayant fermé après seulement cinq ans d'activité. Alors que les autorités mènent une stratégie de consolidation du statut du pays comme principal hub aérien de l'Afrique de l'Ouest, elles cherchent désormais un partenaire pour relancer un pavillon national.**

Le Ghana a lancé le 28 avril dernier une procédure formelle de sélection d'un partenaire stratégique pour la création d'une compagnie aérienne nationale. Dans un communiqué signé par le ministre des Transports Joseph Bukari Nikpe, les autorités invitent les opérateurs intéressés à soumettre leurs candidatures avant le 29 mai 2026. Pour Accra, l'initiative s'inscrit dans une ambition plus large visant à mieux placer le pays sur la carte du transport aérien en Afrique de l'Ouest.

Le processus de sélection se déroulera en trois phases de consultations avant la désignation du partenaire retenu. Le profil recherché est celui d'un opérateur expérimenté, qui devra justifier d'une expertise reconnue en exploitation et gestion de compagnies aériennes et d'un historique de conformité réglementaire internationale. Le partenaire sélectionné devra détenir une participation majoritaire dans la coentreprise et avoir la capacité financière nécessaire pour l'acquisition d'une flotte. Il devra assurer des liaisons long-courriers vers l'Europe, l'Amérique du Nord, le Moyen-Orient et l'Asie, des dessertes régionales et une division fret intégrée.

#### **Des candidats de premier plan**

Ce n'est pas la première fois qu'Accra tente de se doter d'un pavillon national. Ghana Airways, fondée en 1958, a cessé toute activité en 2004 après plusieurs années de difficultés financières. Ghana International Airlines, qui avait pris le relais en 2005, n'a opéré que cinq ans. Des négociations menées depuis 2016 avec Air Mauritius, Ethiopian Airlines ou encore EgyptAir n'ont jamais abouti. Cette fois, l'État propose de se cantonner à une participation minoritaire, signalant un tournant assumé vers le leadership du secteur privé.

Plusieurs compagnies majeures ont été approchées ou ont signalé leur intérêt. Les Émirats arabes unis, pays d'origine d'Emirates, l'un des leaders mondiaux du transport aérien, constituent la piste la plus avancée sur le plan diplomatique. En juillet 2025, le ministre des Affaires étrangères Samuel Okudzeto Ablakwa a annoncé depuis Abu Dhabi qu'un accord de principe a été dégagé avec les autorités émiraties pour soutenir le projet ghanéen.

Toujours en juillet, c'est le président John Mahama qui a directement sollicité TAP Air Portugal, lors de la cérémonie d'accréditation du nouvel ambassadeur portugais au Ghana. La compagnie aérienne nationale portugaise est néanmoins engagée dans un processus de privatisation partielle, avec Air France-KLM et Lufthansa comme partenaires prioritaires. D'autres compagnies pourraient se montrer intéressées, à l'image de Qatar Airways et Delta

Air Lines. Si les négociations n'ont pas abouti par le passé, la piste Ethiopian Airlines n'est pas non plus à exclure.

### **Un hub en chantier**

Quelle que soit la compagnie retenue, le gouvernement ghanéen ambitionne un lancement opérationnel dans moins d'un an, soit au plus tard au premier trimestre 2027. La création d'un transporteur aérien national s'inscrit dans une stratégie de positionnement aéroportuaire plus large. Le 27 avril 2026, la veille du lancement de l'appel à partenaires, le président Mahama a posé la première pierre d'un nouveau lot du programme d'extension de l'aéroport d'Accra portant sur la construction du hall de liaison entre les terminaux 2 et 3, avec passerelles d'embarquement modernes, salons VIP et espaces commerciaux. L'ensemble du programme comprend également la conversion du terminal 2 en infrastructure à double usage, une nouvelle tour de contrôle et un complexe hôtelier.

La montée du trafic justifie cette mise à niveau. En trois ans, le nombre de passagers a progressé de 1,8 million en 2022 à 2,5 millions en 2025, porté notamment par la reprise des vols de Delta Air Lines en décembre 2025 et les premières rotations d'Air Tanzania vers Accra en janvier 2026. La création d'un pavillon national viendrait consolider cette dynamique, en faisant des aéroports ghanéens non seulement une destination, mais un nœud de connexion pour l'ensemble de la sous-région.

### **Emirates a rétabli 96% de son réseau mondial via Dubaï, revenant aux trois-quarts de son niveau avant crise**

*Air Journal - 5 mai 2026*

**Emirates annonce avoir rétabli 96% de son réseau mondial et marque ainsi un retour quasi complet à ses opérations, avec 137 destinations desservies depuis Dubaï et une capacité ramenée à 75% de son niveau d'avant-crise, après deux mois de fortes perturbations liées aux tensions au Moyen-Orient.**

La compagnie de Dubaï met en avant le rôle de son hub comme plaque tournante du trafic intercontinental et lance au passage de nouvelles mesures commerciales et de fidélisation destinées à sécuriser la demande.

Emirates indique avoir remis en service 96% de son réseau mondial, « suivant une période de perturbations », avec une montée en puissance progressive sur l'ensemble de ses marchés, des Amériques à l'Australasie en passant par l'Europe, l'Afrique, l'Asie de l'Ouest et le Golfe. La compagnie dessert désormais 137 destinations dans 72 pays, avec plus de 1 300 fréquences hebdomadaires, soit environ 75% de sa capacité d'avant-crise, ce qui laisse encore une marge de remontée en sièges et en densité sur certaines lignes. Selon plusieurs médias locaux et internationaux, cet effort de remise en ligne intervient après près de deux mois de perturbations liées à la guerre entre les États-Unis et l'Iran, qui ont affecté l'espace aérien régional et entraîné des annulations, détournements et réductions de fréquences sur le réseau long-courrier d'Emirates. Malgré ce contexte, la compagnie a transporté 4,7 millions de passagers entre le 1er mars et le 30 avril, tout en opérant un programme réduit,

ce qu'elle présente comme un signe de la solidité de la demande et de la confiance des voyageurs.

### **Dubaï, hub intercontinental confirmé**

Emirates insiste sur le rôle de Dubaï comme plateforme mondiale de correspondances, affirmant « reconnecter le monde via Dubaï » en ramenant l'essentiel de ses dessertes intercontinentales. La compagnie met en avant un maillage toujours très large, couvrant les principales régions émettrices de trafic vers le Golfe : Europe, sous-continent indien, Asie du Sud-Est, Océanie, Afrique et Amériques.

Du point de vue aéronautique, le retour à 75% de la capacité antérieure signifie que la montée en charge se fait autant par la réouverture des routes que par l'ajout progressif de fréquences sur les axes clé, en fonction des contraintes de survol et de la disponibilité de la flotte gros-porteurs (A380 et 777). La compagnie avait déjà annoncé ces derniers mois la réactivation progressive d'A380 supplémentaires sur l'Europe et l'Asie, afin de maximiser les capacités via Dubaï alors que le trafic de correspondance repart à la hausse.

### **À bord : service et connectivité comme arguments**

Emirates rappelle que, quel que soit l'axe, les passagers retrouvent à bord son produit long-courrier traditionnel : menus inspirés des cuisines régionales, élaborés par une équipe de chefs récompensés, et large choix de boissons premium. Le système de divertissement ice, plusieurs fois primé, propose plus de 6 500 chaînes de contenus en près de 40 langues (films, séries, musique, podcasts, jeux, livres audio), ce qui demeure l'un des catalogues les plus fournis du marché long-courrier.

Sur le plan technologique, la compagnie souligne la montée en puissance du Wi-Fi à haut débit en vol, avec l'installation de la connectivité Starlink sur 28 avions pour offrir un accès internet « ultra-rapide et fiable » à 40 000 pieds. Ce type d'équipement répond à une attente croissante des voyageurs d'affaires comme loisirs, qui veulent rester joignables et travailler en vol sur des trajets de plusieurs heures.

### **Conditions commerciales et stopover à Dubaï**

Pour soutenir la reprise de la demande, Emirates met en avant de nouvelles conditions commerciales plus souples sur les réservations effectuées à partir du 2 avril : un changement de date gratuit est inclus, quelle que soit la cabine, et les clients peuvent bloquer un tarif pendant 24 heures sans frais avant émission. Ce type de flexibilité vise à rassurer une clientèle encore sensible aux aléas géopolitiques, aux évolutions des restrictions et aux ajustements de programme.

En parallèle, le programme « Dubai Connect » est mis en avant comme un levier pour transformer les longues correspondances en véritable escale. Pour les passagers dont le temps de transit à Dubaï est compris entre 6 et 26 heures, et sous réserve de remplir les conditions d'éligibilité, Emirates propose la prise en charge d'un hébergement en hôtel 4 ou 5 étoiles, les transferts, certains repas et, si nécessaire, le visa d'entrée aux Émirats arabes unis. L'offre est accessible à tous les passagers, quelle que soit la cabine, et peut être réservée jusqu'à 12 heures avant le départ via la rubrique « Manage Your Booking » sur le site de la compagnie, dans la limite des conditions générales.

### **Skywards : accès accéléré aux statuts**

Du côté fidélisation, Emirates Skywards lance une campagne temporaire permettant un accès accéléré aux statuts supérieurs. Entre le 8 mai et le 31 août 2026, les membres bénéficient à la fois de seuils de qualification réduits et de Bonus Tier Miles sur les vols Emirates et flydubai, facilitant l'atteinte ou le maintien des niveaux Silver, Gold et Platinum.

En temps normal, le programme Skywards requiert 25 000 Tier Miles ou 25 vols qualifiants pour le statut Silver, 50 000 Tier Miles ou 50 vols pour le statut Gold, avec des bonus de miles croissants selon le niveau (30% pour Silver, 75% pour Gold et 100% pour Platinum sur les vols qualifiants). En offrant des seuils abaissés sur quelques mois et des Bonus Tier Miles supplémentaires, Emirates cherche clairement à verrouiller une clientèle fréquente, essentielle à la rentabilité du modèle de hub en étoile de Dubaï.

### **Transavia : la compagnie low cost d'Air France ouvre son premier lounge business à l'aéroport d'Orly**

*Les Echos - 6 mai 2026*

**En reprenant les vols domestiques d'Air France, Transavia a hérité d'une clientèle business aux attentes élevées. Avec l'ouverture de son salon à Orly, la filiale low cost espère bien la fidéliser.**

Le passage de flambeau touche à sa fin. Ce mercredi, Transavia ouvre les portes de son tout premier salon à Orly, parachevant l'opération de reprise des vols domestiques d'Air France au départ de l'aéroport du sud de Paris.

A première vue, proposer un lounge peut « paraître incongru pour une low cost », reconnaît Julien Mallard, directeur général adjoint commercial de Transavia France, filiale d'Air France. Mais cette montée en gamme était nécessaire pour la filiale à bas coût. Depuis le 29 mars, en plus des liaisons vers Biarritz, Montpellier, Perpignan et Toulon, Transavia opère les navettes vers Nice, Marseille et Toulouse au départ d'Orly en lieu et place d'Air France qui, ayant concentré ses activités dans son hub de Paris-Charles de Gaulle, n'y dessert plus que la Corse.

Avec ces nouvelles lignes, Transavia a hérité d'une clientèle business aux attentes élevées, particulièrement attachée à la qualité de service et potentiellement échaudée de voir ces vols dorénavant gérés par une low cost. Un défi d'autant plus grand que ces voyageurs exigeants se font rares.

#### **Monter en gamme**

« L'aller-retour journée, qui était le cœur de notre business sur les navettes, s'est réduit de plus de 60 % depuis 2019 », affirmait en décembre dernier Henri Hourcade, directeur général commercial d'Air France. Une diminution imputable, selon lui, à « l'essor des visioconférences, aux pressions environnementales, au train », ainsi qu'à la concurrence des compagnies low cost EasyJet, Ryanair et Volotea.

En plus de casser les prix, Transavia mise donc sur la montée en gamme de ses services pour séduire les passagers d'affaires, de loin les plus rentables. L'ouverture du lounge est « un marqueur fort de l'évolution de Transavia », souligne Julien Mallard.

Anciennement occupé par la compagnie bleu-blanc-rouge, l'espace de 335 m2 situé au terminal 2C, à proximité des portes d'embarquement, a été modernisé et est dorénavant maquillé aux couleurs vert pomme de la filiale low cost du groupe.

Accessible gratuitement pour les clients munis d'un billet Max et les membres Platinum et Ultimate du programme de fidélité Flying Blue d'Air France-KLM, ou moyennant un supplément de 40 euros pour les autres voyageurs, le lounge propose offre de restauration, espaces de travail et zones de détente. Près de 400 voyageurs y sont attendus par jour.

### **Améliorer l'expérience passager**

En plus du salon, Transavia a repris le comptoir d'Air France, qui n'a plus à Orly qu'une billetterie en libre-service. « Nous avons travaillé avec le groupe ADP, gestionnaire de l'infrastructure aéroportuaire, pour fluidifier au maximum le parcours de nos passagers », pointe aussi Manuella Goyat, secrétaire générale de Transavia.

Pour l'heure, la stratégie d'amélioration des services semble payer. Après un mois d'exploitation de ces nouvelles lignes domestiques, Transavia affirme constater un taux de remplissage « similaire à celui de l'année dernière » et cohérent avec ses prévisions. Reste à savoir si la clientèle premium, qui représente jusqu'à 10 % des passagers sur les vols vers Toulouse et Nice, sera satisfaite.

### **Aérien : Lufthansa réduit ses pertes au premier trimestre**

*Le Figaro - 6 mai 2026*

**Le premier groupe de transport aérien européen Lufthansa a annoncé mercredi avoir réduit de 15% sa perte opérationnelle au premier trimestre 2026 sur un an, à 612 millions d'euros, un redressement porté par une demande robuste malgré la guerre au Moyen-Orient. De janvier à mars, le résultat opérationnel de l'entreprise s'est amélioré de 110 millions d'euros par rapport à la même période l'année précédente, le groupe bénéficiant d'une « hausse massive de la demande en Asie et en Afrique en raison de la situation dans la Golfe », selon un communiqué.**

« Dans le contexte de la crise au Moyen-Orient, les voyageurs se détournent de plus en plus des aéroports de la région du Golfe au profit des hubs du groupe Lufthansa », qui comporte la marque principale mais aussi d'autres compagnies comme SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines, ITA Airways ou encore Eurowings. Lufthansa a également enregistré une perte nette de 665 millions d'euros, le début d'année étant une période traditionnellement plus calme pour les compagnies aériennes.

### **Guerre au Moyen-Orient**

Malgré l'amélioration de ses résultats, Lufthansa a rappelé que la guerre exerçait une pression à la hausse sur les prix du pétrole. Bien que l'entreprise soit protégée par une

stratégie de couverture («hedging») pour limiter ses dépenses en kérosène, le groupe a estimé le surcoût provoqué par cette flambée à 1,7 milliard d'euros pour l'année 2026. Il a dit n'anticiper «aucune restriction concernant l'approvisionnement en carburant», mais «une disponibilité potentiellement réduite plus tard dans l'année constitue un facteur de risque supplémentaire».

Face à ces vents contraires, Lufthansa mise sur une stricte discipline de ses coûts: en avril, l'entreprise a annoncé une réduction de ses capacités de vols moyen et long-courrier, incluant l'arrêt de sa filiale régionale CityLine. Lufthansa a tout de même maintenu ses objectifs pour l'exercice en cours, anticipant une «saison estivale forte» étant donné la robustesse de la demande mondiale et un EBIT ajusté annuel «significativement supérieur» à celui de 2025.

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