

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 11 mai 2026 :

- **DECRYPTAGE. Transport aérien : pourquoi les low cost sont-elles plus vulnérables face à l'envolée des prix du pétrole ?**
- **Destinations de vacances : la France tire le marché, le long-courrier décroche face aux incertitudes géopolitiques**
- **Transport aérien : faire payer un supplément carburant après l'achat du billet d'avion est interdit, assure l'UE**
- **Aérien : « pas d'annulations massives cet été » selon le gouvernement**
- **Airbus : les livraisons d'avions accélèrent en avril malgré la pénurie de moteurs Pratt & Whitney**
- **« Des compagnies aériennes vont fermer dès septembre » : le patron de Wizz Air lance l'alerte sur le kérosène**
- **Belgique : trafic aérien fortement perturbé le 12 mai sur fond de manifestation nationale**
- **Transport aérien entre l'Hexagone et l'Outre-mer : un système «à bout de souffle»**
- **Kérosène américain, surcharge carburant, créneaux de décollage... Bruxelles assouplit ses règles pour faire face à la crise du secteur aérien**

- **Grève du personnel au sol d'Air France en Guyane : les agents dénoncent une réorganisation « prématurée »**
-

DECRYPTAGE. Transport aérien : pourquoi les low cost sont-elles plus vulnérables face à l'envolée des prix du pétrole ?

La Dépêche -11 mai 2026

La flambée du prix du kérosène fragilise les compagnies aériennes low cost. À l'image de la faillite de Spirit Airlines, le modèle à bas coût vacille face à un carburant qui pèse lourd désormais dans leurs dépenses. Explications.

Après 33 années d'activité, les avions jaune vif de Spirit Airlines ne redécolleront plus. La low cost américaine, qui comptait 17 000 salariés et 130 appareils, a cessé ses activités le 2 mai dernier. En difficulté depuis la fin 2024, la flambée des prix du kérosène a finalement précipité sa chute.

Il y a quelques jours, Michael O'Leary, le patron de Ryanair, indiquait que si le prix du pétrole se maintenait à ces niveaux, "deux ou trois compagnies aériennes européennes à bas coût pourraient faire faillite en octobre ou novembre, comme Wizz Air et airBaltic". C'est vrai, et bien d'autres pourraient venir rallonger la liste.

Avec la fermeture quasi totale du détroit d'Ormuz, où transitent habituellement 20 % de la consommation mondiale de pétrole, le prix du kérosène a en effet plus que doublé. La tonne, qui se négociait en janvier sous les 800 dollars, est passée à plus de 1 600 dollars. Le carburant représentait 25 % des coûts globaux d'une compagnie avant le conflit au Moyen-Orient, il représente désormais 45 % de ses dépenses. Une envolée qui impacte tous les transporteurs aériens sans exception. Sur le seul mois d'avril, la facture carburant de Ryanair par exemple, a bondi de plus de 42 millions d'euros.

Pour limiter les pertes, la plupart des compagnies appliquent donc une surcharge carburant sur leurs billets, mais les low cost s'avèrent plus vulnérables que les compagnies traditionnelles. Et cela s'explique. Si elles sont plus durement touchées que les autres, c'est en raison de leur modèle économique.

En proposant des tarifs au plus bas, leurs marges sont, de fait, relativement faibles, autour de 3 à 4 %. Alors bien sûr, elles peuvent toujours augmenter le prix des billets, mais elles s'exposent alors à avoir moins de clients. Le juste équilibre est difficile à trouver. Et puis, si les grandes compagnies traditionnelles disposent de capacités de stockage dans leurs hubs, leur permettant d'acheter du carburant à l'avance à des tarifs avantageux, les low cost fonctionnent, elles, souvent en flux tendu. Elles achètent leur kérosène au coup par coup, en fonction de leurs besoins, et sont donc plus exposées aux fluctuations des prix.

Autres facteurs qui jouent en leur défaveur : la configuration de leurs appareils et les routes qu'elles opèrent. Les compagnies traditionnelles comme Air France, Lufthansa ou Iberia font en effet varier le montant de la surcharge carburant en fonction des classes de voyage et de la distance parcourue. Si vous voyagez en business sur un vol long-courrier, vous êtes amené à payer un supplément bien plus important que si vous effectuez un vol d'une heure en classe éco. Et là, les low cost n'ont aucune marge de manœuvre car elles ne proposent qu'une seule classe (économique, bien sûr) et uniquement des vols court-courriers.

Enfin, pour être rentable, le modèle low cost repose sur un grand nombre de rotations par jour. Cela veut dire davantage de décollages qu'une compagnie traditionnelle, or cette phase de vol est la plus énergivore. En ces temps où l'or noir n'a jamais aussi bien porté son nom, les comptes des transporteurs à bas coût ont donc toutes les chances de basculer dans le rouge.

Article rédigé par Mathieu Simonnet

Destinations de vacances : la France tire le marché, le long-courrier décroche face aux incertitudes géopolitiques

Air Journal - 10 mai 2026

Les départs en vacances des Français sont globalement restés stables, portés par la France et quelques destinations moyen-courrier, tandis que les réservations marquent nettement le pas dans un contexte géopolitique toujours tendu. Les intentions pour l'été confirment une saison sous pression, avec des Français plus attentistes et davantage tournés vers des destinations de proximité, selon les dernières données de l'Observatoire des vacances des Français des Entreprises du Voyage (EdV), réalisé par Orchestra.

Les Entreprises du Voyage (EdV) sont l'organisation professionnelle qui représente les agences de voyages et tour-opérateurs français, tandis qu'Orchestra est une plateforme technologique de distribution utilisée par ces acteurs pour commercialiser les séjours touristiques.

Avril 2026 : des départs stables malgré un contexte tendu

Le mois d'avril 2026 affiche une activité en léger mieux, avec un volume d'affaires en hausse de 1,3% par rapport à avril 2025, alors même que le nombre de dossiers recule de 0,5%. Cette progression tient à une augmentation du panier moyen, qui grimpe de 1,9% pour atteindre 1 888 euros par dossier. « Avril 2026 montre une activité globalement stable, dans un contexte géopolitique pourtant très incertain », souligne l'Observatoire des vacances des Français EDV/Orchestra. Comparé à mars, le mois d'avril marque un retour à une certaine stabilité sur les départs, alors que le secteur sort de plusieurs semaines d'incertitude liée à la crise au Moyen-Orient.

La France tire le marché des départs

L'équilibre du marché repose avant tout sur la destination France, qui enregistre une progression marquée du volume d'affaires de 8%, grâce à un bond de 9% du panier moyen. Les départs vers la France compensent ainsi le recul observé sur d'autres zones, notamment le long-courrier. Le moyen-courrier progresse légèrement, avec un volume d'affaires en hausse de 1%, soutenu lui aussi par l'augmentation du panier moyen. À l'inverse, le long-courrier reste en retrait par rapport à avril 2025, avec un volume d'affaires en baisse de 2%, pénalisé par une diminution du nombre de dossiers de 2%. « La demande sur le long-courrier apparaît encore fragilisée, dans un environnement international incertain », note l'étude.

L'Albanie et le Japon en forte hausse, les États-Unis décrochent

Le Top 3 des destinations reste inchangé, avec la France, la Tunisie et l'Espagne en tête des départs d'avril 2026. Si ces trois marchés restent en baisse en nombre de dossiers (Tunisie -

4,2%, Espagne -2,9%, France -1,0%), le recul est plus modéré qu'en mars, ce qui traduit une amélioration relative de la dynamique.

Sur le moyen-courrier, plusieurs destinations se distinguent positivement : l'Italie bondit de 13,1%, l'Égypte de 11,0% et l'Albanie s'envole avec une progression spectaculaire de 273,2% en nombre de dossiers. « L'Albanie apparaît comme l'une des grandes gagnantes du printemps, en s'affirmant comme destination de report pour les voyageurs en quête de soleil à moindre risque », analyse l'Observatoire.

Le long-courrier offre un tableau plus contrasté. Certaines destinations affichent une nette reprise, à l'image de la Thaïlande (+4,8%), du Japon (+42,2%) ou du Cap-Vert (+3,9%). Mais d'autres reculent fortement : les États-Unis enregistrent la baisse la plus marquée avec -21,5% en nombre de dossiers, suivis par la Turquie (-30,8%) et le Vietnam (-8,7%).

Réservations : coup de frein en agences

Si les départs résistent, les réservations enregistrées en agences en avril 2026 confirment, elles, la dégradation de l'activité depuis le début de la crise au Moyen-Orient. Le volume d'affaires plonge de 12,6% par rapport à avril 2025, sous l'effet combiné d'une baisse de 7,3% du nombre de dossiers et de 5,7% du panier moyen, désormais à 1 613 euros.

« Les prises de réservation restent très largement orientées à la baisse, même si le recul s'atténue dans la deuxième quinzaine du mois », relève le baromètre, qui note un volume d'affaires limité à -6% sur cette période, comparé à la même quinzaine de 2025. Ces chiffres masquent toutefois des disparités marquées selon les zones géographiques et les destinations.

France stable, international en souffrance

L'analyse par zones géographiques est claire : la France se maintient quasiment à l'équilibre en volume d'affaires, avec un recul limité à 0,7% et une baisse de 3% en nombre de dossiers. Elle apparaît ainsi comme une zone relativement stable dans un marché en fort repli. En revanche, le moyen et le long-courrier sont nettement en souffrance. Les deux segments combinés affichent une baisse de 11% du nombre de dossiers, de 15% du volume d'affaires et de 4% du panier moyen. « D'une manière générale, la tendance sur l'étranger est orientée à la baisse, avec des performances très disparates selon les destinations et les opérateurs », souligne l'Observatoire.

La France représente désormais 46,4% des réservations en avril 2026, soit deux points de plus qu'un an plus tôt, et parvient ainsi à contrebalancer la baisse générale constatée sur l'étranger. L'Espagne résiste bien avec une baisse limitée à 1%, tandis que l'Égypte (-42,6%) et la Turquie (-35,8%) sont durement touchées. Quelques destinations moyen-courrier parviennent néanmoins à tirer leur épingle du jeu, comme l'Albanie (+511,4%), le Monténégro (+8,8%) ou Malte (+6,9%).

Long-courrier : des signaux très contrastés

Côté long-courrier, peu de destinations parviennent à s'imposer dans le Top 20 des réservations d'avril. Le Mexique (-36,4%), les États-Unis (-36,4%) et la Tanzanie (-26,1%) sont en forte baisse. À l'inverse, La Réunion progresse très fortement (+284,6%) et la République dominicaine gagne 19,8% en nombre de dossiers. « Les Top destinations restent néanmoins fortement marquées par la décroissance générale de la demande sur l'étranger », résume

l'Observatoire. Ce repli, observé sur plusieurs marchés long-courriers habituellement porteurs, pèse sur la performance globale des agences de voyages.

La dernière minute gagne du terrain

Autre enseignement majeur du mois d'avril : la montée en puissance des réservations de dernière minute. Près d'une réservation sur deux (47,7%) a été effectuée pour un départ à moins de 30 jours, soit trois points de plus qu'en avril 2025.

À l'inverse, les réservations anticipées à plus de 90 jours reculent à 24,4%, contre 26,8% un an plus tôt. « Dans un contexte marqué par l'attentisme depuis le début du conflit au Moyen-Orient, les Français semblent désormais fonctionner par à-coups dans leur prise de décision pour leurs futurs voyages », analyse le baromètre. Une tendance qui se révèle défavorable pour les départs d'été, dont les réservations restent en retard.

Été 2026 : une saison annoncée sous pression

Les réservations pour les départs estivaux de juillet-août 2026 demeurent orientées à la baisse par rapport à 2025. Le volume d'affaires recule de 8,5%, sous l'effet d'une diminution de 7,8% du nombre de dossiers, tandis que le panier moyen, quasi stable à 2 887 euros (-0,8%), ne suffit pas à compenser la faiblesse de la demande.

« Cette évolution confirme un ralentissement des prises de réservation pour la saison estivale », souligne l'Observatoire, qui constate une dynamique moins favorable qu'en 2025 et une prudence persistante des voyageurs dans leurs intentions de départ. Le long-courrier reste le plus affecté, avec un volume d'affaires en baisse de 17%, un recul de 14% du nombre de dossiers et un panier moyen en repli de 2%.

France en tête, Espagne et Albanie se démarquent

Pour l'été, toutes les zones géographiques sont orientées à la baisse, mais avec des intensités variables. La France enregistre un recul de 8% du nombre de dossiers comme du volume d'affaires, le panier moyen restant stable. Le moyen-courrier suit une tendance similaire, mais de manière plus modérée, avec une baisse de 6,4% des volumes et un panier moyen légèrement en hausse.

La France conserve sa première place dans le Top 20 des destinations estivales, malgré ce repli. L'Espagne, en deuxième position, se distingue en revanche avec une hausse de 3,5% du nombre de dossiers, alors que les destinations méditerranéennes voisines restent sous pression : Égypte (-26,3%), Portugal (-17,0%) et Grèce (-15,6%). L'Albanie poursuit sa spectaculaire progression, avec +270,3% pour les départs de l'été, confirmant son rôle de destination de report.

Sur le long-courrier, la plupart des destinations restent en repli, en particulier les États-Unis (-35,8%), la Tanzanie (-27,5%) et Maurice (-18,7%). Quelques marchés font toutefois exception, comme le Canada (+12,9%) et la République dominicaine (+16,3%).

Familles et duos dominant les vacances d'été

Les typologies de voyageurs confirment le poids des séjours familiaux dans les projets estivaux. Familles et duos concentrent 82% des réservations pour l'été 2026, les familles représentant à elles seules près de la moitié des dossiers (48%).

Ces deux segments sont toutefois orientés à la baisse, tant en nombre de dossiers qu'en panier moyen. Les solos suivent la même tendance, avec un recul marqué de 14,5%. « Les

groupes d'amis se distinguent comme la seule typologie avec un panier moyen en hausse, malgré une baisse limitée du nombre de dossiers (-5,4%) », relève l'Observatoire des vacances des Français EDV/Orchestra.

Forfaits et circuits : des reculs différenciés

Par catégorie de séjour, les réservations pour l'été 2026 sont globalement en baisse. Les séjours à forfait (hors circuits) affichent le recul le plus limité du nombre de dossiers, à -7,0%, et se distinguent comme la seule catégorie avec un panier moyen en légère progression, à 2 954 euros.

Les hébergements seuls reculent davantage, avec une baisse de 8,7% des dossiers, pour un panier moyen quasi stable à 1 153 euros. Les circuits sont les plus impactés, avec une chute de 12,4% du nombre de dossiers et le recul le plus important du panier moyen (-3,6%), qui reste toutefois élevé, autour de 6 040 euros. « Les circuits souffrent pleinement du contexte international, malgré un positionnement haut de gamme qui maintient un panier moyen élevé », observe le baromètre.

Villes les plus réservées : Paris résiste, Tirana explose

Le classement des dix villes les plus réservées pour les départs de l'été 2026 confirme l'attrait des Français pour les destinations soleil. Paris conserve sa première place, avec une stabilité quasi parfaite (+0,1%).

La Grèce reste bien présente, malgré le recul marqué d'Héraklion et de Rhodes (toutes deux à -18,2%). La Tunisie est également représentée avec Djerba (-11,7%) et Tunis (-7,4%), toutes deux en baisse. À l'inverse, l'Espagne confirme sa bonne dynamique avec trois villes dans le Top 10 : Palma de Majorque (+0,7%), Tenerife (+17,6%) et Minorque (+0,8%). Tirana, en Albanie, signe l'une des plus fortes progressions avec +274,7%, illustrant le report vers des destinations méditerranéennes alternatives.

« Ce classement confirme l'intérêt marqué des Français pour les destinations méditerranéennes, malgré un contexte global de ralentissement des réservations », conclut l'Observatoire des vacances des Français EDV/Orchestra.

Alain Hai

Transport aérien : faire payer un supplément carburant après l'achat du billet d'avion est interdit, assure l'UE

LeTelegramme- 8 mai 2026

Les compagnies aériennes ne peuvent pas ajouter de supplément carburant après l'achat d'un billet, rappelle l'UE, malgré la flambée du prix du kérosène. Une pratique qui pourrait s'apparenter à une concurrence déloyale.

Les compagnies aériennes n'ont pas le droit d'ajouter un supplément carburant après l'achat d'un billet d'avion, a souligné l'Union européenne vendredi, malgré la flambée du kérosène à cause de la guerre au Moyen-Orient.

L'ajout d'un supplément carburant « ne peut se justifier ». Si les compagnies modifient le prix d'un billet après la réservation, elles s'exposent à la législation européenne en matière de

concurrence déloyale, a indiqué une porte-parole de la Commission européenne Anna-Kaisa Itkonen.

En France, la compagnie aérienne espagnole Volotea avait défendu le supplément carburant qu'elle réclame après achat du billet, et dont la légalité fait l'objet de vérification des autorités.

Une exception pour les forfaits touristiques

« La légalité de notre dispositif a été confirmée par trois cabinets indépendants spécialisés dans le droit du transport aérien et du consommateur. La mesure est transparente, elle est temporaire et va dans les deux sens » à la hausse comme à la baisse, avait assuré à l'AFP Gilles Gosselin, le directeur France de la compagnie.

Dans un document publié ce vendredi sur la crise énergétique qui touche le secteur aérien, Bruxelles souligne que « toute modification rétroactive » du prix du billet d'avion est « exclue ».

« Les compagnies aériennes ne peuvent pas prévoir dans leurs conditions générales des clauses leur permettant d'augmenter le prix du billet au-delà de celui annoncé au moment de l'achat, au motif que le carburant s'est révélé plus coûteux que prévu », insiste la Commission.

L'UE mentionne une exception pour les forfaits touristiques, avec des agences de voyages par exemple, pour lesquels une augmentation du prix est possible en fonction du coût du carburant, si elle est prévue dans le contrat. Dans ce cas, une augmentation jusqu'à 8 % du prix du forfait ne nécessite pas l'accord du voyageur. Si la hausse dépasse 8 %, le voyageur peut soit accepter l'augmentation soit résilier le contrat sans frais.

Le Télégramme avec AFP

Aérien : « pas d'annulations massives cet été » selon le gouvernement

Challenges - 7 mai 2026

Malgré la hausse du kérosène, il n'y aura « pas d'annulations massives cet été » dans les programmes de vol des compagnies aériennes a assuré ce 8 mai, Philippe Tabarot, le ministre français des Transports.

"A quelques exceptions près - 1 % pour la compagnie Volotea, 2 % pour la compagnie Transavia - sur les compagnies notamment, principalement françaises, et je pense aussi à Air France, il n'y aura pas d'annulations massives cet été ", a-t-il dit sur Europe 1 et Cnews. « Au contraire, les plans de vol seront respectés et les Français pourront partir où ils le souhaitent. Et surtout, à l'inverse, des touristes du monde entier pourront venir en France », a-t-il ajouté.

"Ce sont des mois qui sont cruciaux pour ces compagnies, parce que les compagnies aériennes font 70 % de leur chiffre entre les mois de juillet et les mois d'août, donc elles n'ont aucun intérêt à annuler les vols. Et il faut que cette période se passe particulièrement bien pour elles, sinon la rentrée pourrait être plus compliquée ", a observé Philippe Tabarot.

Le secteur aérien est particulièrement touché par la flambée des prix du pétrole depuis le déclenchement de la guerre au Moyen-Orient. Plusieurs compagnies aériennes à bas coût, comme Transavia (filiale d'Air France-KLM), ont commencé fin avril à annuler des vols.

Pas de hausses des prix sur les billets déjà achetés

Philippe Tabarot s'est en outre une nouvelle fois exprimé vendredi sur la politique tarifaire de la compagnie espagnole Volotea, qui prévoit une modification du prix du billet, alors même que le client a déjà payé, en raison de la hausse des prix du kérosène. « Il y a des discussions avec cette compagnie sur un plan juridique, nous avançons un certain nombre d'arguments, notamment concernant le droit à la concurrence », a-t-il dit.

De son côté, le ministre des Petites et moyennes entreprises Serge Papin, interrogé sur Franceinfo, a déclaré vendredi « c'est interdit : le prix, il est ferme ». Dans un entretien à l'AFP, le directeur France de la compagnie espagnole, Gilles Gosselin, a défendu la modification du prix du billet : « La légalité de notre dispositif a été confirmée par trois cabinets indépendants spécialisés dans le droit du transport aérien et du consommateur », a-t-il assuré.

Jmi-etr/ak/am

Airbus : les livraisons d'avions accélèrent en avril malgré la pénurie de moteurs Pratt & Whitney

Air Journal - 9 mai 2026

Airbus a nettement augmenté ses livraisons d'avions en avril, malgré des tensions persistantes sur la chaîne d'approvisionnement en moteurs. L'avionneur européen reste toutefois en léger retard sur son rythme de début d'année et devra encore accélérer pour atteindre son objectif de 870 appareils livrés en 2026.

En avril, Airbus a livré 67 avions commerciaux à 39 clients, contre 60 en mars 2026. Sur les quatre premiers mois de l'année, le total atteint 181 appareils, soit un peu plus de 20% de l'objectif annuel. Cette accélération en avril est perçue comme un « signal positif » par le marché, après un premier trimestre marqué par des retards d'approvisionnement en moteurs Pratt & Whitney.

Toujours en avril, Airbus a enregistré 28 commandes d'avions commerciaux : deux A220-300 pour un client non dévoilé, quatre A320neo et un A321neo pour Scoot, six A321neo supplémentaires pour un autre client non identifié, ainsi que 15 A350-900 commandés par un client resté confidentiel.

Un début d'année encore en retrait

Malgré ce rebond, les livraisons depuis janvier restent en baisse d'environ 6% par rapport à la même période de 2025. Airbus explique ce retard par les difficultés de son fournisseur Pratt & Whitney sur les moteurs GTF qui équipent une partie des Airbus A320neo, ainsi que par des problèmes d'inspection déjà connus sur certains panneaux de fuselage.

Les stocks d'avions « prêts à livrer » mais encore immobilisés sur les parkings d'Airbus restent élevés. L'avionneur dispose d'environ 72 appareils en état de vol en stock, auxquels devraient s'ajouter près de 50 « planeurs », ces avions assemblés mais sans moteurs. Fin mars, le stock était estimé à 64 appareils, avec environ 60 planeurs.

Pression sur Pratt & Whitney

Sur le dossier des moteurs, Airbus assume désormais un ton plus ferme. Les volumes de livraisons pour l'exercice 2026 sont « fermes » mais restent « bien inférieurs aux engagements antérieurs » pris par Pratt & Whitney, souligne l'avionneur européen.

Des discussions sont en cours pour 2027, mais Airbus réclame des compensations pour les livraisons manquées. « Il reste d'importants désaccords avec Pratt & Whitney sur le nombre de moteurs qui doivent nous être livrés », a reconnu son président exécutif Guillaume Faury, qui n'exclut pas d'« aller en justice » si aucune solution amiable n'est trouvée.

Objectif 870 livraisons maintenu

Malgré ces contraintes, Airbus maintient son objectif de 870 livraisons d'avions commerciaux en 2026, un niveau qui dépasserait son record de 2019 (863 appareils). « La demande mondiale pour les avions commerciaux soutient la montée en cadence continue de notre production, que nous gérons tout en faisant face à des pénuries significatives de moteurs Pratt & Whitney », a rappelé Guillaume Faury.

L'avionneur prévoit d'atteindre un rythme de 70 à 75 monocouloirs de la famille A320neo par mois d'ici fin 2027, pour se stabiliser ensuite à 75 appareils mensuels. Cette trajectoire de montée en cadence dépend toutefois en grande partie de la capacité des motoristes à suivre.

Impact limité de la crise au Moyen-Orient

Interrogé sur les conséquences du conflit au Moyen-Orient et de la flambée des prix de l'énergie, Airbus se veut rassurant. L'avionneur affirme n'avoir constaté « aucune perturbation opérationnelle directe » sur ses chaînes ou sur ses livraisons.

L'avionneur reste toutefois attentif à la situation de certains fournisseurs très énergivores, qui pourraient être fragilisés par des coûts d'énergie durablement élevés. Pour l'heure, « il n'y a aucun signe » d'arrêts de production chez ces sous-traitants, souligne Airbus, qui estime que les défis logistiques liés au contexte géopolitique « peuvent être surmontés ».

Alain Hai

« Des compagnies aériennes vont fermer dès septembre » : le patron de Wizz Air lance l'alerte sur le kérosène

Le tribunal d'unet - 9 mai 2026

Le ciel européen n'a jamais été aussi menaçant pour les compagnies aériennes. Le patron de Wizz Air, József Váradi, vient de lâcher une déclaration qui fait froid dans le dos : si le prix du kérosène reste à son niveau actuel, certaines compagnies européennes pourraient tout simplement mettre la clé sous la porte dès la rentrée de septembre. Et ce n'est pas un cas isolé — d'autres voix dans l'industrie disent exactement la même chose.

Pourquoi l'été ne suffira pas à sauver les compagnies

En apparence, tout va bien. Les compagnies aériennes vendent actuellement leurs billets pour la haute saison estivale, la période où les prix sont les plus élevés et les avions les plus remplis. C'est le moment de l'année où les compagnies augmentent leurs tarifs et engrangent du cash. Mais selon Váradi, ce matelas financier a une date d'expiration très précise.

« On perd la dynamique à la fin juin », a-t-il confié au Telegraph. En clair : à partir de juillet, la demande commence à faiblir, les marges se réduisent, et les compagnies qui tiennent

grâce à l'été se retrouvent en apnée. Ajoutez à ça un carburant dont le prix a doublé, et vous obtenez un cocktail explosif.

Le PDG hongrois connaît bien le calendrier des faillites aériennes. « Les compagnies font faillite deux fois par an : en septembre et en février », rappelle-t-il. Deux creux saisonniers où la trésorerie est au plus bas. Les compagnies aux positions de liquidité fragiles vont subir une pression « immense » dès septembre, selon ses mots. Personne ne retire de capacité pendant l'été parce qu'on gagne encore de l'argent. Mais l'hiver, c'est une tout autre histoire.

Lufthansa a déjà commencé à tailler dans le vif

Certaines compagnies n'ont pas attendu septembre pour réagir. Lufthansa a pris une décision radicale : 20 000 vols supprimés sur le réseau européen cet été. Vingt mille. La compagnie allemande estime que ces annulations permettront d'économiser 40 000 tonnes de kérosène, tout simplement parce que ces vols court-courriers étaient devenus « non rentables ».

Les aéroports de Francfort, Munich, Zurich, Vienne, Bruxelles et Rome sont tous concernés par ces coupes. Le calcul est simple et brutal : quand le prix du carburant double, un vol à moitié rempli entre deux villes européennes devient une hémorragie financière. Lufthansa a d'ailleurs expliqué que les coûts du kérosène avaient « doublé depuis le début du conflit iranien ». Autant dire que la pénurie de kérosène en Europe n'est plus un scénario hypothétique.

Váradi anticipe un mouvement massif à l'échelle du continent. « Mon attente personnelle, c'est qu'on va voir un déluge de capacité retirée du marché en septembre et octobre. » Un déluge. Pas un ajustement, pas une optimisation — un effondrement de l'offre aérienne. Mais la question qui inquiète le plus, c'est de savoir quelles compagnies y survivront.

British Airways et Air France dans la zone de turbulences

Ce ne sont pas seulement les low-cost qui tremblent. József Váradi a explicitement cité British Airways et Air France parmi les compagnies qui pourraient « avoir du mal ». Quand le patron d'une compagnie aérienne nomme des mastodontes du secteur comme étant en difficulté, c'est que la crise a changé d'échelle.

British Airways a d'ailleurs déjà fait parler d'elle récemment pour de mauvaises raisons opérationnelles. Air France, de son côté, doit gérer un réseau long-courrier gourmand en kérosène. Les compagnies déjà fragiles financièrement sont les premières visées, mais les grandes ne sont pas immunisées. La crise du carburant ne fait pas de distinction entre le siège en classe affaires et la place au fond du Ryanair.

Le lobby Airlines UK a d'ailleurs tiré la sonnette d'alarme auprès du gouvernement britannique. Son message est direct : si les ministres veulent éviter une perturbation massive du transport aérien, il faut agir maintenant. Le syndicat réclame que les raffineries produisent davantage de kérosène, que du carburant de grade américain soit importé pour les appareils compatibles, et que certaines taxes et régulations environnementales soient temporairement suspendues. Un programme d'urgence qui en dit long sur la gravité de la situation.

Le détroit d'Ormuz, épice d'une crise qui pourrait durer 18 mois

Pour comprendre pourquoi le kérosène coûte si cher, il faut regarder vers le Moyen-Orient. Depuis le début du conflit américano-israélien avec l'Iran, le détroit d'Ormuz est

pratiquement fermé aux tankers. Ce goulet d'étranglement, par lequel transitait une part massive de l'approvisionnement mondial en pétrole, est devenu un verrou géopolitique. Résultat : les livraisons de carburant depuis le Moyen-Orient sont perturbées, et les prix s'envolent.

Mais le plus inquiétant dans la déclaration de Váradi, c'est sa projection temporelle. Selon lui, même si le détroit d'Ormuz rouvrait demain, les coûts du carburant pourraient rester élevés pendant encore 18 mois. Dix-huit mois. C'est-à-dire que les compagnies qui espèrent un retour rapide à la normale se bercent d'illusions. La crise du kérosène est là pour durer, et les conséquences vont se faire sentir bien au-delà de cet été.

Pour les familles françaises qui ont déjà réservé leurs vacances, le tableau n'est pas rassurant. Entre les vols annulés en cascade, les prix qui flambent et le risque de faillites, l'été 2026 s'annonce chaotique dans les aéroports européens. Et si votre vol est annulé à cause de la pénurie, ne comptez pas forcément sur une indemnisation automatique.

Ryanair vs Wizz Air : la guerre des mots entre PDG

La crise du kérosène a aussi déclenché une passe d'armes entre patrons de compagnies. Quelques jours avant la sortie de Váradi, le patron de Ryanair, Michael O'Leary, avait affirmé que Wizz Air et airBaltic pourraient épuiser leurs réserves de cash d'ici la fin de l'hiver. Selon O'Leary, ces deux compagnies n'ont pas verrouillé de contrats de couverture carburant à prix bas — ce qui les expose en première ligne.

Le patron irlandais a précisé que les coûts de carburant de Ryanair avaient bondi de 50 millions de livres sterling rien que sur le mois d'avril. Pour Wizz Air et airBaltic, qui n'ont pas cette couverture, l'hémorragie serait bien pire. O'Leary a même avancé un calendrier : si les prix du pétrole ne baissent pas, les deux compagnies pourraient « s'effondrer d'ici octobre ou novembre ».

La réponse de Váradi ne s'est pas fait attendre. Le patron de Wizz Air a balayé ces affirmations, assurant que sa compagnie ne souffrait d'aucun problème de liquidité et disposait de 2 milliards d'euros en cash — soit environ 1,7 milliard de livres. Un trésor de guerre conséquent, qui devrait offrir un coussin de sécurité. Reste à savoir combien de temps ce coussin tiendra si le carburant continue de flamber.

Ce que ça change concrètement pour les voyageurs cet été

Concrètement, le scénario qui se dessine est assez clair. Cet été, les vols seront plus chers, moins nombreux, et certaines lignes vont tout simplement disparaître. Les compagnies les plus fragiles vont tenir tant que la haute saison leur permet de vendre des billets à prix fort. Mais dès que la rentrée arrivera, les comptes ne seront plus à l'équilibre.

Si vous avez réservé un vol pour l'été, vérifiez régulièrement le statut de votre réservation. Les annulations de Lufthansa ne sont qu'un début — d'autres compagnies vont suivre. Et si votre billet est déjà réservé, attendez-vous à d'éventuels suppléments carburant. Certains voyageurs se tournent d'ailleurs vers des alternatives comme le train de nuit pour éviter la roulette aérienne.

Le message de Váradi est sans ambiguïté : la crise du kérosène n'est pas un hoquet passager. C'est un séisme structurel qui va redessiner la carte du transport aérien européen. Et les premiers tremblements se feront sentir dans moins de cinq mois.

Belgique : trafic aérien fortement perturbé le 12 mai sur fond de manifestation nationale

Air Journal- 10 mai 2026

Une manifestation nationale organisée le mardi 12 mai 2026 par le front commun syndical va provoquer « des perturbations majeures du transport aérien » en Belgique, en particulier à Bruxelles. Les syndicats entendent dénoncer la politique socio-économique du gouvernement fédéral, notamment en matière de pouvoir d'achat, de pensions et d'indexation automatique des salaires.

Brussels Airport a demandé aux compagnies aériennes d'annuler préventivement une large part de leurs vols ce jour-là. L'aéroport Bruxelles-Zaventem estime qu'« un peu moins de la moitié des vols au départ pourront être assurés » le 12 mai, le reste étant supprimé ou reprogrammé. L'objectif est d'éviter des files d'attente ingérables aux contrôles de sécurité et aux comptoirs d'enregistrement, en raison de la participation d'une partie du personnel de sûreté et de manutention à la manifestation.

Brussels Airlines a déjà annoncé une réduction d'environ 60% de son programme de vols ce jour-là, avec un impact plus marqué sur le long-courrier, en raison des nombreux passagers en correspondance. « Les voyageurs dont le vol est annulé peuvent soit en réserver un autre, soit demander un remboursement », précise la compagnie aérienne, qui prévient que des annulations supplémentaires restent possibles.

Quand à l'aéroport Charleroi-Bruxelles Sud, il sera totalement à l'arrêt le 12 mai. La plateforme dédiée aux low cost a annoncé qu'« en raison de la journée nationale d'actions et du manque d'effectifs présents pour assurer les opérations en toute sécurité, l'aéroport ne pourra pas opérer les vols prévus au départ et à l'arrivée ». Concrètement, tous les vols au départ et à destination de Charleroi-Bruxelles Sud ce jour-là sont annulés.

Transports publics et services au ralenti

Au-delà des aéroports, la manifestation aura aussi un impact sensible sur les transports publics, en particulier à Bruxelles. La STIB, l'opérateur bruxellois de métro, tram et bus, s'attend à « de fortes perturbations » sur l'ensemble de son réseau. « Il n'est actuellement pas possible de prévoir l'ampleur des perturbations », indique l'opérateur, qui recommande aux voyageurs « de prévoir des solutions alternatives » pour leurs déplacements dans la capitale.

Certaines lignes pourront être interrompues en raison du passage du cortège de la manifestation dans le centre-ville. Les services administratifs de la Ville de Bruxelles et d'autres services publics annoncent aussi un fonctionnement réduit ou des guichets fermés, en raison du préavis de grève qui couvre l'ensemble de la journée. En revanche, le trafic ferroviaire international, notamment les trains Eurostar, devrait circuler normalement, même si des retards locaux restent possibles à cause de la circulation en ville.

Pensions, pouvoir d'achat et indexation au cœur des revendications

La mobilisation du 12 mai est appelée par les trois grandes organisations syndicales belges – la FGTB, la CSC et la CGSLB – réunies en front commun. Les syndicats dénoncent les mesures socio-économiques du gouvernement fédéral, qu'ils jugent défavorables aux travailleurs. Ils

revendiquent notamment des « pensions dignes sans malus », le maintien intégral de l'indexation automatique des salaires et la protection du pouvoir d'achat face à l'inflation.

« Le 12 mai, faisons entendre la voix des travailleurs », lance la FGTB, qui appelle à une grande manifestation nationale dans les rues de Bruxelles. Les syndicats mettent aussi en garde contre des réformes qui, selon eux, fragilisent la sécurité sociale et les services publics. Cette journée de mobilisation devrait rassembler des travailleurs de nombreux secteurs, du transport à la fonction publique, ce qui explique l'ampleur des perturbations annoncées sur le trafic aérien, les transports urbains et les services aux usagers.

Thierry Blancmont

Transport aérien entre l'Hexagone et l'Outre-mer : un système «à bout de souffle»

Lequotidien- 11 mai 2026

Taxes, redevances, surcoûts, absence d'alternative... Dans un rapport parlementaire remis à l'Assemblée nationale fin avril, plusieurs députés ultramarins dressent un constat sévère sur le transport aérien entre l'Hexagone et les outre-mer. Pour eux, le système actuel pénalise directement les habitants des territoires ultramarins, dont La Réunion.

Réalisé par les députés Béatrice Bellay, Élie Califer, Frantz Gumbs, Stéphane Lenormand et Davy Rimane et rendu public fin avril, le rapport s'intéresse à «l'impact des taxes et redevances qui s'appliquent au transport aérien desservant les outre-mer». Un travail de deux mois, 29 auditions, une cinquantaine de personnes interrogées et un rapport de 80 pages pour cette mission flash qui, finalement, s'est transformée à l'unanimité des membres en mission d'information afin d'accroître sa visibilité.

Et le diagnostic est sans détour : le secteur est aujourd'hui «à bout de souffle» et confronté à un véritable «maquis de taxes, redevances et surcharges». Les parlementaires rappellent que les compagnies aériennes desservant les outre-mer doivent supporter des contraintes importantes malgré des marges déjà fragiles.

Une taxe pour financer des trains... qui n'existent pas dans les Outre-mer

Or, soulignent-ils, «les spécificités des territoires ultramarins sont encore insuffisamment prises en compte dans les politiques nationales et européennes». Pourtant, rappellent les auteurs, les régions ultrapériphériques comme La Réunion disposent d'un statut particulier reconnu par l'Union européenne. Le rapport détaille la multitude de prélèvements qui s'ajoutent au prix des billets : taxe sur le transport aérien de passagers, redevances de navigation aérienne, taxes de sûreté ou encore contributions environnementales. Certaines servent directement à financer les infrastructures et les services aéroportuaires, d'autres alimentent le budget général de l'État.

La TSBA (taxe de solidarité sur les billets d'avion), dont 70 % du produit va au financement du rail français, est sans doute la taxe la plus discutable vu que les Outre-mer n'ont pas de train... «On fait payer aux Ultramarins le financement d'un rail et d'un train qu'ils n'utilisent pas», résume Frantz Gumbs.

Besoin de renforcer les dispositifs de continuité territoriale

Les députés alertent surtout sur les conséquences sociales de cette accumulation. Dans les Outre-mer, l'avion n'est pas un moyen de transport de confort mais «une nécessité absolue».

Pour de nombreux ultramarins, il conditionne les études, l'accès aux soins, les liens familiaux ou encore l'activité économique. Le rapport insiste ainsi sur «l'absence d'alternative crédible» au transport aérien dans ces territoires éloignés. Autre inquiétude : la hausse continue du prix des billets. Les rapporteurs craignent qu'un alourdissement supplémentaire de la fiscalité, déjà l'une des plus fortes en Europe, ne rende les déplacements encore plus difficiles pour les populations ultramarines. Le document évoque aussi le risque d'un affaiblissement des compagnies françaises desservant ces territoires

Parmi les pistes avancées, il y a la nécessité d'adapter davantage les taxes aux réalités ultramarines. Les députés plaident également pour un renforcement des dispositifs de continuité territoriale afin de préserver l'accessibilité des liaisons aériennes. La dotation de continuité territoriale s'élève en effet à 17 euros par habitant dans les Outre-mer, contre plus de 700 euros par habitant en Corse !

Ils appellent aussi les élus ultramarins à se regrouper pour mieux faire pression sur le gouvernement lors de la prochaine loi de finances et des arbitrages pour le budget 2027. Les députés encouragent enfin la société civile à se mobiliser, notamment à travers la création d'associations d'usagers pour établir un autre contre-pouvoir face à l'Etat et aux compagnies.

.Yves-Éric Houpert

Kérosène américain, surcharge carburant, créneaux de décollage... Bruxelles assouplit ses règles pour faire face à la crise du secteur aérien

Les Echos- 9 mai 2026

Pour sécuriser la saison estivale, la Commission a dévoilé vendredi ses orientations pour soutenir l'aviation commerciale européenne. Une copie fortement alignée avec les demandes des compagnies aériennes.

Ecarter la pénurie, sécuriser l'été. Vendredi, la Commission européenne a dévoilé sa nouvelle feuille de route visant à protéger l'aviation commerciale fragilisée par la guerre au Moyen-Orient. Une copie censée protéger les passagers tout en assurant la continuité des liaisons aériennes, fortement alignée avec les demandes des transporteurs. Comme le réclamaient les compagnies, Bruxelles et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ont ouvert la voie à une utilisation du Jet A, un kérosène produit aux Etats-Unis, afin d'écartier tout risque de pénurie de carburant.

Selon l'AESA, une éventuelle introduction du Jet A en Europe, en remplacement du Jet A-1 traditionnellement consommé sur le Vieux Continent, « ne poserait pas de problème de sécurité, à condition que cette introduction soit correctement gérée ». Très similaires, ces deux types de kérosène ont simplement un point de congélation différent, de -47 °C pour le Jet A-1 contre -40 °C pour le Jet A. « L'utiliser implique seulement de voler un peu moins haut, explique un patron de compagnie aérienne, des avions à destination de l'Europe en consomment déjà d'ailleurs ».

Le kérosène américain représente surtout une alternative au kérosène importé du Moyen-Orient via le détroit d'Ormuz, qui représentait avant la crise près de 20 % du carburant consommé en Europe. « C'est une excellente nouvelle, applaudit un autre pont du secteur. Les Etats-Unis sont excédentaires et peuvent quasiment couvrir à eux seuls ce qu'on importait du Golfe. Trump devrait être ravi de vendre à prix d'or son Jet-A, même si cela lui donnerait un nouveau moyen de pression sur l'Europe ».

Plus de flexibilité

Pour Bruxelles et Paris qui, à la demande des compagnies aériennes, plaident également en faveur du Jet-A, la priorité est avant tout d'éviter la panne sèche. Pour le secteur, la saison estivale est décisive et peut représenter jusqu'à 70 % du chiffre d'affaires des transporteurs. En cas de pénurie, les vols les moins rentables auraient été annulés massivement.

C'est d'ailleurs pour « éviter la fermeture de certaines liaisons » que la Commission assouplit également la règle d'emport de carburant. Dorénavant, les avions desservant les aéroports les moins bien alimentés en kérosène pourront voler le réservoir plein, et non plus rempli à 90 % maximum comme le prévoyait le règlement RefuelEU Aviation pour limiter le poids des avions et donc leurs émissions.

Autre satisfaction pour les compagnies aériennes, Bruxelles s'est résolu à lever temporairement la clause du grand-père. Cela permet aux compagnies aériennes qui annuleraient des vols de conserver leur créneau de décollage l'année prochaine, habituellement remis en jeu si inutilisé plus de 20 % du temps. En cas de « non-utilisation justifiée des créneaux horaires, les transporteurs ne sont pas pénalisés pour la non-utilisation des créneaux qui leur sont attribués », écrit la Commission.

Pas d'augmentation rétroactive du prix des billets

Si Bruxelles a répondu favorablement à la majeure partie des demandes des compagnies aériennes, l'exécutif européen a en revanche haussé le ton concernant le respect du droit des passagers. La Commission estime notamment que « la hausse des prix du carburant ne saurait constituer une circonstance exceptionnelle » justifiant une annulation de vol. En conséquence, les compagnies aériennes restent tenues d'indemniser leurs passagers en cas d'annulation de dernière minute, « sauf en cas de pénurie locale de carburant ».

De plus, « le règlement relatif aux services aériens impose aux compagnies aériennes d'afficher le prix final des billets dès le départ », rappelle Bruxelles. Ceci afin de garantir la transparence des prix des billets d'avion et d'éviter aux passagers des frais imprévus. Par conséquent, « la facturation rétroactive de frais supplémentaires, tels que les surcharges carburant, est interdite », écrit noir sur blanc la Commission.

Cette clarification risque de faire voler en éclat l'argumentaire de Volotea pour justifier sa « fair travel promise ». Depuis le 16 mars, la low cost espagnole a instauré une surcharge kérosène sous la forme d'un ajustement a posteriori du « prix des billets en fonction des cours du marché du carburant ». Concrètement, sept jours avant le départ du vol, la compagnie peut demander à ses passagers de payer un supplément pouvant aller jusqu'à 14 euros. En plus du prix du billet payé initialement.

Un mécanisme allant potentiellement à l'encontre du droit des passagers qui avait retenu l'attention du gouvernement français. « Le prix du billet est ferme, on ne peut pas arguer des surcharges de carburants », avait affirmé mercredi le ministre du Commerce Serge Papin à la sortie de la réunion avec les acteurs de l'aérien. Avant d'annoncer que les services de la répression des fraudes allaient contrôler ce dispositif en coopération avec la Direction générale de l'Aviation civile.

Charles Plantade

Grève du personnel au sol d'Air France en Guyane : les agents dénoncent une réorganisation « prématurée »

Franceinfo- 8 mai 2026

Prévu sur 24 heures, le mouvement de grève du personnel au sol d'Air France en Guyane a pris fin ce vendredi. Les agents dénoncent un projet de réorganisation jugé prématuré et attendent désormais une réunion avec la direction régionale avant d'envisager une éventuelle suite au mouvement.

Un mouvement social a touché le personnel au sol d'Air France en Guyane. Il a mobilisé principalement les agents de piste du pôle avion de la compagnie. Selon les grévistes, une douzaine de salariés étaient directement concernés par cette mobilisation, à laquelle se sont joints une dizaine d'agents du pôle client. Selon les grévistes, cela représente près de 90 % du personnel au sol d'Air France en Guyane.

Un projet de réorganisation contesté

Au cœur des revendications : un projet de réorganisation prévu à l'horizon 2027, que les salariés jugent inadapté à la situation actuelle. « L'anticipation est mal venue. On n'est pas encore dans la situation prévue », expliquent les agents mobilisés. Ils dénoncent notamment un projet qui, selon eux, ne peut être appliqué « ni en l'état, ni dans les conditions actuelles », notamment concernant les perspectives d'externalisation de certaines activités.

Les professionnels pointent également un important manque de communication de la part de la direction.

Des discussions jugées insuffisantes

Une réunion s'est tenue mardi dernier (6 mai) avec la direction locale. D'après l'intersyndicale FO-CGT-Unsa, quelques avancées ont été proposées, mais celles-ci « ne figuraient même pas dans les revendications initiales ».

Le préavis de grève, prévu sur 24 heures, a pris fin. Une nouvelle rencontre avec la direction régionale doit avoir lieu la semaine prochaine, même si aucune date n'a encore été arrêtée. En fonction de l'évolution des discussions, les syndicats décideront de la suite à donner au mouvement.

Les syndicats évoquent par ailleurs un climat de tension au sein du management.

Des métiers essentiels au fonctionnement des vols

Les agents de piste jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement des opérations aériennes. Ils assurent notamment le chargement et le déchargement des bagages, les vérifications autour de l'avion, les opérations de sécurité, le contrôle de masse ainsi que les interventions techniques au sol. De leur côté, les agents du pôle client interviennent lors de l'enregistrement et de l'embarquement des passagers.

Une « sonnette d'alarme » sur les conditions de travail

Au-delà du projet de réorganisation, les salariés dénoncent également un matériel vieillissant et des conditions de travail dégradées.

Pour Peggy Riquier, membre de l'intersyndicale, cette grève se veut aussi « une sonnette d'alarme » afin de « revenir à une communication plus saine, à des conditions de travail plus saines et travailler ensemble intelligemment en prenant en compte l'expertise de chacun ».

Vols maintenus selon la Direction

Contactée, la direction d'Air France en Guyane assure que le programme de vol a été assuré

sans retard. Elle ne précise toutefois pas si ces vols ont pu être maintenus grâce à une externalisation des services au sol.

Murielle Charlotte, directrice locale d'Air France, confirme une rencontre la semaine prochaine entre les grévistes et la direction régionale : « Les discussions sont en cours : le dialogue n'est pas rompu ».

Par Audrey Virassamy

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