

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 12 mai 2026 :

- **Consultation publique sur les aides d'État dans l'aérien : Bruxelles veut revoir les règles du jeu**
 - **Aérien été 2026 : « Nous avons de bons engagements clients »**
 - **Kérosène, taxes, demande en berne : l'aérien français craint un contrecoup à l'automne**
 - **Transport aérien américain : un nouveau round de consolidation possible ?**
 - **Katmandou : un Airbus A330 de Turkish Airlines évacué d'urgence après un feu sur le train d'atterrissage**
 - **Hantavirus : vols sous surveillance après les premiers cas parmi les passagers européens**
 - **Hélicoptères, taxis aériens électriques... : comment la Côte d'Azur se prépare à la révolution du transport aérien**
-

Consultation publique sur les aides d'État dans l'aérien : Bruxelles veut revoir les règles du jeu

Tour Mag -11 mai 2026

La Commission européenne a lancé une consultation publique sur la révision des règles encadrant les aides d'État au transport aérien. Présenté le 11 mai 2026, ce projet prévoit notamment le maintien d'un soutien aux petits aéroports, la suppression des aides au lancement de nouvelles lignes et un renforcement des critères environnementaux. Les parties prenantes ont jusqu'au 11 juin pour transmettre leurs observations.

La Commission européenne a ouvert, lundi 11 mai, une consultation publique sur son projet de révision des lignes directrices encadrant les aides d'État dans le secteur du transport aérien. Ce nouveau texte doit remplacer les règles actuellement en vigueur, adoptées en 2014, afin de tenir compte des profondes mutations du secteur au cours de la dernière décennie.

Les parties prenantes – compagnies aériennes, aéroports, États membres ou organisations professionnelles – ont jusqu'au 11 juin 2026 pour transmettre leurs observations.

Dans son projet, Bruxelles estime que les règles actuelles ne correspondent plus totalement à la réalité du marché. Depuis 2014, le secteur aérien a dû faire face à plusieurs bouleversements majeurs : croissance du trafic avant la crise sanitaire, pandémie de Covid-19, flambée des coûts énergétiques mais aussi accélération des objectifs climatiques européens.

Les lignes directrices de 2014 définissaient les conditions dans lesquelles certaines aides publiques aux compagnies aériennes et aux aéroports pouvaient être considérées comme compatibles avec les règles européennes de concurrence.

Des aides en fonction du volume de trafic des aéroports

Parmi les principales évolutions proposées, la Commission souhaite continuer à autoriser des aides au fonctionnement pour les aéroports accueillant moins d'un million de passagers par an.

Bruxelles considère que les plateformes de moins de 500 000 passagers restent structurellement fragiles et peu susceptibles de fausser la concurrence à l'échelle européenne. Les aides qui leur sont accordées pourraient ainsi être exemptées de notification préalable dans le cadre du futur RGEC (Règlement général d'exemption par catégorie).

Pour les aéroports accueillant entre 500 000 et un million de passagers, la Commission prévoit une période transitoire de cinq ans durant laquelle les aides au fonctionnement resteraient possibles. Elle estime que nombre de ces infrastructures n'ont toujours pas retrouvé leur niveau d'activité d'avant la pandémie.

En revanche, les aéroports dépassant le million de passagers devront assumer seuls leurs coûts d'exploitation.

Supprimer les aides au démarrage accordées pour l'ouverture de nouvelles lignes aériennes

La Commission propose par ailleurs de supprimer les aides au démarrage accordées pour l'ouverture de nouvelles lignes aériennes.

Selon Bruxelles, ces dispositifs ont été peu utilisés depuis 2014 et le marché européen, désormais totalement libéralisé, doit conduire les compagnies aériennes à assumer elles-mêmes le risque commercial lié au lancement de nouvelles dessertes.

La révision s'inscrit aussi dans les objectifs climatiques de l'Union européenne. Bruxelles rappelle que le secteur des transports devra réduire ses émissions de 90 % d'ici 2050 dans le cadre du Pacte vert européen, et que l'aviation devra contribuer à cet effort.

La Commission précise que le secteur pourra continuer à bénéficier de dispositifs d'aides liés à la décarbonation prévus dans d'autres cadres européens consacrés au climat, à l'énergie ou à l'industrie propre.

Adoption définitive prévue au premier trimestre 2027

Ce projet de révision fait suite au « bilan de qualité » réalisé en 2020, qui avait mis en avant la nécessité d'actualiser les règles existantes au regard de l'évolution du marché et des priorités environnementales de l'Union.

Après la consultation publique et des échanges avec les États membres, l'adoption définitive des nouvelles lignes directrices est prévue au premier trimestre 2027.

« Les nouvelles règles en matière d'aides d'État que nous proposons pour le secteur de l'aviation trouvent le juste équilibre entre le maintien des aéroports importants pour la connectivité régionale et la transition du secteur vers un avenir durable et plus vert », a déclaré Teresa Ribera, vice-présidente exécutive chargée d'une transition propre, juste et compétitive.

Elle ajoute : « La proposition présentée aujourd'hui fait en sorte que le financement public est là où il est le plus nécessaire, tout en garantissant des conditions de concurrence équitables au sein du marché unique. »

Aérien été 2026 : « Nous avons de bons engagements clients »

Tour Mag - 12 mai 2026

Les compagnies aériennes adhérentes du SCARA et les aéroports français ont tiré la sonnette d'alarme la semaine dernière. Face à la hausse des cours du baril et à une demande plus fluctuante, les transporteurs voient parfois les courbes se croiser. Ce climat peut-il provoquer des dégâts au sein du pavillon français ? Le gouvernement peut-il venir en aide aux transporteurs ? Nous avons posé la question à Pascal de Izaguirre, président de la FNAM.

Depuis un mois, le cours du baril est orienté à la baisse.

La décade, selon les statistiques de l'IATA, atteint 13,5 % sur les quatre dernières semaines, mais la hausse sur un an reste malgré tout considérable, à +80,9 %.

Le kérosène vaut 56,76 dollars de plus que le Brent, ce qui correspond à l'écart entre le prix du pétrole brut et celui du produit raffiné. De quoi mieux comprendre pourquoi Total peut se permettre de maintenir des prix à la pompe stables, sans voir ses bénéfices chuter.

Dans ce contexte, couplé à une demande parfois en berne selon les destinations, le Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes (SCARA) et l'Union des aéroports français (UAF) ont tiré la sonnette d'alarme.

Ils demandent des mesures de soutien au gouvernement, dont la suspension de la hausse de la TSBA. Faut-il vraiment s'alarmer de la situation ? Pascal de Izaguirre a voulu se montrer rassurant sur l'état du pavillon français. Il n'est pas question, selon lui, d'être alarmiste.

"Nous n'avons à ce jour pas d'inquiétude particulière.

C'est pour cela qu'il n'y a pas de cadre systémique d'aides pour l'aérien. Chaque compagnie discute avec l'administration de solutions spécifiques et adaptées à son cas. C'est du one to one.

Le gouvernement est prêt à soutenir les compagnies qui auraient des positions de trésorerie difficiles à travers des reports de charges", nous explique le président de la FNAM.

Aérien : les ministres "ont assuré le secteur du soutien de l'État"

D'ailleurs, certains acteurs ont d'ores et déjà déposé des dossiers pour demander un soutien spécifique auprès de l'exécutif.

Hormis ces cas, le PDG de Corsair s'est globalement félicité de la réunion qui s'est tenue la semaine dernière en présence de plusieurs ministres.

Un long moment d'échange, très productif, qui poursuivait plusieurs objectifs.

"C'était une réunion de qualité, nous sommes satisfaits, nous ne nous en attendions pas à autant, il faut le dire.

Nous avons quand même quatre ministres, c'est la première fois que je vois cela. Ils ont assuré le secteur du soutien de l'État, tout en apportant des réponses concrètes.

Ils ont pu rassurer tout le monde sur la capacité des compagnies aériennes à maintenir leur programme de vols.

Et l'ensemble des transporteurs veulent maintenir la totalité de leur programme de vols, car des annulations seraient la pire des choses en pleine saison estivale", estime le dirigeant.

L'un des messages forts adressés aux professionnels du tourisme et aux Français concernait une potentielle pénurie de kérosène dans les semaines à venir.

La réponse de l'exécutif a été claire : ce scénario ne se produira ni à court ni à moyen terme. Et si des tensions devaient apparaître, il serait alors possible de débloquer des réserves stratégiques.

Selon les données partagées par la Commission européenne que nous avons pu consulter, datant de mai 2025, la France possède la plus importante réserve stratégique de kérosène en Europe.

Notre pays détient 22,6 % des stocks européens, soit 1,178 million de tonnes. Chaque année, la France consommerait environ 7 millions de tonnes de ce carburant. La pénurie n'aura donc pas lieu.

Le dossier de la TSBA dépend du prochain projet de loi de finances

Sur les sujets financiers, *"on peut demander des subventions, des aides, on ne les aura pas.*

Il n'y a pas de marge de manœuvre en France et toutes les aides de l'État doivent être soumises à Bruxelles. Leur instruction prend du temps, vous le savez comme moi.

Toutes ces compagnies ont le temps d'éprouver de très graves difficultés avant que le dossier soit débloqué", recadre Pascal de Izaguirre.

Il y aura donc bien un soutien au cas par cas, en fonction de l'urgence de la situation, mais rien de massif.

Outre des mesures destinées à donner un peu d'air à la trésorerie des compagnies, les ministres ont évoqué des reports de charges sociales et fiscales, mais aussi un possible appui de Bpifrance à travers des prêts.

Quant à une éventuelle suspension de la TSBA, il ne faut pas s'attendre à une réponse immédiate du gouvernement.

"Concernant le sujet de la fiscalité, cela ne sera pas traité aujourd'hui. Tout le monde se concentre sur la gravité de la crise et les sujets de fiscalité, comme la TSBA, dépendent du prochain projet de loi de finances pour 2027.

Le vrai sujet est de savoir si la Commission européenne va suivre les demandes des États, concernant les assouplissements, que ce soit sur les approvisionnements en Jet A en provenance des États-Unis ou sur les créneaux", poursuit le président de la FNAM.

Aérien : "Nous avons de bons engagements de la part des clients"

Concernant la taxe dite Chirac, la FNAM reviendra bien évidemment à la charge en temps et en heure, c'est-à-dire lors des discussions qui s'ouvriront autour du prochain projet de loi de finances.

Reste à savoir quand elles s'ouvriront, alors que dans un an se tiendra l'élection présidentielle. L'exécutif planche actuellement sur une possible reconduction du PLF 2026.

L'Inspection générale des finances (IGF) a été chargée, selon BFM, d'évaluer l'impact de cette solution, au cas où aucun compromis parlementaire ne serait trouvé d'ici fin décembre 2026.

En fin de semaine, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a publié des recommandations pour favoriser l'utilisation du kérosène américain, afin d'éviter tout risque de pénurie.

Inutilisé en Europe, le Jet A possède des caractéristiques propres, notamment en matière de point de congélation et de conductivité électrique.

Une manière de rassurer les voyageurs, mais aussi les marchés, et peut-être, par ricochet, de détendre le cours du kérosène. En attendant de voir les prix à la pompe dans les aéroports français et européens baisser, les compagnies doivent composer avec l'attentisme des clients.

"Serge Papin s'est montré optimiste pour l'été qui arrive, c'est son rôle.

En tant que président de la FNAM, et je parle au nom des autres compagnies, je n'ai pas d'inquiétude particulière au sujet de l'été. Nous avons de bons engagements de la part des clients, les carnets de commandes sont plutôt bien remplis, même s'il subsiste un certain attentisme.

Nous espérons que la communication consécutive à la réunion avec les ministres va débloquer tout cela et permettre aux voyageurs de se projeter. Et puis nous estimons que les Français voudront partir," conclut-il.

Kérosène, taxes, demande en berne : l'aérien français craint un contrecoup à l'automne

Air Journal - 10 mai 2026

Le transport aérien français estime pouvoir passer la saison estivale malgré la flambée du prix du kérosène liée à la crise au Moyen-Orient, mais redoute déjà un choc économique à l'automne si la situation perdure. Entre hausse des coûts d'exploitation, pression fiscale et demande des voyageurs sous tension, le secteur avertit qu'il sortira « très fragilisé » de cette séquence.

Pour l'instant, les professionnels se veulent rassurants pour les vacances d'été. « Il n'y aura pas de pénuries de kérosène pendant la période estivale », assure Thomas Juin, président de l'Union des aéroports français et francophones associés (UAF & FA), évoquant un approvisionnement en kérosène « sous contrôle » malgré la volatilité des prix. Également, le ministre des Transport Philippe Tabarot a indiqué vendredi au micro d'Europe 1, que les compagnies aériennes maintiendraient leurs vols pour les mois de juillet et août, malgré la hausse du prix du kérosène. « Les plans de vols seront respectés et les Français pourront partir où ils le souhaitent », a promis le ministre.

Les compagnies aériennes françaises ont déjà ajusté leur offre, en réduisant certaines fréquences ou en adaptant les itinéraires, mais sans plan massif d'annulations. Les hausses de tarifs sont en revanche inévitables : la flambée des cours du pétrole et du kérosène, dopée par le conflit au Moyen-Orient, se répercute progressivement sur le prix des billets, en particulier sur le long-courrier.

Un kérosène à des niveaux rarement vus

Depuis le déclenchement du conflit au Moyen-Orient fin février, le kérosène a franchi des paliers rarement observés. Le carburant d'aviation est passé de 800 dollars la tonne à environ 1 500 dollars dans les premières semaines du conflit, avant de grimper encore à 1 600 dollars. Une hausse qui constitue aujourd'hui le principal facteur de perturbation du transport aérien. Les transporteurs qui avaient couvert une partie de leurs achats de carburant à l'avance sont un peu mieux protégés à court terme, mais cette protection ne pourra pas durer indéfiniment.

« On passera l'été, mais le secteur ne sortira pas indemne »

Aussi, au-delà de l'été, le ton se fait nettement plus inquiet. « On passera l'été, mais le secteur ne sortira pas indemne de cette crise énergétique qui s'annonce structurelle », prévient Thomas Juin. « Tout le secteur sortira très fragilisé. Ce qui est à craindre, c'est qu'on subisse le contrecoup à l'automne », ajoute-t-il, en référence à un possible recul de l'offre et à une baisse du trafic aérien.

Le président de l'UAF rappelle qu'en 2025, une première « deuxième vague de suppression de lignes » était déjà intervenue à l'automne, après le triplement de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA). « On a eu pratiquement un million de sièges supprimés sur nos aéroports français en adoptant cette taxe », estime-t-il. Pour les acteurs du secteur,

l'enchaînement hausse des taxes + explosion du du prix carburant crée un risque de casse durable.

La menace d'un effet ciseaux à l'automne

Si la crise au Moyen-Orient et la tension sur les hydrocarbures se prolongent, le transport aérien français redoute un effet ciseaux à partir de l'automne. D'un côté, les coûts d'exploitation s'envolent avec un carburant plus cher et des taxes en hausse ; de l'autre, la demande des ménages reste contrainte par l'inflation, limitant la capacité des compagnies aériennes à répercuter intégralement ces surcoûts sur les prix des billets d'avion.

Les compagnies aériennes pourraient alors être contraintes de réduire davantage leur programme de vols, de fermer les lignes les moins rentables ou de ralentir leurs projets de développement. Certaines analystes évoquent même, au niveau européen, un risque de fragilisation ou de faillite pour les acteurs les plus exposés si les prix du carburant restaient durablement élevés.

Un appel à alléger la pression fiscale

Face à ce contexte, les représentants du secteur appellent le gouvernement français à revoir certaines mesures fiscales. Thomas Juin demande notamment la suppression du triplement de la taxe sur les billets d'avion, jugé intenable dans la conjoncture actuelle. « On ne peut pas laisser survivre le transport aérien français avec une telle accumulation de contraintes alors que la concurrence internationale reste très forte », plaide-t-il en substance.

Les acteurs du secteur rappellent en parallèle qu'ils restent engagés dans la décarbonation, via l'usage croissant de carburants durables (SAF) et le renouvellement des flottes, mais soulignent que cette transition suppose des investissements importants, difficiles à maintenir si la rentabilité s'effondre. Pour l'heure, l'été devrait bien se dérouler pour les passagers... mais l'atterrissage de l'automne pourrait être nettement plus brutal pour les compagnies françaises.

Transport aérien américain : un nouveau round de consolidation possible ?

Air & Cosmos - 11 mai 2026

La proposition de rapprochement faite par United en direction d'American Airlines a été sèchement refusée, cette dernière mettant en avant les règles de concurrence. Néanmoins, ce mouvement inattendu cache peut-être aussi des fragilités, qui sont amplifiées par l'envolée actuelle des prix du pétrole, et qui a déjà fait une première victime aux États-Unis : Spirit Airlines.

Le 27 avril dernier, le directeur général de United Airlines, Scott Kirby est sorti du bois. Pour répondre aux rumeurs de plus en plus insistantes qui se faisaient jour sur le sujet, ce dernier a confirmé qu'il avait effectivement pris contact avec la direction d'American Airlines. « J'ai contacté American Airlines pour explorer une fusion, car j'étais convaincu que nous pourrions accomplir ensemble quelque chose d'extraordinaire pour nos clients. J'ai toujours su que la réussite (et l'approbation) d'une fusion dépendait de son impact positif sur les clients et de la présence d'un partenaire partageant ma vision ambitieuse. J'étais persuadé que cette fusion, fondée sur l'ajout et non la soustraction, et visant à créer une compagnie aérienne d'exception plébiscitée par les clients, obtiendrait l'aval des autorités de régulation. J'espérais présenter ce projet à American Airlines, mais la compagnie a refusé d'en discuter

et a même publiquement clos le débat. Sans partenaire disposé à collaborer, un projet d'une telle envergure est tout simplement impossible », a déclaré Scott Kirby dans un « statement ».

La fin de non-recevoir d'American

En effet, dès le moment où cette possible fusion avait été évoquée, le président d'American Airlines, Robert Isom, avait clairement annoncé que le transporteur aérien n'était pas « engagé ni intéressé par des discussions concernant une fusion avec United Airlines ». Lors de la présentation des résultats trimestriels d'American, Robert Isom a renchéri en affirmant qu'une fusion avec United serait « négative pour la concurrence et pour les consommateurs ». Cela serait « mauvais pour les clients, mauvais pour le secteur et, au final, cela serait mauvais pour American Airlines », a-t-il martelé.

La direction d'American Airlines a notamment explicitement pris pour référence le blocage, en janvier 2024, du projet de rachat de Spirit Airlines par JetBlue, pour la somme de 3,8 Md\$. En effet, un juge fédéral de Washington, William G. Young, avait accepté les arguments du gouvernement fédéral, qui avait considéré qu'une éventuelle fusion entre Spirit Airlines et JetBlue entraînerait une augmentation significative des tarifs aériens, et était anticoncurrentielle. Si une fusion était anticoncurrentielle entre Spirit et JetBlue, elle le serait à plus forte raison encore entre deux compagnies de la taille de United et d'American Airlines. « Aux États-Unis, il y a quatre très grandes compagnies aériennes : American, Delta, United et Southwest, qui représentent de 75 à 80 % avec des parts de marché d'environ 20 % chacune », explique Didier Bréchemier, spécialiste du transport aérien et senior partner au cabinet Roland Berger. « Il y a plusieurs autres transporteurs de taille plus réduite et des compagnies régionales qui opèrent en partenariat avec les grandes compagnies aériennes », précise-t-il. « La fusion entre deux des quatre grandes compagnies représenterait donc environ 40 % du marché. Et entraînerait potentiellement la fusion de deux autres transporteurs. Il y a aurait donc un risque de duopole avec une optimisation des réseaux, avec moins de concurrence et donc des prix qui pourraient augmenter. Il pourrait y avoir un sujet concurrentiel si ce mouvement de consolidation se poursuit. »

Il reste qu'il serait extrêmement étonnant que des rapprochements possibles entre les quatre grands transporteurs américains soient même autorisés par les juges fédéraux ou les autorités de la concurrence. Pourquoi donc une compagnie de la taille de United a-t-elle pu lancer l'initiative ? « Elle recherche des moyens d'avoir plus de puissance, de dégager des synergies, dans un marché difficile avec des coûts qui augmentent, que ce soit sur le pétrole aujourd'hui, sur les SAF demain, les évolutions de la distribution plus puissante, et elle veut obtenir plus de capacité de négociation avec les constructeurs, avec les aéroports. Je comprends la logique, parce que 40 % au niveau des États-Unis, cela représente beaucoup moins à l'échelle du monde, et ce n'est pas du tout consolidé sur un marché concurrentiel international. Mais effectivement sur le strict périmètre du marché américain cela semble difficile », ajoute Didier Bréchemier.

Ceci étant dit, au niveau gouvernemental, toutes les portes ne sont pas fermées. « Qui sait quels rapprochements pourraient avoir lieu... Y a-t-il de la place pour des fusions dans l'industrie de l'aviation ? Oui, je le pense », avait déclaré le 7 avril le Secrétaire américain aux Transports Sean Duffy, dans une interview accordée à CNBC. « Si une fusion devait intervenir entre certaines des plus grandes compagnies, elles devraient se défaire d'une partie de leur actifs », avait néanmoins précisé Sean Duffy. Pour rappel, en 2024, les départements de la Justice et des Transports de l'ancienne administration Biden avaient ouvert une vaste

enquête publique sur la concurrence dans le transport aérien. Joe Biden avait fait du renforcement de la concurrence dans le transport aérien américain une priorité absolue, et son administration avait adopté une approche offensive pour bloquer les tentatives de consolidation dans le secteur.

Spirit Airlines jette l'éponge

Mais le positionnement plus libéral économiquement, et la forte hausse des prix du kérosène depuis le déclenchement du conflit entre les États-Unis, Israël et l'Iran, alimentent donc les spéculations sur une nouvelle vague de consolidation dans le secteur aérien américain. « La consolidation pourrait intervenir à un niveau moins élevé que celui des quatre grands groupes aériens leaders, pour des transporteurs qui contrôlent une part de marché moindre et plus spécifiquement au niveau des transporteurs à bas coûts », considère pour sa part John Grant, chef analyste pour la firme OAG, spécialiste des statistiques du transport aérien mondial. Il est vrai qu'à part les quatre grands groupes leaders, les transporteurs de rang inférieur peuvent se trouver dans une disparité de situations économiques et financières, l'évolution actuelle des prix du pétrole ne faisant que renforcer cette hétérogénéité. Tout récemment, le samedi 2 mai, la crise énergétique mondiale a fait sa première victime dans le transport aérien américain. La compagnie à bas coûts Spirit Airlines, qui n'était pas parvenue à se relever de l'échec de son rachat par JetBlue, a annoncé la cessation de ses activités, laissant un total de 17 000 passagers sur le carreau.

Dans sa proposition de fusion à American, le directeur général de United avait avancé un autre argument pour justifier un rapprochement. « Aujourd'hui, le déficit commercial avec les compagnies aériennes étrangères est important : elles assurent environ 65 % des vols long-courriers vers notre pays, alors que seulement 40 % des passagers sont des ressortissants étrangers ». C'est notamment le cas des compagnies du Golfe. Très régulièrement, les grandes compagnies américaines accusent les transporteurs de cette région de recevoir des subventions gouvernementales massives, ce qui leur donnerait un avantage concurrentiel déloyal. Les transporteurs US souhaitent également renégocier les accords de ciel ouvert conclus avec les Émirats arabes unis et le Qatar, qui permettent aux compagnies aériennes de voler librement entre leurs territoires.

Les fragilités conjoncturelles pèsent

Ces conditions de marché, qui sont en temps normal problématiques pour les transporteurs américains, créent une très grande fragilité dans les conditions anormalement perturbées, générées par le blocage du détroit d'Ormuz, le bouleversement de l'approvisionnement en pétrole et l'envolée des prix du baril. Les compagnies américaines, qui ne pratiquent pas de politiques de couverture contre les fluctuations des prix du pétrole, pourraient continuer à subir de plein fouet l'envolée des cours du pétrole, si le conflit avec l'Iran s'enlise. Selon les calculs de l'agence de presse spécialisée Reuters, les quatre premiers transporteurs américains pourraient faire face à un surcoût combiné de 5,8 Md\$ si les prix du kérosène se maintiennent au niveau actuel toute l'année. Des compagnies comme Alaska Airlines et JetBlue, présentes sur un marché intérieur américain très concurrentiel et générant moins de revenus premium, pourraient avoir plus de mal à amortir le choc de la crise pétrolière actuelle. Au-delà de Spirit Airlines, qui a déjà jeté l'éponge, un groupe de compagnies low cost américaines, dont Frontier, ont, selon le Wall Street Journal, demandé au gouvernement américain un programme d'aide de 2,5 Md\$, correspondant au surcoût financier que le groupe de transporteurs prévoit de supporter cette année en raison de l'envolée des prix du

pétrole. Autant de situations qui pourraient, le cas échéant, entraîner des fragilités telles qu'un nouveau round de consolidation n'est plus à exclure.

Katmandou : un Airbus A330 de Turkish Airlines évacué d'urgence après un feu sur le train d'atterrissage

Air Journal - 12 mai 2026

Un Airbus A330 de Turkish Airlines assurant le vol TK726 entre Istanbul et Katmandou a subi lundi matin un départ de feu sur un train d'atterrissage à l'atterrissage à l'aéroport international Tribhuvan, sans faire de blessés parmi les 280 personnes évacuées en urgence.

L'incident ravive le souvenir du spectaculaire excursion de piste, en 2015, d'un autre A330 de la compagnie sur ce même vol et dans ce même aéroport.

Turkish Airlines TK726 : incendie sur le train d'atterrissage à Katmandou

Selon les autorités népalaises, le vol TK726 en provenance d'Istanbul a pris feu au niveau des pneus du train principal droit au moment du toucher des roues sur l'unique piste de Tribhuvan International Airport, vers 6h45 heure locale. Des vidéos diffusées sur les réseaux sociaux montrent des flammes et un épais panache de fumée grise s'échappant du train d'atterrissage droit de l'Airbus A330 immobilisé sur le tarmac, alors que les services de secours convergent vers l'appareil.

La police et la sécurité aéroportuaire confirment que tous les passagers et membres d'équipage ont été évacués. « L'avion avec l'indicatif d'appel TK726 se rendait d'Istanbul à Katmandou lorsque le pneu a pris feu à l'atterrissage. Grâce aux véhicules de lutte contre l'incendie, le feu a été maîtrisé. Tous les passagers ont été évacués en sécurité », a déclaré par téléphone le surintendant de police Rajkumar Silawal, en charge de la sécurité de l'aéroport. Les passagers ont été évacués via les issues de secours, avec déploiement des toboggans d'évacuation.

Les bilans communiqués par les médias et les autorités divergent légèrement, mais font état d'environ 277 à 278 passagers et 11 membres d'équipage à bord, soit près de 290 personnes au total. Certaines sources locales évoquent quelques blessures légères survenues au cours de l'évacuation, sans blessure grave ni décès. L'appareil a été remorqué et immobilisé sur une voie de circulation pour inspection technique, entraînant la suspension temporaire des arrivées internationales et des retards pour plusieurs vols à destination de Katmandou.

Causes encore inconnues, enquête en cours

À ce stade, ni Turkish Airlines ni l'aéroport de Katmandou n'ont publié de communiqué détaillé expliquant les circonstances exactes de l'incident ou la nature de l'avarie ayant conduit à l'incendie du pneu. La Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) indique qu'une enquête est ouverte, et que la cause précise de l'incident – rupture de pneu, surchauffe liée au freinage, problème de train ou autre facteur technique – n'est pas encore déterminée.

Un porte-parole de la CAAN, Gyanendra Bhul, a indiqué à l'agence Reuters que « le feu s'est déclaré au niveau du pneu arrière droit de l'appareil... le feu a été éteint et l'avion remorqué vers la bretelle de dégagement... il est actuellement immobilisé au sol ». Les autorités confirment aussi que « tous les passagers ont pu quitter l'avion sans blessure ». D'après

plusieurs médias indiens et népalais, des fonctionnaires des Nations unies figuraient parmi les passagers de ce vol régulier entre la Turquie et le Népal.

Un aéroport contraint et exposé

Tribhuvan International Airport est le principal aéroport international du Népal, situé dans une cuvette entourée de reliefs et doté d'une seule piste, ce qui le rend particulièrement sensible aux incidents d'exploitation. Tout incident impliquant un gros porteur sur cette unique piste peut rapidement perturber le trafic, comme ce fut le cas lors de l'accident de 2015 impliquant Turkish Airlines. L'épisode de ce lundi a conduit à une interruption de courte durée des opérations internationales, le temps de maîtriser le feu, d'évacuer l'appareil puis de le dégager de la piste.

Turkish Airlines a mis en place un vol de remplacement pour les passagers dont les plans de voyage ont été perturbés, une fois les contrôles techniques engagés sur l'Airbus immobilisé. L'appareil, identifié comme un Airbus A330 de la flotte long-courrier de la compagnie turque, restait en cours d'inspection afin de déterminer l'ampleur des dommages subis par le train d'atterrissage et les circuits associés.

Le précédent de 2015 : même vol, même aéroport

L'incident de ce 11 mai rappelle immédiatement le précédent de 2015, lorsque le vol Turkish Airlines TK726 – déjà un Airbus A330 en provenance d'Istanbul – avait quitté la piste lors de l'atterrissage à Katmandou par forte brume. À l'époque, l'appareil avait dévié vers la gauche du centre de piste, s'était enlisé dans la zone herbeuse adjacente et avait vu son train avant s'effondrer, endommageant le fuselage, les ailes et les moteurs. Le vol transportait alors 224 personnes et avait provoqué la fermeture de l'aéroport pendant plusieurs jours, faute de moyens pour dégager rapidement l'A330 immobilisé sur la zone de sécurité.

Les premiers éléments d'enquête avaient mis en avant une possible perte de « conscience situationnelle » de l'équipage lors de l'approche finale dans le brouillard, conduisant à un alignement imparfait et à une sortie de piste. Là encore, aucun passager n'avait été grièvement blessé, mais l'accident avait mis en lumière la vulnérabilité de Katmandou face aux aléas météo et aux incidents sur gros-porteurs, dans un contexte d'infrastructures limitées.

Enjeux de sécurité aérienne et de maintenance

D'un point de vue aéronautique, un feu de pneu au moment de l'atterrissage peut résulter de plusieurs facteurs : freinage intensif, pression ou état du pneu, surchauffe des freins, ou encore dysfonctionnement de composants du train d'atterrissage. Les enquêtes de sécurité devront analyser les paramètres de l'approche, la masse à l'atterrissage, les procédures appliquées par l'équipage, l'état de la piste et l'historique de maintenance du train et des roues de l'A330. L'absence de blessés et la rapidité de l'évacuation traduisent en revanche l'efficacité des procédures d'urgence et la coordination entre équipage et services de secours au sol.

Plusieurs médias ont diffusé des images du pneu en feu sur le train d'atterrissage droit de l'A330 de Turkish Airlines à Katmandou.

Hantavirus : vols sous surveillance après les premiers cas parmi les passagers européens

Des Français, mais aussi des Italiens, des Espagnols et d'autres Européens se retrouvent aujourd'hui classés « cas contact » de l'hantavirus après avoir voyagé avec des patients infectés, en croisière comme en avion.

Si le risque de propagation au sein de la population générale est jugé « absolument faible » par l'OMS, la chaîne aérienne – vols de rapatriement, segments de correspondance, recherche de passagers – est désormais au cœur de la riposte sanitaire.

Hantavirus Andes : un foyer sur un navire, des passagers disséminés par avion

Le foyer actuel est parti du navire d'expédition MV Hondius, immobilisé au large du Cap-Vert puis pris en charge par les autorités espagnoles aux Canaries, où plusieurs cas d'hantavirus ont été confirmés parmi les croisiéristes. L'OMS recense cinq cas confirmés et trois suspects liés à ce cluster, dont trois décès, ce qui témoigne d'une létalité significative, sans commune mesure cependant avec un virus respiratoire hautement transmissible comme le SARS-CoV-2.

Parmi les personnes évacuées du navire, une Américaine et une Française ont été testées positives, cette dernière ayant développé une forme grave nécessitant une hospitalisation dans un centre spécialisé à Paris. « Sur les cinq Français rapatriés et placés à l'isolement à Paris, l'état de santé d'une femme s'est "malheureusement dégradé cette nuit" et les "tests sont revenus positifs" », a confirmé la ministre de la santé Stéphanie Rist. Cette dispersion internationale des passagers par des vols affrétés vers au moins sept pays européens a immédiatement donné une dimension aéronautique à l'événement.

Des Français, Italiens, Espagnols et autres Européens classés « cas contact » après des vols

En France, les autorités sanitaires ont identifié 22 cas contacts autour de la patiente positive rapatriée du MV Hondius, dont plusieurs personnes ayant partagé avec elle le trajet aérien. Il s'agissait du vol KLM KL592 entre Johannesburg (O.R. Tambo) et Amsterdam Schiphol, le 25 avril 2026. Pour rappel, une passagère néerlandaise de 69 ans, ex-passagère du MV Hondius, est montée brièvement à bord avant d'être débarquée par l'équipage en raison de son état de santé jugé incompatible avec un long-courrier. Elle est décédée peu après à Johannesburg d'une infection par l'hantavirus Andes.

D'après les précisions apportées par le ministère, ces cas sont suivis dans le cadre d'un protocole combinant 72 heures d'évaluation hospitalière pour les rapatriés les plus à risque, puis un isolement à domicile avec surveillance active pendant jusqu'à 42 jours, correspondant à la durée maximale d'incubation retenue pour le virus des Andes.

L'Italie a, de son côté, placé sous « surveillance renforcée » quatre passagers ayant brièvement partagé un segment de vol KLM. Ces passagers, répartis entre Campanie, Vénétie, Toscane et Calabre, ont été identifiés en moins de 24 heures grâce aux bases de données européennes de formulaires de localisation des passagers, puis contactés par leurs autorités sanitaires régionales. Tous sont à ce stade asymptomatiques, invités à s'auto-surveiller et à limiter leurs déplacements non essentiels pendant 21 jours.

En Espagne, les autorités ont pris en charge l'accueil du MV Hondius et l'évacuation des passagers vers l'aéroport de Tenerife Sud par vedettes, puis par vols de rapatriement, avec un dispositif spécifique pour leurs propres ressortissants. Quatorze Espagnols sont ainsi placés en isolement dans des chambres individuelles à l'hôpital militaire Gómez Ulla de Madrid, sous le régime d'un arrêté ministériel rendant leur confinement obligatoire et assorti de sanctions en cas de non-respect. Les autres passagers sont renvoyés vers leurs pays

respectifs, souvent sans quarantaine imposée mais avec des consignes de surveillance renforcée, ce qui crée une mosaïque de pratiques selon les juridictions.

Vols de rapatriement et traçage aérien : un test grandeur nature des dispositifs post-Covid

La gestion du MV Hondius a reposé sur une logistique aérienne lourde, avec l'envoi d'appareils affrétés par plusieurs États, dont la France, pour récupérer leurs ressortissants bloqués au large. D'après les informations disponibles, ces rotations ont été organisées de façon à séparer au maximum les passagers selon leur statut médical (cas confirmés, cas suspects, cas contacts à haut risque, passagers sans exposition directe), afin de limiter les co-expositions à bord.

L'épisode italien lié au vol KLM illustre la montée en puissance des outils de traçage développés depuis la pandémie de Covid-19. En moins d'une journée, les quatre passagers considérés comme contacts à risque, qui avaient transité par l'aéroport de Rome-Fiumicino, ont été identifiés grâce aux formulaires de localisation des passagers et aux bases de données partagées au niveau européen, avant d'être placés sous surveillance régionale.

L'OMS recommande explicitement « une surveillance active et un suivi de tous les passagers et membres d'équipage pendant une période de 42 jours » lorsque des vols ont transporté des cas confirmés d'hantavirus Andes. Cette approche se traduit concrètement, dans plusieurs pays européens, par une obligation d'auto-surveillance sanitaire, des appels réguliers des autorités de santé, et des recommandations d'éviter les transports collectifs pour les cas contacts à risque élevé, y compris l'aérien.

La France a opté pour un schéma en deux temps pour les rapatriés liés au MV Hondius : 72 heures d'observation hospitalière pour les cas les plus exposés, complétées, en cas de test négatif, par un isolement à domicile avec suivi pendant 42 jours, durée d'incubation maximale retenue pour la souche Andes. Un décret publié au Journal officiel permet, si nécessaire, de maintenir certains patients à l'hôpital jusqu'à 42 jours, sur décision médicale, afin de sécuriser la période de surveillance.

Que signifie être « cas contact » si l'on a pris l'avion avec un malade ?

Sur le plan opérationnel, les autorités s'appuient sur une définition de « contact à risque » qui reprend, en les adaptant, les critères utilisés pour d'autres maladies transmissibles en milieu confiné. Dans un avion, sont généralement considérés comme cas contact les passagers assis dans plusieurs rangées autour du malade, ainsi que les membres d'équipage ayant eu des interactions prolongées, notamment sans protection.

Pour les voyageurs concernés, les recommandations convergent autour de trois axes : limiter les contacts étroits durant la période de surveillance, surveiller l'apparition de symptômes (fièvre, syndrome grippal, douleurs musculaires, fatigue, gêne respiratoire) et consulter rapidement en cas de doute. « Limiter les contacts étroits, surveiller l'apparition de symptômes et consulter rapidement en cas de fièvre, douleurs musculaires, fatigue ou gêne respiratoire », résume le Dr Kierzek, en insistant sur l'importance d'un dialogue précoce avec les services de santé.

Dans plusieurs pays, la qualification de « cas contact » ne s'accompagne pas systématiquement d'une interdiction de voyager, y compris en avion, mais peut conduire à des restrictions temporaires, notamment pour les professions exposées ou les déplacements non essentiels. Les compagnies aériennes se trouvent ainsi au cœur d'un équilibre délicat entre impératifs sanitaires et continuité des opérations, dans un contexte où l'hantavirus

reste un risque ciblé, très loin des perturbations massives observées pendant la pandémie de Covid-19.

Hélicoptères, taxis aériens électriques... : comment la Côte d'Azur se prépare à la révolution du transport aérien

Nice Matin - 11 mai 2026

Malgré les critiques environnementales et les nuisances sonores, le transport en hélicoptère reste un marché porteur sur la Côte d'Azur. L'Alliance BHSM mise sur les futurs taxis aériens électriques pour réconcilier mobilité premium et bilan carbone, avec un investissement de 30 millions d'euros prévu dès 2029.

La Côte d'Azur reste l'un des marchés les plus porteurs d'Europe pour le transport en hélicoptère.

Clientèle fortunée, routes congestionnées et paysages à couper le souffle : le cocktail reste séduisant, même si la réprobation publique et les préoccupations environnementales pèsent de plus en plus sur le secteur.

La liaison Nice-Monaco est la plus régulière : un départ toutes les 30 minutes, soit environ 13.000 vols par an. Le trajet de 7 minutes 30 est facturé 195 euros en vol partagé sans bagage - contre une centaine d'euros en taxi, mais pour un trajet pouvant atteindre 90 minutes dans les embouteillages.

Les pics d'activité se concentrent sur le Grand Prix de Monaco (environ 200 vols en une journée), le Festival de Cannes et le Cannes Lions.

« Ça me permet d'être là en temps et en heure, sans aléas, tout en profitant d'un panorama exceptionnel. C'est une parenthèse enchantée », résume Vincent Valat, chef d'entreprise nîmois basé à Monaco.

Un marché en convalescence

La clientèle n'est pas uniquement composée de milliardaires.

Pour l'Alliance BHSM - qui réunit Monacair, Héli Sécurité et l'américain Blade avec 25 hélicoptères -, « 60 % des clients ont entre 30 et 40 ans. Ils sont riches mais pas forcément riches », décrit le co-PDG Philippe Willemin. Les plus gros contingents viennent des États-Unis, du Moyen-Orient et de Russie.

Le secteur reste toutefois en dessous de ses niveaux d'avant-Covid : le nombre d'heures de vol en 2025 accusait encore une baisse de 17 % par rapport à 2019.

Plusieurs entreprises ont depuis interdit l'hélicoptère à leurs salariés pour des raisons de bilan carbone.

Les nuisances, épine dans le pied

Autour de Saint-Tropez, la coexistence est plus tendue.

Les autorités y ont dénombré environ 4.600 vols l'an dernier, et les survols se succèdent l'été de 8h à 21h, avec seulement une interruption réglementaire de trois heures l'après-midi.

« Après des décennies, le problème des nuisances des hélicoptères ne s'est nullement amélioré sur certains points du golfe », déplore Jean-Claude Molho, président de l'association Halte hélico.

Les taxis aériens électriques en 2029

La réponse de l'industrie s'appelle eVTOL - taxi aérien électrique à décollage et atterrissage vertical. L'Alliance BHSM mise sur les appareils de Joby Aviation, qui a racheté une partie des activités de Blade.

L'eVTOL émet « 50 fois moins de CO2 et fait 100 fois moins de bruit » qu'un hélicoptère classique, selon Willemin. Les premières exploitations commerciales sont attendues fin 2026 à Dubaï, 2028 aux États-Unis et 2029 dans l'Union européenne.

La Côte d'Azur est pressentie comme site précurseur, avec un investissement de 30 millions d'euros pour six appareils.

En cas de succès, le groupe envisage de déployer l'offre ailleurs en Europe : entre Naples et Capri, entre Ibiza et Formentara, dans les îles grecques ou autour de Francfort et Milan.

