

Revue de presse Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 18 mai 2026 :

- **Flambée du kérosène, Low Cost sous pression : les compagnies aériennes européennes les plus menacées**
 - **Transport aérien : y aura-t-il du kérosène cet été ?**
 - **L'Europe du sud voit son trafic aérien bondir cet été, une capacité en hausse portée par les Low Cost**
 - **L'aéroport de Vatry, à l'est de Paris, menacé de fermeture en raison de la taxe française sur les petits colis**
 - **Fermeture de la piste 4 à Paris-Orly pendant quatre mois : 3 000 vols impactés à partir d'août**
 - **Des drones obligent la Finlande à interrompre temporairement le trafic aérien à l'aéroport d'Helsinki**
 - **Vols supprimés, capacité en chute : l'impact immédiat de la guerre sur les hubs du golfe**
-

Flambée du kérosène, Low Cost sous pression : les compagnies aériennes européennes les plus menacées

Air Journal -16 mai 2026

Aux États-Unis, Spirit Airlines, l'un des principaux transporteurs à bas coût, a annoncé début mai l'arrêt de ses opérations, incapable d'absorber la facture carburant liée à la guerre au Moyen-Orient. Déjà fragilisée par la concurrence et des restructurations, la low cost américaine a subi « le coup fatal » sur un modèle fondé sur des marges très faibles.

« Cette hausse des coûts ne nous a laissé d'autre option que d'organiser un arrêt progressif de nos opérations », a reconnu son PDG Dave Davis. Pour les économistes, cette faillite, la première d'une grande compagnie américaine depuis plus de 25 ans, constitue un signal d'alarme pour le low cost mondial.

Treize compagnies européennes dans la zone rouge

En Europe, la hausse du kérosène menace plusieurs transporteurs déjà fragiles. Selon le *Corriere della Sera*, treize compagnies aériennes européennes pourraient manquer de liquidités entre juillet et août si la crise se prolonge. Le quotidien italien explique avoir eu accès à deux listes concordantes de compagnies aériennes européennes jugées vulnérables, principalement des transporteurs de taille petite ou moyenne, ou des low cost long-courrier déjà en difficulté.

« Une vague de faillites s'ouvre, accélérée par un prix du kérosène qui a doublé en deux mois », alertent des économistes cités par le *Corriere della Sera*. Trois indicateurs clés permettent d'évaluer la solidité des compagnies aériennes en cette période de crise : liquidité, structure de la dette – notamment les loyers d'avions – et couverture carburant. Beaucoup de compagnies aériennes européennes avaient une couverture raisonnable (moyenne ~70-80 % pour l'année), mais les hausses extrêmes ont quand même poussé à des hausses de tarifs, surcharges et ajustements de capacité. Les low-cost et compagnies aériennes plus petites comme airBaltic ou Wizz Air ont été les plus touchées. SAS fait figure d'exception avec sa couverture carburant nulle.

Norse, airBaltic, SAS... des cas particulièrement exposés

La compagnie aérienne norvégienne Norse Atlantic, positionnée sur le low cost long-courrier avec des Boeing 787, reste en première ligne. Ses capitaux propres étaient négatifs de près de 240 millions d'euros fin 2025. Elle a lancé une augmentation de capital de 95 millions et un prêt de 60 millions, tout en supprimant environ 2 000 vols entre avril et septembre.

La compagnie aérienne lettone airBaltic, en quête d'au moins 150 millions d'euros avant la crise, est aussi menacée. Le cabinet SP Global Ratings juge sa liquidité « critique », malgré un prêt de 30 millions d'euros accordé par l'État.

Parmi les plus exposés figure également SAS, qui a abandonné sa couverture carburant. Elle pourrait voir sa facture annuelle, estimée à un milliard d'euros, doubler en 2026 si les prix restent élevés. Pour amortir le coût, elle a déjà instauré une surcharge carburant sur ses billets d'avion, tout comme une grande majorité des compagnies aériennes européennes. Heureusement, SAS est désormais adossée à Air France-KLM, et pourrait bénéficier du soutien du groupe franco-néerlandais.

D'autres petits transporteurs, notamment en Espagne, en Italie ou en Europe centrale, figurent également parmi les compagnies à surveiller.

Un kérosène deux fois plus cher, des couvertures qui s'effritent

En Europe, la tonne de jet fuel a atteint jusqu'à 1 900 dollars en avril, soit plus du double de fin février, en raison des perturbations liées au conflit iranien et à la fermeture du détroit d'Ormuz.

À court terme, les compagnies restent partiellement protégées grâce à des couvertures portant sur 70 à 80% de leurs besoins. Ryanair, par exemple, a sécurisé environ 80% de son carburant, mais a dû payer 100 millions de dollars supplémentaires en mars et avril, et pourrait subir un surcoût annuel de 600 millions.

EasyJet affiche pour l'instant une situation plus confortable, grâce à une politique de couverture jugée solide, avec environ 70 à 80% de ses besoins estivaux sécurisés à des niveaux nettement inférieurs aux prix actuels du marché. La low cost britannique n'est pas totalement indemne pour autant : la part non couverte lui a déjà coûté quelque 25 millions de livres supplémentaires en mars, et chaque hausse de 100 dollars la tonne de kérosène représente plusieurs dizaines de millions de coûts additionnels sur le second semestre.

Le problème est que ces couvertures diminueront en pleine saison estivale. « Certaines compagnies n'auront plus que 30 à 40% de leur kérosène à prix plafonnés », préviennent des analystes. Les hausses peuvent être répercutées sur les billets, mais dans une limite imposée par la sensibilité des clients aux prix.

Wizz Air se veut rassurante, mais lance l'alerte

Le patron de Wizz Air, József Váradi, alerte sur un risque d'arrêts d'activité en Europe d'ici l'automne si les prix restent élevés. Il évoque un « risque de fermeture » pour les

transporteurs les plus fragiles, surtout en cas de ralentissement des réservations. Il affirme toutefois la solidité de la low cost hongroise, avec une couverture carburant de 83% et plus de 2 milliards d'euros de trésorerie.

« Je ne crois pas qu'une compagnie soit mieux protégée que Wizz Air », assure-t-il. Malgré cela, les avertissements sur ses résultats et la volatilité boursière montrent que même les acteurs les mieux armés restent exposés.

Un modèle low cost sous tension

La crise du kérosène fragilise directement le modèle low cost, fondé sur des coûts unitaires bas et des marges limitées. « Il devient presque impossible d'absorber une hausse durable du prix du kérosène sans déséquilibrer le système », résume un économiste.

Les compagnies aériennes les plus solides devraient s'adapter en ajustant leur offre et leurs tarifs avec une surcharge carburant. Les autres, déjà endettées ou peu rentables, risquent d'entrer dans une zone de fortes turbulences à l'approche de l'automne.

Transport aérien : y aura-t-il du kérosène cet été ?

La Tribune - 17 mai 2026

Le risque de pénurie de carburant cristallise les craintes des acteurs opérant en France depuis le blocage du détroit d'Ormuz fin février. Et celles des passagers qui s'apprêtent à partir en vacances.

Après plusieurs semaines de rumeurs et d'inquiétudes, les messages apaisants se sont multipliés à l'intention des passagers. Ceux qui ont déjà réservé leurs billets pour la période juillet-août. Et surtout ceux qui hésitent encore. Un possible manque de kérosène a cristallisé les craintes des acteurs opérant en France depuis le blocage du détroit d'Ormuz fin février.

Un risque a priori désormais écarté, depuis la rencontre tripartite organisée le 6 mai dernier entre plusieurs membres du gouvernement, les entreprises du secteur ainsi que les énergéticiens. « Le ministre de l'Économie, Roland Lescure, comme celui des Transports, Philippe Tabarot, ont souligné qu'il n'y aurait pas d'interruption d'approvisionnement de kérosène cet été, affirme Pascal de Izaguirre, PDG de Corsair et président de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (Fnam). Et les énergéticiens ont tenu un discours rassurant. »

Alors que le carburant issu du golfe Persique représentait environ 50 % des importations de kérosène en France, d'autres sources ont été identifiées. Grâce à une récente décision de la Commission européenne, alertée par l'ensemble du secteur, les compagnies pourront, outre le jet A-1 disponible en Europe, injecter également dans leurs réservoirs le jet A américain.

Des carburants très similaires, à ceci près que le premier ne gèle qu'à -47 °C, contre -40 °C pour le second.

Équation économique compliquée

« Ils ne peuvent pas se mélanger dans les cuves au niveau des aéroports, mais cela ne constitue pas un défi logistique insurmontable », assure Pascal de Izaguirre. Ces nouvelles sources d'approvisionnement pourraient ne pas compenser les volumes manquants, en cas d'un afflux de demandes trop important des pays européens, selon un responsable du secteur. En cas de rupture restent les stocks stratégiques, équivalant à soixante jours de consommation, même si les besoins militaires demeurent prioritaires.

Si la menace de pénurie s'éloigne pour la saison estivale, l'équation économique reste compliquée à résoudre pour les transporteurs, confrontés à l'envolée du prix du kérosène. Avec une augmentation de plus de 100 %, les frais de carburants représentent jusqu'à 45 % des coûts d'exploitation pour certaines compagnies aériennes, contre environ 25 % avant le conflit. D'où une forte instabilité des prix des billets, les opérateurs s'ingéniant à rentabiliser au mieux leurs vols, quitte à en annuler ou à privilégier des types d'appareils moins gourmands en carburant.

Si la tendance d'une hausse tarifaire se profile, certains vols affichent pourtant des prix en baisse. Les tarifs de billets pour un voyage d'une semaine en juillet auraient ainsi diminué pour 27 des 50 principales liaisons aériennes européennes vers la Méditerranée, selon des données analysées par le Financial Times.

L'automne s'annonce sombre

Une riposte à une demande qui fléchit sur certaines destinations, en raison de l'attente des potentiels clients ? « Le niveau des réservations pour cet été est au même niveau qu'il y a un an, nuance Pascal de Izaguirre. On ne constate pas de baisse de prix des billets en ce qui concerne le marché français. Les données mentionnées s'expliquent peut-être par d'autres contextes nationaux pour des compagnies aériennes étrangères. »

Si l'été – la période la plus cruciale pour le secteur, avant une fin d'année toujours moins faste, à l'exception de la période des fêtes – devrait être sauvé, l'automne s'annonce plus sombre. Après avoir engrangé l'essentiel de leurs revenus et de leurs profits durant la saison estivale, les compagnies devront dès la rentrée gérer des dépenses opérationnelles identiques, mais avec un niveau d'activité inférieur.

« Or on s'installe dans une phase où le prix du kérosène restera durablement élevé, analyse Tristan Thiebaut, expert de l'aérien chez Archery Strategy Consulting. Ce qui pourrait se

révéler fatal pour la viabilité de certaines compagnies. Plusieurs n'auront pas l'envergure pour résister à ce choc dans la durée. Beaucoup disparaîtront ou seront rachetées. »

Consolidation du secteur

Les plus vulnérables ? Les low cost, et même ultra-low cost, dont la santé financière était déjà fragile avant le début du conflit. Et qui ne se sont pas – ou peu – couvertes contre les aléas des prix du kérosène, contrairement à leurs concurrentes traditionnelles. Les grands acteurs ont souvent négocié leurs achats de carburant pour des périodes de trois à six mois, avant le déclenchement du conflit. À des prix donc très inférieurs aux montants actuels. Mais ils entament en ce moment des négociations pour la suite.

Si le détroit d'Ormuz ne rouvrirait pas et si le coût du carburant continuait d'augmenter au-delà de 1500 dollars la tonne, « les effets seraient dévastateurs, car la hausse inévitable du prix des billets entraînerait une destruction massive de la demande », estime un analyste financier.

Les compagnies à bas coûts, compte tenu de leurs tarifs ultra-serrés, ne disposent que d'une très faible marge de manœuvre pour répercuter la hausse du prix du kérosène sur celui des billets, sans courir le risque de faire fuir leurs passagers. Parmi les low cost jugées les plus fragiles, plusieurs risquent la faillite, comme la compagnie américaine Spirit-JetBlue, Wizz Air, AirBaltic... « Il y a aura sans aucun doute un changement de paradigme pour les compagnies aériennes, pronostique Pascal de Izaguirre. Le modèle économique des acteurs de l'aérien ne fonctionne pas au niveau actuel du prix du carburant. La consolidation du secteur pourrait accélérer sous l'effet de la crise. »

L'Europe du sud voit son trafic aérien bondir cet été, une capacité en hausse portée par les Low Cost

Air Journal - 17 mai 2026

L'Espagne, l'Italie et la Grèce enregistrent une explosion de leur capacité aérienne pour l'été 2026. Ces trois pays représentent à eux seuls 72% de la croissance totale du trafic aérien estival observée en Europe de l'Ouest, selon le fournisseur de données aériennes OAG. Un phénomène qui s'explique en grande partie par le report massif des vacanciers fuyant les zones proches du conflit au Moyen-Orient.

L'Italie affiche la progression la plus forte avec +8,9% de capacité en sièges. L'Espagne, premier marché des trois avec 88,7 millions de sièges, enregistre une hausse de 7,6%, soit plus de 6,3 millions de sièges supplémentaires. La Grèce complète ce trio gagnant avec 1,7 million de sièges additionnels, représentant une croissance de 5,9%.

Cette expansion s'inscrit dans un contexte de redistribution des flux touristiques européens. Les compagnies aériennes renforcent massivement leur présence sur ces destinations soleil traditionnelles, profitant d'une demande soutenue des vacanciers européens.

Les compagnies low-cost en première ligne

Les transporteurs à bas coûts pilotent cette expansion. Wizz Air affiche les progressions les plus spectaculaires : +50,7% en Espagne, +41,6% en Grèce et +35,1% en Italie. La compagnie hongroise a ajouté à elle seule plus de 2,2 millions de sièges sur le marché italien.

Ryanair conserve sa position dominante avec 20,7 millions de sièges en Espagne et 18,8 millions en Italie, en hausse de 10,1%. Jet2.com poursuit également son développement sur le marché du tourisme de loisirs, avec une progression de 8,9% en Espagne et 14,9% en Grèce.

« L'échelle de l'engagement de Wizz Air en Italie en particulier, et son accélération en Grèce, indiquent une compagnie confiante dans les tendances de réservation à venir », analysent les experts d'OAG.

Focus sur les principales destinations

L'Espagne confirme son statut de destination phare avec près de 89 millions de sièges proposés cet été. Le pays bénéficie d'une offre diversifiée, portée par les compagnies low-cost et les transporteurs traditionnels. L'Italie suit avec une croissance dynamique, notamment grâce à l'offensive de Wizz Air sur le marché.

La Grèce tire profit de son attractivité touristique avec 1,7 million de sièges supplémentaires. Cette hausse de 5,9% témoigne de l'appétit des compagnies pour ce marché méditerranéen. Les îles grecques restent des destinations prisées pour les vacances d'été.

La Turquie en retrait

À l'inverse de cette dynamique, la Turquie apparaît comme le grand perdant du Top 10 des marchés européens. Le pays enregistre un recul de 2,8% de sa capacité, tombant à 53,1 millions de sièges. Cette baisse contribue à rediriger une partie de la demande vers d'autres destinations méditerranéennes.

L'écart se creuse entre les destinations du sud de l'Europe et la Turquie, traditionnellement très compétitive sur le segment du tourisme balnéaire. Cette redistribution des capacités illustre la réactivité du secteur aérien face aux évolutions de la demande.

L'aéroport de Vatry, à l'est de Paris, menacé de fermeture en raison de la taxe française sur les petits colis

Le Monde - 18 mai 2026

Depuis la mise en place de cette taxe par le gouvernement français, le 1^{er} mars, l'aéroport a perdu 70 % de son trafic, en raison de la réorientation des vols des sites d'e-commerce vers d'autres pays européens.

Dans le département de la Marne, au milieu des plaines céréalières de la Champagne crayeuse, la longue piste d'atterrissage et de décollage de l'aéroport de Paris-Vatry, à Bussy-Lettrée et aujourd'hui appelé XCR Airport, plus longue que celles de Paris-Orly, s'étend sur près de 4 kilomètres. Mardi 21 avril, sur le tarmac, une dizaine d'agents, gilet fluorescent sur le dos, se tiennent prêts à intervenir. Un avion-cargo va atterrir. Un Boeing 767 arrive de Haikou, de la province chinoise de Hainan, avec 52 tonnes de colis à son bord. Tous sont expédiés par la plateforme chinoise de commerce en ligne Temu.

« Bientôt, peut-être que plus aucun avion ne se posera », souffle Fabrice Pauquet, directeur général de XCR Airport. Depuis maintenant plusieurs semaines, le ciel de cette ancienne base de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord, reconvertie à la fin des années 1990 en aéroport commercial, est vide. « Avec l'entrée en vigueur de la taxe sur les petits colis en France, nous avons perdu cinq de nos sept vols hebdomadaires », explique le dirigeant, qui a pris ses fonctions en 2024.

Depuis le 1er mars, le gouvernement a mis en place une taxe de 2 euros par catégorie d'articles (trois pantalons, par exemple, comptent pour un article) contenus dans des colis en provenance d'un pays extérieur à l'Union européenne (UE) et dont la valeur est inférieure à 150 euros. Cette taxe vise en priorité « les plateformes qui ont fait de la logistique à flux tendu leur modèle économique », comme Shein, Temu ou AliExpress, explique le cabinet du ministre du commerce, Serge Papin. Devant l'afflux massif de petits colis, et les « effets pervers » que ceux-ci produisent sur le marché français et les acteurs du secteur, le gouvernement a souhaité « utiliser le levier fiscal pour les pousser à modifier leur organisation ».

L'objectif : pousser les acteurs chinois à suivre le modèle de l'américain Amazon, à savoir construire des entrepôts en Europe à partir desquels les commandes sont redistribuées vers les consommateurs.

La réaction des expéditeurs chinois ne s'est pas fait attendre. « Le 27 février, l'un de nos opérateurs de cargo, FTL Airlines, nous a prévenus que son donneur d'ordre en Chine lui demandait de dérouter ses vols vers la Belgique », raconte Fabrice Pauquet. Quelques jours plus tard, rebelote avec un autre opérateur. Depuis début mars, l'aéroport ne traite plus que 200 tonnes de colis par semaine, contre près de 1 000 tonnes au mois de février. « Cette taxe

est une catastrophe », déplore le directeur, rappelant que, jusque-là, l'aéroport « était bien parti pour atteindre ses objectifs de 20 000 tonnes par an en 2026 ».

Des chiffres qui se retrouvent au niveau national. « Le déport de volume » découlant de cette stratégie est « de l'ordre de 90 % depuis le 1er mars », a déclaré le directeur général des douanes, Florian Colas, mercredi 13 mai, lors d'une audition par la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale. « On est passé d'environ 500 000 déclarations par jour à environ 50 000 aujourd'hui », ce qui « correspond à un rendement de l'ordre de 2,3 millions d'euros par mois », a-t-il ajouté. Un montant très éloigné des prévisions budgétaires, qui tablent sur une recette de 400 millions d'euros sur l'année.

« Des emplois en moins, des camions en plus »

Cette perte d'activité fragilise l'aéroport de Vatry, dépendant de l'agilité des acteurs du commerce en ligne pour modifier et rediriger rapidement l'essentiel de leurs flux vers d'autres aéroports européens afin de contourner l'affranchissement français.

A l'aéroport de Liège (Belgique), qui draine 20 % de l'e-commerce européen, les douanes ont fait état, en mars, de 185 millions de déclarations de dédouanement, soit plus de 6 millions par jour en moyenne, contre 4,7 millions jusqu'ici, ce qui représente une hausse de 52,5 %.

« Cet afflux noie nos capacités, alerte Kristian Vanderwaeren, administrateur général des douanes belges. Et les plateformes n'y perdent pas grand-chose, puisque faire le dédouanement en Belgique, avant de transporter les colis en camion jusqu'en France, ne coûte que quelques centimes de plus à l'acheteur final. »

A Vatry, cette stratégie prend une tournure absurde. Lors de notre visite, les transpalettes se sont activés sur le tarmac pour décharger l'avion-cargo et ses 2 400 colis. Dans le grand entrepôt de 8 100 mètres carrés, une deuxième équipe, composée d'intérimaires, s'est occupée de les transférer sur des palettes en bois, avant de les empiler dans des camions. Les paquets étaient destinés à la France. Pourtant, ils ont d'abord pris le chemin d'Ostende, en Belgique, pour être dédouanés, avant de revenir dans l'Hexagone. Une situation incohérente pour Nicolas Paulissen, délégué général de l'Union des aéroports français : « Tout ce que nous gagnons avec cette taxe, ce sont des emplois en moins et des camions en plus. » Il regrette le fait que la France ait voulu jouer « cavalier seul », sans se coordonner avec ses partenaires européens.

Pour le cabinet de Serge Papin, au contraire, on se félicite d'« avoir réussi à peser pour que de nouvelles règles douanières soient mises en place au niveau de l'Union européenne plus tôt que prévu ». L'UE a entériné l'entrée en vigueur, au 1er juillet, d'un nouveau droit de douane de 3 euros, initialement planifié pour 2028, sur le même modèle que la taxe française. Le gouvernement français a cependant annoncé son intention de maintenir sa propre mesure après juillet, jusqu'à l'harmonisation du système de fiscalité sur les petits colis

à l'échelle européenne. Encore en négociation, un dispositif additionnel de frais de gestion est sur la table pour généraliser une taxe de 5 euros dans tous les pays de l'UE d'ici à la fin de l'année 2026.

L'export également affecté

Un délai qui inquiète l'aéroport de Vatry. « On ne pourra pas attendre aussi longtemps, prévient Fabrice Pauquet. Le fret aérien représente 75 % de notre activité, et le commerce en ligne, 80 % des marchandises. Quoi qu'on en dise aujourd'hui, on ne peut pas s'en passer, notamment parce qu'il nous permet d'assurer un revenu de base pour ensuite travailler sur d'autres marchés. » Pour tenir le coup, la direction évoque la suppression de 25 à 30 postes salariés sur les 95 que compte la plateforme aéroportuaire, ou la fermeture partielle du site lorsque aucun vol n'est prévu. Le département de la Marne, propriétaire de l'aéroport, envisage même « la fermeture définitive du site en l'absence d'autres solutions », explique Jean-Marc Roze, son président (divers droite). Mais ce sont les emplois précaires qui sont les premiers sur la sellette.

Dans l'équipe qui intervient en magasin, un salarié de l'une des trois agences d'intérim témoigne de sa frustration : « J'ai été embauché il y a six mois, au moment d'une vague de recrutements. Au départ, je venais quatre à cinq fois par semaine à l'aéroport pour faire la manutention et palettiser, et ça me suffisait pour vivre. Depuis mars, c'est seulement une ou deux fois par semaine. Je vais sûrement devoir trouver autre chose ou faire une formation pour changer de métier. » Une réalité propre au secteur de la logistique, dont les activités, souvent peu spécialisées, sont facilement délocalisables.

Trois heures après son arrivée, le Boeing 767 tout-cargo est de nouveau sur le départ, avec 15 tonnes de marchandises. Cette fois, direction la Géorgie. L'export, « qui rapporte plus que l'import », est aussi l'une des activités qui font les frais de la redirection des lignes, explique Fabrice Pauquet. Depuis que les avions délaissent sa piste, l'aéroport voit s'envoler tout un pan de ses opérations. Et son directeur craint d'être enfermé dans un cercle vicieux : « Moins d'activité, ça veut dire moins de capacité opérationnelle, donc moins d'attractivité, et ainsi de suite... »

Fermeture de la piste 4 à Paris-Orly pendant quatre mois : 3 000 vols impactés à partir d'août

Air Journal - 17 mai 2026

La Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) alerte sur les risques opérationnels liés à d'importants travaux à l'aéroport de Paris-Orly. La réfection de la piste 4, prévue du 10 août au 17 décembre 2026, devrait entraîner une réduction significative de la capacité de la plateforme.

« Cette opération entraînera une réorganisation lourde pour les compagnies et fera peser des risques opérationnels sur ces dernières », met en garde la FNAM lors dans un communiqué. Selon les estimations relayées par la fédération, environ 3 000 vols pourraient être annulés, reportés ou transférés vers Paris-Charles de Gaulle pendant la période des travaux, surtout pendant le pic du trafic estival.

Une piste essentielle fermée pendant plus de quatre mois

La piste 4, également désignée 06/24 (3 650 m), fait l'objet d'une rénovation complète et d'une mise en conformité. Les travaux incluent la reprise de la chaussée, la reconfiguration du nœud de taxiways W42-W43, la rénovation de la voie W47 et d'autres aménagements techniques (balisage, ouvrages d'art). Ces interventions s'inscrivent dans le cadre du plan de modernisation à long terme de Paris-Orly.

La piste 4, qui arrive en fin de cycle de vie, présentait des signes d'usure nécessitant une intervention rapide. Sa fermeture débutera le 10 août 2026, avec une réouverture commerciale prévue le 17 décembre 2026 au plus tard. Pendant ces mois, l'aéroport fonctionnera avec une capacité réduite. Les compagnies aériennes devront adapter leurs programmes de vols, en privilégiant potentiellement la piste restante et en réorganisant les flux.

Groupe ADP (Aéroports de Paris), gestionnaire de l'aéroport francilien, mène un programme régulier de rénovation des pistes tous les 10-30 ans selon leur âge et leur usage. La piste 4 est la dernière des trois principales à subir une nouvelle intervention majeure en 2026, après que les pistes 2 et 3 aient été traitées récemment.

Des conséquences pour les compagnies et passagers

Les compagnies aériennes opérant de nombreux vols à Paris-Orly, comme la low cost Transavia, devront gérer ces contraintes en haute saison. Des modifications d'horaires, des réductions de fréquences ou des transferts vers Paris-CDG sont à prévoir.

Cité par la FNAM, Sébastien Justum, secrétaire général adjoint du groupe Air France-KLM, maison mère de Transavia, insiste sur la nécessité d'une coordination étroite : « Les compagnies aériennes devront cet été gérer une accumulation de contraintes importantes. Chacun de ces sujets nécessite une coordination extrêmement étroite entre l'ensemble des acteurs du transport aérien et une attention particulière de la part des services de l'Etat ».

Groupe ADP n'a pas encore détaillé publiquement toutes les mesures d'accompagnement, mais des communications spécifiques devraient être publiées dans les prochaines semaines. Les voyageurs sont invités à vérifier régulièrement le statut de leur vol auprès de leur

compagnie aérienne et à anticiper des marges de temps supplémentaires, surtout entre août et septembre.

Ces travaux soulignent les défis d'infrastructures auxquels font face les plateformes aéroportuaires françaises, entre nécessité de modernisation et maintien d'une capacité opérationnelle élevée en période de pointe. Les mois à venir diront si la coordination promise permettra de limiter les perturbations pour les passagers.

Des drones obligent la Finlande à interrompre temporairement le trafic aérien à l'aéroport d'Helsinki

Les Echos - 15 mai 2026

Une alerte aux drones a paralysé l'aéroport d'Helsinki ce vendredi matin, mais aussi le trafic maritime et ferroviaire. La Finlande, géographiquement proche de la Russie, a pris l'habitude de réagir aux intrusions régulières dans son espace aérien.

Pendant près de trois heures ce vendredi matin, le trafic a été complètement interrompu à l'aéroport d'Helsinki, en Finlande. Aucun vol n'a été possible entre 4 heures et 7 heures du matin (heure locale).

Au total, 40 vols, au départ et à l'arrivée, ont été annulés pendant la fermeture. Si l'alerte a été levée, la direction d'Helsinki-Vantaa, le principal aéroport du pays, prévient que des retards et des annulations pourraient encore intervenir dans la journée.

Si le communiqué de l'aéroport ne fournit pas la raison de cette perturbation, elle est intervenue quand le Premier ministre, Petteri Orpo, a fait état sur X d'une alerte aux drones concernant la région d'Uusimaa, la plus peuplée du pays et où est située la capitale finlandaise. Les services nationaux d'urgence ont eux aussi averti de la menace d'un drone et invité la population à se mettre à l'abri.

Le trafic maritime et ferroviaire aussi affecté

Dans la foulée de cette alerte, plusieurs chasseurs F/A-18 Hornet de l'armée de l'air finlandaise ont été envoyés sur place afin de tenter d'en savoir plus sur le drone évoqué par le Premier ministre. Du fait de cette interruption, plusieurs vols ont été annulés, tandis que certains ont été détournés. Un vol Finnair reliant Osaka à Helsinki a ainsi exceptionnellement atterri à l'aéroport de Rovaniemi, en Laponie, et un autre, qui reliait Hong Kong à Helsinki, s'est posé à Stockholm, en Suède.

Le trafic aérien n'a pas été le seul à être perturbé. Le trafic maritime dans le golfe de Finlande a aussi été touché, du fait notamment de la fermeture du port de Vuosaari, le

principal terminal portuaire d'Helsinki d'où partent de nombreux ferries mais aussi des porte-conteneurs. Le trafic ferroviaire à grande vitesse a aussi été temporairement interrompu. Et les gardes-frontières ainsi que la police ont annoncé avoir renforcé leur dispositif de sécurité.

La Finlande est régulièrement confrontée à des intrusions de drones dans son espace aérien, du fait de sa proximité géographique avec la Russie qui dispose, dans la région, de plusieurs installations pétrolières régulièrement visées par des drones ukrainiens. Des appareils généralement chargés d'explosifs, ce qui explique les nombreuses mesures de sécurité déployées par Helsinki.

La semaine dernière, les garde-côtes finlandais avaient annoncé que deux drones soupçonnés d'avoir violé plus tôt l'espace aérien de la Finlande provenaient selon toute vraisemblance d'Ukraine. Une enquête pour « mise en danger aggravée de la sécurité publique » avait été ouverte. Les garde-côtes, chargés d'enquêter sur les violations territoriales présumées, enquêtent également sur quatre drones ukrainiens accidentés qui se sont écrasés en Finlande fin mars et en avril. Kiev a présenté ses excuses à Helsinki, expliquant que ces appareils avaient probablement dévié de leur trajectoire en raison d'une intervention russe.

Vols supprimés, capacité en chute : l'impact immédiat de la guerre sur les hubs du golfe

Air Journal - 16 mai 2026

La guerre au Moyen-Orient a porté un coup immédiat et sans précédent aux grands hubs aéroportuaires de la région et à leurs compagnies aériennes. « Le conflit de 2026 au Moyen-Orient a bousculé un système de hubs bien établi et de longue date », résume une analyse du fournisseur de données aériennes Cirium.

En temps normal, les hubs du Golfe jouent un rôle central dans le réseau long-courrier mondial. Cirium rappelle que « 20% de tous les passagers voyageant entre l'Europe et l'Asie-Pacifique en 2025 ont emprunté des compagnies du Moyen-Orient », soit un passager sur cinq. De même, « 10% de tous les passagers américains se rendant en Asie-Pacifique transitent par les hubs du Moyen-Orient ».

Ce modèle de « hub-and-spoke » (où le trafic est organisé autour d'un point central) s'est retrouvé brutalement déstabilisé par les fermetures et restrictions d'espace aérien. « Les transporteurs du Golfe sont sévèrement affectés par les fermetures d'espace aérien, avec un risque d'extension à d'autres compagnies aériennes de la région », souligne l'analyse de Cirium Ascend Consultancy. L'impact dépasse largement la région, car ces hubs irriguent une grande partie des flux intercontinentaux entre l'Europe, l'Asie et l'Australasie.

Une chute de 52% des vols des compagnies aériennes du Moyen-Orient

À l'échelle mondiale, Cirium mesure une rupture nette dans la croissance du trafic aérien dès le déclenchement du conflit. « Pour mars 2026, nos données suivies montrent que le nombre de vols passagers n'a progressé que de 1,2% par rapport à 2025 », contre une hausse de 5,3% des capacités (ASK) en février. La cause principale tient aux transporteurs basés au Moyen-Orient : « Les compagnies domiciliées au Moyen-Orient ont connu une baisse de 52% de leurs vols d'une année sur l'autre », note Cirium.

La région ne représentait que 4% des vols suivis en mars 2025, mais « elle pèse 10% des sièges-kilomètres offerts (ASK) au niveau mondial », car les compagnies aériennes du Golfe opèrent des appareils plus gros sur des distances plus longues. Sur les 22 premiers jours de conflit, Cirium chiffre à 56,5% le recul de capacité des compagnies du Moyen-Orient, ce qui contribue à « une contraction globale de 2,5% des capacités mondiales ».

Des taux d'annulation massifs puis une stabilisation progressive

En se concentrant sur l'évolution des vols opérés, Cirium distingue deux phases. D'abord un choc aigu, avec des taux d'annulation très élevés, puis une lente stabilisation. Sur les premiers jours, la proportion de vols annulés ou non opérés au départ des hubs du Moyen-Orient dépasse 60%, avec « plus de 2 300 vols par jour cloués au sol », selon les graphiques publiés par le cabinet.

Au fil des semaines, les compagnies du Golfe ajustent leurs programmes, reroutent certaines lignes et réduisent leur offre. Cirium observe que « le taux d'annulation quotidien retombe ensuite dans une fourchette de 20 à 30%, avant de passer sous les 15% début avril ». Le 6 avril, les annulations représentent encore environ 11% des vols prévus, montrant que le système reste perturbé mais sort de la situation de chaos initial.

Routes fermées et contournements coûteux

L'analyse de Cirium insiste aussi sur les conséquences des fermetures d'espace aérien pour les liaisons long-courrier. « Les vols directs Europe-Asie sont désormais limités à un étroit corridor au-dessus de la Géorgie et de l'Azerbaïdjan, ou obligés de contourner plus au sud via l'Arabie saoudite, ce qui allonge les temps de vol et la consommation de carburant », détaille l'analyse.

Cirium souligne qu'en cas de fermeture supplémentaire de l'espace aérien d'Azerbaïdjan, « la pression sur les liaisons long-courrier entre l'Europe et l'Asie-Pacifique serait encore plus forte, à l'exception des compagnies aériennes autorisées à survoler la Russie ». Cette configuration modifie temporairement la hiérarchie des itinéraires, au bénéfice potentiel de

certains transporteurs asiatiques ou européens capables d'opérer des routes directes alternatives.

Une pression durable sur les modèles économiques

Au-delà de l'immédiat, Cirium souligne que la combinaison des fermetures d'espace aérien et de la flambée du kérosène met sous tension les modèles économiques. « Le prix du baril de pétrole a bondi de 60 dollars en janvier à plus de 100 dollars », soit plus de 50% de hausse, rappelle l'analyse.

Les simulations de Cirium indiquent que « l'industrie aérienne mondiale cesse de faire du profit quelque part entre 72 et 76 dollars le baril sur une période prolongée ». Au-delà de ce seuil, « le secteur commence à enregistrer des pertes », ce qui incite les compagnies aériennes à accélérer la transition vers des avions plus récents et plus sobres, et à se montrer plus réticentes à prolonger la vie des appareils de génération précédente.

En conclusion, Cirium estime que « le conflit a déjà infligé un choc de huit points de pourcentage à la capacité mondiale en mars », et que la situation des hubs du Moyen-Orient restera un déterminant majeur des plans de flotte et d'itinéraires dans les mois à venir.

