

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 19 mai 2026 :

- **Groupe ADP: le trafic a baissé de 4,9% en avril sur un an, à 29,1 millions de passagers**
 - **Aéroport Paris Orly : une piste fermée pour quatre mois dès le mois d'août, quelles conséquences pour vos vols ?**
 - **AirBaltic : croissance du trafic mais pertes accrues au premier trimestre 2026**
 - **Guerre au Moyen-Orient : Ryanair dans le brouillard, malgré une année solide**
 - **Londres-Heathrow : British Airways engluée dans un chaos de bagages sans précédent**
 - **Fret aérien : La révolution du « Tunnel » va-t-elle enfin libérer nos aéroports ?**
 - **Zinc Airlines : un « Ryanair australien », basé sur l'A321neo, prêt à décoller de l'aéroport de Western Sydney**
-

Groupe ADP: le trafic a baissé de 4,9% en avril sur un an, à 29,1 millions de passagers

Les Echos Investir -18 mai 2026

PARIS (Agefi-Dow Jones)--

L'exploitant aéroportuaire Groupe ADP a annoncé lundi soir que son trafic avait reculé de 4,9% en avril 2026 par rapport au même mois de 2025 en raison de l'instabilité géopolitique au Moyen-Orient.

Au total, les aéroports gérés par le groupe ont accueilli 29,1 millions de passagers en avril.

Pour Paris Aéroport seul, le trafic a baissé de 1,3% le mois dernier par rapport à avril 2025, avec 9,2 millions de passagers accueillis.

"Dans un contexte d'instabilité géopolitique au Moyen-Orient, le trafic du mois d'avril 2026 reste affecté par les ajustements des programmes de vols ainsi que les restrictions d'accès à certains espaces aériens", a indiqué Groupe ADP dans un communiqué.

Avant de préciser: "Pour plusieurs de nos actifs, cet impact s'ajoute à l'effet défavorable du calendrier de certaines fêtes religieuses par comparaison à avril 2025, ainsi qu'à certaines réductions planifiées des programmes de vols, indépendantes de la crise actuelle."

A ce stade de la situation géopolitique, la société dirigée par Philippe Pascal juge que ses "effets demeurent incertains, notamment en ce qui concerne les reports de trafic et l'impact de la hausse des prix du carburant".

-Christophe Jégu, Agefi-Dow Jones, cjegu@agefi.fr, ed: TVA

Agefi-Dow Jones The financial newswire

Dow Jones Newswires

Aéroport Paris Orly : une piste fermée pour quatre mois dès le mois d'août, quelles conséquences pour vos vols ?

Capital - 18 mai 2026

Pendant plus de quatre mois, une des pistes de l'aéroport Paris-Orly sera fermée pour travaux, ce qui va nécessiter une réorganisation d'une partie du trafic. Quelles compagnies seront les plus concernées ? Quels sont les désagréments à attendre ? Eléments de réponse.

Faire les travaux avant qu'il ne soit trop tard. C'est dans cette optique que l'une des pistes de l'aéroport de Paris-Orly va fermer à partir du 10 août prochain, explique Air Journal. Sous la houlette du Groupe ADP (Aéroports de Paris), gestionnaire de l'aéroport, une vaste opération de rénovation va concerner la piste 4 du hub francilien, comprenant une refonte de la chaussée, une reconfiguration du nœud de taxiways, la rénovation d'une voie et d'autres aménagements techniques, comme du balisage ou des ouvrages d'art.

Autant de travaux de mise en conformité et de modernisation nécessaires, mais qui vont avoir des conséquences sur le trafic dès le 10 août et jusqu'au 17 décembre 2026, met en garde la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM). Dans un communiqué, elle insiste sur le fait que ces travaux vont «entraîner une réorganisation lourde pour les

compagnies et fera peser des risques opérationnels sur ces dernières». Pendant les travaux, l'aéroport fonctionnera donc avec une capacité réduite.

3 000 vols concernés ?

Si de grosses compagnies comme Air Algérie, Iberia, Royal Air Maroc, Corsair ou encore ITA Airways sont présentes à Orly, il y a surtout de nombreuses compagnies low cost, de Transavia à Vueling, en passant par EasyJet, French Bee ou encore Wizz Air. Selon la FNAM, quelque 3 000 vols devraient être impactés durant cette période, impliquant des annulations ou des reports vers l'autre aéroport parisien, Roissy Charles-de-Gaulle.

Pour l'heure, aucun programme précis de report, d'ajustement ou d'annulation n'a été confirmé, mais les compagnies opérant le plus à Orly, comme Transavia, EasyJet ou Vueling, devraient être impactées. Des modifications d'horaires, des réductions de fréquences ou des transferts vers Paris-Charles-de-Gaulle pourraient avoir lieu, précise Air Journal. «Les compagnies aériennes devront cet été gérer une accumulation de contraintes importantes», confirme le secrétaire général adjoint du groupe Air France-KLM (maison-mère de Transavia).

Sébastien Justum ajoute qu'une «coordination extrêmement étroite entre l'ensemble des acteurs du transport aérien» sera nécessaire. Ces dernières semaines, Transavia a aussi dû annuler certains de ses vols en raison des prix du kérosène ayant augmenté avec la guerre au Moyen-Orient. Tous les voyageurs concernés devraient être contactés et accompagnés dans les semaines à venir, et tous sont invités à vérifier régulièrement leur statut de vol ou à se rapprocher de leur compagnie. Attention également à ceux ayant réservé des parkings si un changement d'aéroport est décidé.

Par Xavier Martinage, Journaliste

AirBaltic : croissance du trafic mais pertes accrues au premier trimestre 2026

Air Journal - 19 mai 2026

La compagnie lettone airBaltic a entamé l'année 2026 sur une note contrastée. Si le premier trimestre confirme une dynamique solide en matière de trafic et d'activité, avec plusieurs records saisonniers, les résultats financiers restent pénalisés par un environnement économique défavorable.

Lors d'une conférence avec les investisseurs, le PDG Erno Hildén et le directeur financier Vitolds Jakovļevs ont présenté des résultats non audités marqués par une croissance du chiffre d'affaires et des volumes, mais aussi par un creusement des pertes nettes.

Un chiffre d'affaires record pour un premier trimestre

Sur les trois premiers mois de l'année, airBaltic a enregistré un chiffre d'affaires de 149,1 millions d'euros, en hausse de 12,3% par rapport à la même période en 2025. Il s'agit du meilleur niveau jamais atteint par la compagnie sur un premier trimestre. Cette progression repose sur plusieurs leviers : une augmentation du nombre de passagers transportés, une intensification de l'activité aérienne, une amélioration des performances commerciales et la montée en puissance des opérations ACMI (location d'avions avec équipage).

Ce dernier segment constitue désormais un pilier stratégique pour airBaltic, qui met à profit sa flotte homogène d'Airbus A220-300 pour fournir des capacités à d'autres compagnies européennes, notamment en période de tension sur les flottes.

Trafic en hausse et activité soutenue

La compagnie a transporté 1,044 million de passagers sur son réseau propre, contre 995 000 un an plus tôt. En incluant les opérations ACMI, le total atteint 1,5 million de passagers, contre 1,3 million au premier trimestre 2025. Ces deux indicateurs constituent des records pour un premier trimestre. L'activité suit la même tendance : 15 100 vols opérés au total (contre 13 600 un an plus tôt), dont 10 700 sur le réseau propre et 4 400 en ACMI, là encore un niveau inédit pour cette période. Le coefficient de remplissage s'établit toutefois à 74,8%, en léger recul de 1,1 point, signe d'une croissance de capacité plus rapide que celle de la demande sur certaines lignes.

Amélioration opérationnelle, mais pertes lourdes

Malgré la saison hivernale traditionnellement moins favorable au transport aérien, airBaltic parvient à améliorer significativement son indicateur EBITDAR ajusté, qui ressort à +7,0 millions d'euros, contre -4,3 millions un an plus tôt. Cette amélioration s'explique par la hausse des recettes, un meilleur rendement passager et une utilisation accrue de la flotte.

En revanche, le résultat net accuse une perte de 70,1 millions d'euros, nettement plus élevée que les -29,3 millions enregistrés au premier trimestre 2025. Selon la compagnie, cette dégradation s'explique principalement par des facteurs externes dont les effets défavorables des taux de change, une baisse de certains soutiens commerciaux et la poursuite de l'inflation des coûts (maintenance, personnel, redevances).

Une stratégie axée sur la rentabilité et l'optimisation de la flotte

Commentant ces résultats, le PDG Erno Hildén a souligné la solidité des performances opérationnelles : « D'un point de vue opérationnel, le premier trimestre a été stable pour airBaltic, avec davantage de passagers, plus de vols et une amélioration de l'EBITDAR. » Il a toutefois reconnu un contexte toujours difficile : « L'environnement global reste exigeant pour le secteur aérien, et des facteurs externes continuent d'affecter nos résultats financiers. »

Pour 2026, la compagnie entend concentrer ses efforts sur l'amélioration de la qualité des revenus, une discipline accrue sur les coûts et l'optimisation de la disponibilité de sa flotte.

Un modèle hybride en mutation

Ces résultats illustrent la transformation progressive d'airBaltic vers un modèle hybride combinant réseau propre et activité ACMI. Cette stratégie permet de lisser la saisonnalité du trafic, particulièrement marquée dans les pays baltes, tout en maximisant l'utilisation des appareils.

Avec une flotte entièrement composée d'Airbus A220-300 – dont elle est l'un des principaux opérateurs mondiaux – la compagnie dispose d'un outil industriel performant, mais reste exposée aux aléas macroéconomiques et monétaires, ainsi qu'aux tensions persistantes sur la chaîne d'approvisionnement aéronautique.

Guerre au Moyen-Orient : Ryanair dans le brouillard, malgré une année solide

Les Echos - 18 mai 2026

La low cost irlandaise affiche un bénéfice net en hausse de 35 % sur son exercice décalé achevé fin mars. Mais dans un environnement incertain marqué par la flambée du kérosène, la première compagnie européenne a refusé de se prononcer pour l'année prochaine.

Ryanair marche sur un fil. La première compagnie d'Europe en termes de passagers transportés a certes dévoilé lundi des résultats annuels, clôturés fin mars, meilleurs que prévu, mais a renoncé à présenter des prévisions pour l'exercice 2026, en raison de la guerre au Moyen-Orient. Une incertitude aussitôt sanctionnée par les marchés. A Dublin, le groupe chutait de 4 % lundi matin, portant à 28 % la dépréciation du titre depuis le début de l'année.

Ryanair marque le pas malgré un bénéfice net de 2,26 milliards d'euros - en hausse de 35 % et au-dessus de la fourchette de 2,13 à 2,23 milliards initialement fixée par la compagnie -, et un chiffre d'affaires porté par une hausse de 10 % du prix des billets pour atteindre 15,5 milliards d'euros, en progression de 11 % sur un an et supérieur aux attentes d'UBS qui tablaient sur 15,41 milliards.

« En l'absence de visibilité sur le second semestre et compte tenu de la forte volatilité des prix du carburant et des risques sur l'approvisionnement, il est beaucoup trop tôt pour fournir à ce stade une quelconque prévision significative de bénéfice » sur l'exercice 2026-2027, a expliqué le patron de Ryanair Michael O'Leary.

Un manque de visibilité loin d'assombrir l'image du tonitruant directeur général du groupe. Habitué des déclarations chocs et des sorties médiatiques, Michael O'Leary est bien parti pour rempiler pour un mandat supplémentaire et rester en poste jusqu'en 2032, au lieu de 2028. Les discussions concernant la prolongation de son contrat sont presque terminées et la compagnie consultera ses actionnaires dans les prochains jours, a indiqué Ryanair dans un communiqué. « La direction tient absolument à le garder », a assuré le directeur financier du groupe Neil Sorahan lors de la présentation des résultats du groupe.

Surcoût carburant

La low cost irlandaise a beau avoir couvert 80 % de ses besoins en kérosène à 67 dollars le baril - l'une des meilleures couvertures du secteur -, sa facture carburant a augmenté de « quelques centaines de millions » d'euros, a déclaré le directeur financier Neil Sorahan dans une interview, sans donner plus de précisions. De quoi freiner les prochains résultats du groupe, malgré des prévisions de trafic en hausse de 4 % pour atteindre 216 millions de passagers transportés cette année.

Mais la flambée du carburéacteur, dont les prix ont dépassé les 150 dollars le baril et devraient rester élevés « pendant plusieurs mois », n'est pas la seule ombre au tableau. Ryanair prévoit une hausse de 300 millions d'euros des taxes environnementales européennes, à environ 1,4 milliard d'euros, « ce qui rend le transport aérien dans l'UE encore moins compétitif », regrette Michael O'Leary. En conséquence, le patron de Ryanair

entend utiliser la croissance du groupe pour donner la priorité « aux régions et aéroports qui ont réduit les taxes sur l'aviation et encouragent la croissance du trafic (comme l'Albanie, l'Italie, le Maroc, la Slovaquie et la Suède) » et s'éloigner « des marchés à forte fiscalité, peu compétitifs, comme l'Autriche, la Belgique, l'Allemagne » et certaines parties de l'Espagne.

Vents contraires

Le groupe doit également amortir une hausse des coûts d'entretien de sa flotte de 647

appareils et d'importantes augmentations de salaire pour son personnel navigant. A quoi s'ajoutent la guerre en Ukraine, les « chocs macroéconomiques », les grèves et les « dysfonctionnements du contrôle aérien européen », autres facteurs pour l'exercice 2026/2027.

Malgré ce contexte difficile, la compagnie n'envisage pas, pour l'instant, d'augmenter sa grille tarifaire. En tout cas pas durant la saison estivale, période de forte affluence décisive pour les compagnies aériennes. Les tarifs ont même « quelque peu baissé ces dernières semaines », assure le transporteur, pour maintenir les ventes face au « risque que l'inflation ait un impact négatif sur les dépenses de consommation ». Les tarifs pour le trimestre juillet-septembre, qui devaient initialement afficher une hausse annuelle inférieure à 10 %, « tendent désormais à se stabiliser », précise le groupe. De quoi inciter les voyageurs attentistes à se décider.

Charles Plantade

Londres-Heathrow : British Airways engluée dans un chaos de bagages sans précédent

Air Journal - 18 mai 2026

Une défaillance technique du système automatisé de tri des bagages à l'aéroport de Londres-Heathrow a provoqué, depuis le 15 mai, une perturbation majeure affectant des milliers de passagers de British Airways.

L'incident, concentré au Terminal 5 – le hub principal de la compagnie –, a entraîné des retards massifs, voire l'absence totale de bagages à l'arrivée sur de nombreux vols.

Des vols partis sans bagages

Selon plusieurs sources concordantes, la panne a touché les infrastructures automatisées chargées d'acheminer les bagages enregistrés depuis les comptoirs jusqu'aux avions. Le dysfonctionnement, qui a duré plusieurs heures, a contraint les équipes au sol à basculer vers un traitement manuel, rapidement débordé par les volumes. Conséquence directe : plusieurs vols ont décollé sans les bagages en soute, sans que les passagers n'en soient informés avant leur arrivée. Sur des liaisons européennes comme long-courriers, de nombreux voyageurs ont découvert à destination des tapis vides.

Un Terminal 5 saturé de valises

Deux jours après le début de l'incident, les retards s'accumulaient toujours. Des images diffusées sur les réseaux sociaux montrent des centaines, voire des milliers de valises entassées dans les zones de stockage et les couloirs du terminal.

Cette situation met en lumière la dépendance critique de Heathrow à son système automatisé, régulièrement pointé du doigt pour son vieillissement malgré des projets de modernisation annoncés ces dernières années.

Des passagers livrés à eux-mêmes

La gestion de crise par British Airways est vivement critiquée. Plusieurs passagers dénoncent un manque d'informations claires et des difficultés à contacter le service client. « Nous n'avons reçu aucune estimation fiable concernant la livraison de nos bagages », déplore un voyageur cité par PYOK. Un autre témoignage évoque une situation plus préoccupante : « Un membre âgé de ma famille avait des médicaments essentiels dans sa valise, et nous n'avons obtenu aucune réponse concrète. »

Si la compagnie a informé certains clients par e-mail que leurs bagages n'avaient pas voyagé sur le même vol, beaucoup regrettent l'absence de suivi précis ou de délais de restitution.

Responsabilités partagées mais pression sur BA

Si Heathrow est responsable de l'infrastructure de tri bagages, British Airways reste en première ligne pour assurer l'acheminement et la restitution des effets personnels à ses clients. À ce stade, la compagnie n'a pas communiqué le nombre exact de bagages encore bloqués. Cet épisode relance les interrogations sur la résilience opérationnelle du premier hub britannique, en particulier en période de forte affluence printanière.

Quels recours pour les passagers ?

Conformément aux règles de la Civil Aviation Authority (CAA) britannique, les passagers privés de leurs bagages peuvent demander le remboursement des achats de première nécessité effectués à destination. Dans les faits, ces procédures restent souvent longues et complexes, accentuant la frustration des voyageurs déjà affectés par la désorganisation.

Joël Ricci

Fret aérien : La révolution du « Tunnel » va-t-elle enfin libérer nos aéroports ?

MisterFly- 18 mai 2026

Alors que le transport de marchandises représente aujourd'hui 33 % de la valeur du commerce mondial, les méthodes d'inspection stagnaient dans un conservatisme laborieux. Mais l'arrivée de nouvelles solutions de scan 3D, comme le CTitan de Nuctech, promet de diviser par quatre les temps de traitement. Une avancée qui, au-delà des colis, pourrait bien redéfinir l'efficacité de nos hubs internationaux.

L'intelligence artificielle au service du scanner 3D

Traditionnellement, le fret aérien est un cauchemar logistique : déballage manuel, recours à des rayons X en 2D créant des angles morts, et une lenteur chronique. Le nouveau système CTitan, testé avec succès à l'aéroport de Shenzhen (SZX), change la donne.

Il s'agit du premier système d'inspection par scanner (CT) au monde capable de passer au crible des conteneurs entiers (ULD) et des palettes sans aucune ouverture manuelle. Grâce à

une imagerie 3D haute résolution et une reconnaissance bi-énergie des matériaux, le tunnel détecte automatiquement explosifs et batteries au lithium.

Les chiffres vertigineux de l'efficacité :

Temps de traitement : Pour un Boeing 747 cargo, le temps d'inspection est passé de 4 heures à 1 heure et 10 minutes.

Ressources humaines : Là où 100 employés étaient nécessaires, 5 suffisent désormais.

Espace au sol : L'emprise machine est divisée par trois.

Cette accélération massive ne concerne pas que la Chine. Avec l'ouverture d'un « Smart Cargo Hub » à Dubaï (DXB) et les modernisations en cours à Los Angeles (LAX), la course à l'aéroport « zéro délai » est lancée.

L'œil expert de Mister Travel News

On pourrait penser que le cargo est une affaire de logisticiens, loin des préoccupations du voyageur. C'est une erreur de débutant.

Pourquoi ? Parce que le « Belly Cargo » (le fret transporté dans la soute des avions de ligne) est souvent ce qui rend une ligne aérienne rentable. Si le traitement du fret gagne en fluidité, les compagnies peuvent optimiser les temps d'escale (turnaround) de leurs gros-porteurs.

Plus fascinant encore : cette technologie CT pour conteneurs est le laboratoire de ce qui nous attend pour le contrôle des passagers. Si nous sommes capables de voir à travers une palette de trois tonnes en 3D sans l'ouvrir, la fin du retrait des liquides et des ordinateurs aux portiques de sécurité n'est plus un rêve, mais une échéance à court terme. C'est la mort annoncée du goulot d'étranglement aéroportuaire.

Le conseil de Mister Travel pour les agents de voyages

En tant qu'experts du voyage, vous devez surveiller ces indices de performance pour conseiller vos clients, notamment en Corporate :

Poussez les hubs « Smart » : Un aéroport comme Dubaï ou Shenzhen qui investit massivement dans le cargo intelligent est un aéroport qui gère mieux sa ponctualité globale. Un fret fluide signifie moins de retards au décollage pour les vols mixtes (passagers + fret).

Rassurez sur la sécurité : L'automatisation par scanner 3D réduit l'erreur humaine. Dans un contexte de tensions géopolitiques mondiales (notamment au Moyen-Orient), savoir que les hubs de transit utilisent les technologies les plus pointues est un argument de réassurance majeur pour vos voyageurs anxieux.

L'argument durabilité : Notez que l'efficacité au sol réduit la consommation de carburant (moins de temps d'attente moteurs allumés sur le tarmac). C'est un petit plus à glisser dans vos propositions pour les clients sensibles à la politique RSE.

Par la rédaction de Mister Travel News.

Zinc Airlines : un « Ryanair australien », basé sur l'A321neo, prêt à décoller de l'aéroport de Western Sydney

Air Journal - 18 mai 2026

Un ancien cadre de Qantas et d'Ansett, Peter Kelly, veut lancer Zinc Airlines, un transporteur ultra low cost basé au nouvel aéroport Western Sydney International, présenté comme « le premier transporteur ultra low cost indépendant d'Australie ».

Le projet, inspiré du modèle de Ryanair, repose sur une flotte homogène d'Airbus A321neo, des bases à Western Sydney et un réseau domestique à haute fréquence, mais il reste conditionné à une levée de fonds d'environ 200 millions de dollars australiens et à l'obtention de l'Air Operator's Certificate (AOC).

Un projet porté par un vétéran du secteur

Zinc est la création de Peter Kelly, un dirigeant qui a piloté le Golden Wing Club d'Ansett, le programme Qantas Frequent Flyer et participé à la mise en place de Jetstar avant de devenir consultant en aviation. Selon plusieurs médias australiens, il cherche à lever environ 200 millions de dollars australiens – 100 millions en capital et 100 millions en dette – pour financer les coûts pré-opérationnels, les acomptes avions et le lancement de la compagnie.

Sur son site, Zinc se décrit comme « le premier transporteur ultra low cost indépendant d'Australie », expliquant être lancé pour exploiter une « rare transformation structurelle de l'aviation domestique australienne » liée à l'ouverture de Western Sydney International.

Western Sydney, une base pensée pour le low cost

Western Sydney International (Nancy-Bird Walton) doit ouvrir à la fin de 2026 aux vols passagers, avec un fonctionnement 24 heures sur 24, à la différence de l'aéroport de Kingsford Smith soumis à un couvre-feu nocturne. L'aéroport se positionne comme alternative à moindre coût, et a déjà verrouillé des accords avec Qantas et Jetstar pour des opérations domestiques dès l'ouverture, ainsi qu'avec des transporteurs internationaux comme Singapore Airlines et Air New Zealand pour une montée en puissance progressive.

Zinc présente WSI comme « une rupture structurelle inédite » qui permettrait à un nouvel entrant d'accéder au marché de Sydney sans les contraintes historiques de créneaux et de couvre-feu.

L'absence de couvre-feu et les ambitions de forte utilisation des appareils (objectif d'au moins 12 heures de vol par jour) sont au cœur de la promesse de réduction des coûts unitaires.

Un modèle ultra low cost assumé

Le modèle de Zinc s'inspire explicitement de Ryanair et d'easyJet : flotte mono-type, productivité maximale des avions, simplification du produit et facturation systématique des services ancillaires. La compagnie envisage une flotte d'Airbus A321neo neufs, en configuration tout Economie (environ 232 sièges selon les sources), pour desservir des liaisons domestiques à forte densité depuis Western Sydney – notamment vers Melbourne, Brisbane et Adelaide, avec un possible ajout ultérieur du Gold Coast.

L'offre serait articulée autour de tarifs de base très bas, en-dessous des niveaux actuels de Jetstar, avec la facturation de tous les suppléments : bagage en soute, choix du siège, restauration et boissons, flexibilité et autres options. Sur son site, Zinc met en avant un modèle d'affectation des bases présenté comme inédit en Australie, destiné à optimiser la productivité des avions, réduire les coûts équipage et supprimer les complexités opérationnelles liées aux nuitées.

Réseau envisagé et positionnement concurrentiel

Dans un premier temps, Zinc viserait le « triangle » domestique de la côte Est – Western Sydney, Melbourne, Brisbane – avec Adelaide comme quatrième pilier et la possibilité d'ajouter plus tard la Gold Coast. L'objectif affiché est de casser le duopole Qantas–Virgin Australia sur le marché intérieur, en s'attaquant directement à Qantas, Virgin et Jetstar avec des tarifs inférieurs à ceux des trois acteurs.

Les promoteurs du projet soulignent que, pour la première fois, un nouveau transporteur domestique pourrait accéder au marché de Sydney sans les contraintes de créneaux et de couvre-feu qui ont longtemps freiné les entrants.

Un marché australien difficile pour les low cost

Si la perspective de billets à très bas prix est attractive pour des voyageurs confrontés à la hausse des tarifs, le marché domestique australien a déjà vu plusieurs tentatives low cost avorter. Tigerair Australia, par exemple, a disparu après des années de concurrence intense et de coûts d'exploitation élevés, malgré un modèle apparenté.

Plus largement, les précédents de compagnies comme Compass Airlines ou plus récemment Bonza montrent que le contexte australien – longues distances, coûts d'infrastructure, contraintes réglementaires et dépendance à des volumes suffisants – complique la mise en œuvre durable d'un modèle ultra low cost.

Joël Ricci