

## Revue de presse Aérien & Tourisme

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



### Sommaire du 27 mai 2026 :

- **TAP Air Portugal réduit ses pertes et muscle son réseau transatlantique au 1er trimestre 2026**
  - **Hausse du carburant : Royal Air Maroc suspend plusieurs liaisons vers l'Europe et l'Afrique**
  - **Aéroport Toulouse-Blagnac : le trafic chute après la fermeture de la base d'Easyjet**
  - **Toulouse-Blagnac : Paris et le long-courrier tirent le trafic au 1er trimestre 2026**
  - **L'Allemagne baisse sa taxe sur les billets d'avion : un soulagement pour le secteur aérien allemand**
  - **Project Sunrise retardé : Qantas ne recevra son premier A350-1000ULR qu'en 2027**
  - **Guerre au Moyen-Orient : El Al replonge dans le rouge après trois ans de profits interrompus**
  - **Aéroport de Malte : 100 millions d'euros pour accélérer sa transformation**
  - **Ryanair désormais sans dette**
  - **Air France-KLM, Safran, Accor, Airbus... Les groupes aériens et du tourisme sont portés en Bourse par de nouveaux espoirs autour d'un accord au Moyen-Orient**
-

## **TAP Air Portugal réduit ses pertes et muscle son réseau transatlantique au 1er trimestre 2026**

*Air Journal – 22 mai 2026*

**Entre janvier et mars 2026, TAP Air Portugal a enregistré des revenus d'exploitation de 914,4 millions d'euros, en progression de 11% par rapport à la même période de 2025, portés essentiellement par les revenus passagers et l'amélioration du revenu unitaire (PRASK +6,2%). Selon les chiffres communiqués par la compagnie et confirmés par la presse économique portugaise, le nombre de passagers transportés a atteint 3,7 millions, soit une hausse de 6,4%, pour 27 300 vols opérés (+1,5%).**

La croissance du trafic a dépassé celle de la capacité, ce qui a permis au coefficient de remplissage de progresser fortement pour atteindre 83,5%, en hausse de 4,8 points, un niveau élevé pour un premier trimestre traditionnellement marqué par la saisonnalité. Dans ce contexte, TAP souligne « une amélioration significative des résultats opérationnels » par rapport à 2025, malgré un environnement macroéconomique qualifié d'« incertain ».

### **Résultats opérationnels et pertes en forte réduction**

Sur le plan opérationnel, TAP fait état d'un EBITDA récurrent de 95,5 millions d'euros et d'un EBIT récurrent de -36,1 millions d'euros, en amélioration respectivement de 92,6 et 83,1 millions d'euros par rapport au premier trimestre 2025. Dans ses comptes consolidés, la compagnie fait apparaître une perte nette de 39,9 millions d'euros, contre 108,2 millions un an plus tôt, soit une réduction de 63,1% de son déficit trimestriel.

Cette amélioration tient à la fois à la progression des revenus passagers (+10% environ, à 810 millions d'euros) et à la forte dynamique de l'activité maintenance pour compte de tiers, dont les revenus ont bondi d'environ 32%, ainsi qu'à une capacité mieux calibrée. Les charges d'exploitation ont, elles, été globalement contenues autour de 954 millions d'euros, avec un coût du carburant encore en baisse sur la période (-16% à 196 millions d'euros) mais des coûts de personnel en hausse de 9% à 252 millions d'euros.

### **Trafic, réseau et focus transatlantique**

Le premier trimestre confirme le rôle central du long-courrier dans la stratégie de TAP, en particulier sur les axes Amérique du Sud et Amérique du Nord. La compagnie indique que ces deux marchés ont été les principaux contributeurs à la croissance du trafic et des revenus, en parfaite cohérence avec la vocation de Lisbonne comme hub transatlantique reliant l'Europe à l'Amérique lusophone et aux grandes métropoles nord-américaines.

« Cette performance reflète notre concentration sur l'exécution stratégique, les marchés d'Amérique du Sud et d'Amérique du Nord continuant à jouer un rôle déterminant dans notre croissance », souligne Luís Rodrigues, président-directeur général de TAP. Le dirigeant insiste également sur la capacité du groupe à « agir avec discipline et à répondre efficacement aux priorités opérationnelles », malgré un environnement jugé « exigeant, marqué par des pressions sur les coûts et des défis opérationnels ».

### **Situation financière et plan de restructuration**

Au 31 mars 2026, TAP affiche une position de liquidité jugée « solide » de 879,8 millions d'euros, tandis que le ratio dette financière nette/EBITDA ressort à 2,2x, en amélioration

grâce à la réduction de l'endettement et à une meilleure génération de flux de trésorerie opérationnels. Ces indicateurs s'inscrivent dans le cadre du plan de restructuration validé par la Commission européenne en 2021, condition du soutien public apporté à la compagnie à la suite de la crise sanitaire.

Ce plan prévoit notamment la cession d'activités non essentielles, dont le catering et l'assistance aéroportuaire, afin de recentrer le groupe sur son cœur de métier de transport aérien. Au premier trimestre 2026, TAP a ainsi avancé sur la vente de Cateringpor au groupe suisse Gate Gourmet, déjà partenaire de la compagnie, et sur la cession de l'intégralité de sa participation dans SPdH (ex-Groundforce) à Menzies Aviation Portugal, des opérations encore soumises aux approbations réglementaires habituelles.

### **Cessions d'actifs non stratégiques : Gate Gourmet et Menzies en première ligne**

La cession de Cateringpor à Gate Gourmet s'inscrit dans une trajectoire désormais bien identifiée de simplification du périmètre de TAP. L'accord porte sur l'acquisition par Gate Gourmet d'une participation supplémentaire de 51% dans Cateringpor, ce qui lui donnera le contrôle total de la société après la procédure d'appel d'offres engagée fin 2025, et reste soumis aux autorisations des autorités compétentes, notamment l'Autorité de la concurrence portugaise.

De son côté, SPdH, ex-Groundforce et désormais exploitée sous la marque Menzies après l'acquisition de 51,1% du capital par le groupe britannique, doit faire l'objet de la cession de la participation résiduelle de 49,9% détenue par TAP, conformément aux engagements pris à Bruxelles. Ce repositionnement capitalistique intervient alors que SPdH a perdu des appels d'offres pour des licences d'assistance à Lisbonne, Porto et Faro, ce qui pèse sur la visibilité de l'activité à moyen terme mais allège mécaniquement le profil de risque de TAP.

### **Perspectives : discipline, carburant et modernisation de flotte**

Sur le reste de l'année 2026, la compagnie fait état de tendances de réservations « solides », de nature à soutenir un coefficient de remplissage élevé et la poursuite de l'amélioration du revenu unitaire. TAP prévient toutefois que la hausse attendue des prix du carburant, notamment dans le sillage des tensions au Moyen-Orient, devrait peser sur les prochains trimestres, même si cet impact sera partiellement compensé par une gestion rigoureuse des capacités, des efforts continus de maîtrise des coûts et des ajustements tarifaires via la surcharge carburant.

La compagnie entend continuer à se concentrer sur ses marchés stratégiques, sur la qualité des revenus et sur la mise en œuvre de son plan de modernisation de flotte, qui doit améliorer à la fois l'efficacité opérationnelle, la consommation de carburant et l'empreinte environnementale. « Dans un environnement exigeant, marqué par des pressions sur les coûts et des défis opérationnels, nous continuerons à donner la priorité à la discipline, à l'efficacité et à la qualité des revenus afin de soutenir une croissance durable », insiste encore Luís Rodrigues, qui tient à « remercier l'ensemble des collaborateurs et partenaires de TAP, avec une reconnaissance particulière aux équipes impliquées dans les vols de rapatriement liés au conflit au Moyen-Orient ».

## **Hausse du carburant : Royal Air Maroc suspend plusieurs liaisons vers l'Europe et l'Afrique**

*La Tribune – 24 mai 2026*

**Confrontée à l'envolée des prix du kérosène dans le sillage de la guerre au Moyen-Orient et à un ralentissement de la demande sur certaines lignes, Royal Air Maroc a annoncé la suspension provisoire de plusieurs dessertes européennes et africaines. Un premier signal tangible des tensions géopolitiques sur le transport aérien.**

Première conséquence visible dans le ciel méditerranéen. Royal Air Maroc (RAM) a annoncé samedi suspendre provisoirement plusieurs liaisons internationales, invoquant la forte hausse des coûts du carburant provoquée par les tensions au Moyen-Orient.

Dans un communiqué relayé par l'agence officielle marocaine, la compagnie indique devoir adapter son réseau face à « la forte hausse des prix du kérosène » et à « un ralentissement de la demande sur certaines dessertes ».

Les coupes concernent notamment des vols au départ de Marrakech vers Marseille, Lyon, Bordeaux et Bruxelles, mais aussi plusieurs liaisons africaines depuis Casablanca, notamment vers Bangui, Brazzaville, Kinshasa, Douala, Yaoundé et Libreville. Deux lignes reliant Tanger à Barcelone et Malaga sont également suspendues.

### **Un signal d'alerte pour le transport aérien**

Au-delà du cas marocain, cette décision pourrait être observée de près par l'ensemble du secteur aérien. Depuis plusieurs semaines, les compagnies surveillent la hausse des coûts énergétiques et l'évolution des réservations sur certaines zones. En France, la low cost d'Air France, Transavia, a déjà annoncé des annulations de vols.

Pour RAM, détenue à plus de 98 % par l'État marocain, l'annonce contraste avec les ambitions affichées ces dernières années : la compagnie prévoit toujours de porter sa flotte de 50 à 200 appareils d'ici 2037.

## **Aéroport Toulouse-Blagnac : le trafic chute après la fermeture de la base d'Easyjet**

*La Tribune – 26 mai 2026*

**Le cinquième aéroport régional a enregistré au premier trimestre un décrochage sur les vols européens dans le sillage de la fermeture de la base aérienne de la compagnie low-cost britannique. A l'inverse, l'activité vers Paris connaît un rebond.**

Six ans après le début de la crise sanitaire, l'aéroport Toulouse-Blagnac peine à retrouver son niveau d'activité de 2019. Après avoir accueilli 7,6 millions de passagers en 2025, soit un trafic en baisse de 2,8 % sur un an et environ 200 000 voyageurs en moins, le décrochage se poursuit sur le premier trimestre 2026.

Sur les trois premiers mois de l'année, l'aéroport de Toulouse-Blagnac a enregistré près d'1,7 million de passagers, en baisse de 2,2% par rapport à la même période de 2025. Ce niveau reste 22% en deçà du trafic enregistré en 2019.

### **Décrochage sur les vols européens**

Dans le détail, le trafic international, qui pèse désormais 54% de l'activité de la plateforme, est en baisse de 4% sur un an. Ce sont notamment les vols à l'intérieur de l'Europe qui enregistrent une décroissance de 10%. « Il s'agit du dernier trimestre pour lequel la fermeture de la base Easyjet impacte autant la croissance annuelle par trimestre »,

commente ATB. La compagnie low cost britannique, qui transportait 1,5 million de passagers par an depuis Toulouse, a fermé en avril 2025 sa base dans la Ville rose et a annoncé en passer de 20 à 10 destinations au départ de Toulouse.

Le trafic international hors Europe augmente de 8%. Comparé avant le Covid, le trafic à l'intérieur de l'Europe reste inférieur de 26% tandis que le trafic extra-européen enregistre une croissance de 113%.

Ces dernières années, ATB a lancé une offensive pour doper ses vols internationaux. Lancée en juin 2023, la ligne Toulouse-Montréal d'Air Canada a célébré à l'automne son 100 000e passager au départ de la Ville rose (soit au total plus de 200 000 passagers transportés entre les deux pays) avec de bons taux de remplissage (85% l'été dernier, entre 75 et 80% l'hiver). La compagnie canadienne passe pour cet été à cinq vols par semaine.

A l'inverse, l'activité vers Paris connaît un rebond. Au premier trimestre 2026, les déplacements en France ont représenté 46% du trafic total et sont en hausse de 8%. Paris atteint un taux de reprise de 69% par rapport à 2019. Le trafic transversal a baissé de 11%, avec un taux de reprise de 62% par rapport à 2019.

### **Toulouse-Blagnac : Paris et le long-courrier tirent le trafic au 1er trimestre 2026**

*Air Journal – 26 mai 2026*

**Au premier trimestre 2026, l'aéroport de Toulouse-Blagnac a accueilli 1 689 291 passagers, soit un recul de 2,2% par rapport à la même période de 2025, pour un niveau de trafic qui ne représente encore que 78% de celui de 2019.**

La plateforme toulousaine, pénalisée par la baisse du trafic européen et les effets prolongés de la fermeture de la base easyJet, voit cependant Paris et l'international hors Europe tirer une partie de l'activité, tandis que le fret affiche une nette progression.

### **Un trafic global en léger repli, encore inférieur à 2019**

Le trafic passagers du premier trimestre 2026 à Toulouse-Blagnac s'établit à 1 689 291 voyageurs, en baisse de 2,2% par rapport au premier trimestre 2025, contre 1 727 251 passagers un an plus tôt. Ce volume ne représente que 78% du niveau de 2019, confirmant que l'aéroport n'a pas encore retrouvé son trafic pré-crise, après une année 2025 déjà marquée par un recul de 2,8% sur l'ensemble de l'exercice à 7,62 millions de passagers.

Ce repli intervient après deux années de stabilisation puis un léger dynamisme en 2024-2025, porté notamment par l'international. Comme le souligne la direction de l'aéroport dans ses communications, « la fermeture de la base easyJet et l'augmentation de la fiscalité sur les billets d'avion ont pesé sur la fréquentation », en particulier sur les liaisons européennes.

### **International : l'Europe en repli, le hors Europe en forte hausse**

Avec 907 576 passagers, le trafic international représente 54% du trafic total au premier trimestre 2026 et recule de 4% par rapport à la même période de 2025, tout en atteignant 94% du niveau de 2019. Cette moyenne masque toutefois un contraste marqué entre l'Europe et le hors Europe, devenu l'un des moteurs de la croissance à Toulouse-Blagnac.

Le trafic intra-européen enregistre ainsi une baisse de 10% par rapport à 2025, conséquence directe de la fermeture de la base easyJet, intervenue en avril 2025 et qui continue de se faire sentir trimestre après trimestre. L'aéroport rappelle qu'« il s'agit du dernier trimestre pour lequel la fermeture de la base easyJet impacte autant la croissance annuelle par trimestres », ce qui laisse entrevoir un effet de base plus favorable à partir du deuxième trimestre 2026.

À l'inverse, l'international hors Europe progresse de 8% sur un an, et dépasse largement ses niveaux d'avant-crise : comparé à 2019, le trafic extra-européen affiche une croissance spectaculaire de 113%, quand l'intra-européen reste 26% en dessous de son niveau de référence. Cette dynamique reflète le renforcement de certaines lignes moyen et long-courriers, dans un contexte où les aéroports régionaux cherchent à capter des flux directs vers les grands hubs intercontinentaux.

### **National : Paris en forte reprise, les transversales reculent**

Le trafic national atteint 781 715 passagers au premier trimestre 2026, soit une hausse de 2% par rapport à 2025, mais seulement 66% du niveau de 2019. Les vols intérieurs représentent désormais 46% du trafic total, une part en hausse de 2 points sur un an, mais toujours inférieure de 8 points à celle observée avant la crise sanitaire.

Dans ce segment, la desserte de Paris joue un rôle central : le trafic vers la capitale augmente de 8% par rapport à 2025 et représente « presque un tiers du trafic global » du premier trimestre 2026, confirmant le poids de cet axe pour l'économie régionale. Le taux de reprise des liaisons parisiennes atteint 69% par rapport à 2019, dans un contexte pourtant marqué par la concurrence du train à grande vitesse, les restrictions sur les vols intérieurs et le renchérissement des billets.

Les lignes transversales, reliant Toulouse à d'autres métropoles françaises hors Paris, accusent en revanche un recul de 11% sur un an, ne retrouvant que 62% de leur trafic de 2019. Ces routes, souvent opérées avec des fréquences réduites et des appareils de plus petite capacité, restent plus sensibles aux arbitrages des compagnies et aux évolutions de la demande affaires et loisirs.

### **Fret et poste : un rebond marqué, mais loin de 2019**

Sur le segment du fret et de la poste, l'aéroport de Toulouse-Blagnac a traité 9 123 tonnes au premier trimestre 2026, soit une hausse de 10% par rapport au premier trimestre 2025. Ce volume ne représente toutefois que 48% du niveau atteint en 2019, ce qui confirme que le cargo reste, lui aussi, en phase de reconstitution après le pic de volatilité observé durant la crise sanitaire.

Cette progression s'inscrit dans la continuité de 2025, année durant laquelle le fret avait déjà amorcé une timide reprise, avec 32 429 tonnes traitées et une hausse de 1,7% selon les bilans économiques publiés par la plateforme. L'aéroport met en avant le rôle de la région toulousaine comme cluster aéronautique et industriel, ainsi que le développement de services cargo et de la logistique e-commerce, pour soutenir cette remontée progressive.

### **Mouvements commerciaux : moins de vols, des avions mieux remplis**

Les mouvements commerciaux (décollages et atterrissages) ont atteint 14 659 au premier trimestre 2026, en baisse de 4% par rapport au premier trimestre 2025, et ne représentant que 71% du niveau de 2019. Ce recul, plus marqué que celui du nombre de passagers, suggère que les compagnies continuent d'optimiser leurs programmes : moins de vols, mais des taux de remplissage plus élevés et des capacités adaptées à la demande.

### **Une plateforme en transition**

Le bilan du premier trimestre 2026 confirme que l'aéroport de Toulouse-Blagnac reste en phase de transition, avec un trafic global encore inférieur à celui de 2019, un repli de l'Europe et des lignes domestiques transversales, mais une montée en puissance de Paris et de l'international hors Europe. La fermeture de la base easyJet, combinée à la hausse du coût du transport aérien, continue d'influer sur la structure du réseau et la segmentation du trafic, au moins à court terme.

Dans le même temps, la plateforme mise sur de nouvelles lignes, des services premium et la décarbonation pour renforcer son attractivité, tout en accompagnant les grands projets de mobilité de l'agglomération, comme la future desserte renforcée par les transports en commun à l'horizon 2026-2027.

### **L'Allemagne baisse sa taxe sur les billets d'avion : un soulagement pour le secteur aérien allemand**

*Air Journal – 23 mai 2026*

**Le Bundestag a adopté mercredi une réduction significative de la taxe sur les billets d'avion (Luftverkehrssteuer). Cette mesure marque un tournant pour renforcer la compétitivité du transport aérien allemand.**

Au 1er juillet 2026, la taxe reviendra à ses niveaux d'avant la hausse de mai 2024. Concrètement, elle passera de 15,53 € à 13,03 € pour les vols court-courrier en Europe, de 39,34 € à 33,01 € pour les moyen-courriers et de 70,83 € à 59,43 € pour les long-courriers. Cette baisse d'environ 16 % devrait coûter environ 350 millions d'euros par an au budget de l'État fédéral allemand. Elle fait partie des engagements du contrat de coalition entre la CDU/CSU et le SPD, sous l'impulsion du chancelier Friedrich Merz, pour renforcer la compétitivité des aéroports et compagnies allemands.

Le secteur aérien allemand souffre depuis plusieurs années. Le trafic de passagers reste encore inférieur aux niveaux de 2019 dans de nombreux aéroports, alors que des hubs voisins comme Amsterdam, Paris ou Istanbul ont retrouvé ou dépassé leurs records d'avant-Covid. Les coûts élevés – taxes, frais de sûreté, navigation aérienne – ont poussé certaines compagnies aériennes à réduire leurs capacités en Allemagne.

### **Compagnies aériennes, entre satisfaction et prudence**

Les professionnels du secteur accueillent la mesure avec un mélange de satisfaction et de prudence. L'association allemande du transport aérien (BDL) parle d'« un premier pas nécessaire ». Cependant, elle insiste sur le fait que cette réduction reste insuffisante pour inverser complètement la tendance. « L'actuelle baisse de la taxe sur le transport aérien est un premier pas nécessaire, mais elle ne suffit pas à compenser les désavantages

concurrentiels liés aux coûts induits par l'État par rapport aux autres pays européens », estime-t-elle.

Lufthansa, premier transporteur aérien allemand, voit dans cette baisse un soutien utile pour ses hubs de Francfort et Munich. Un représentant du groupe a qualifié la décision d'« étape importante », tout en rappelant que la charge fiscale globale sur l'aviation allemande a doublé depuis 2019. La compagnie aérienne allemande espère que cette mesure aidera à stabiliser et à développer son offre long-courrier.

De son côté, Ryanair reste plus critique. La low-cost avait fortement réduit ses opérations en Allemagne ces derniers mois, notamment en fermant des bases et en supprimant des centaines de milliers de sièges, en raison des coûts jugés trop élevés. Elle considère la baisse comme un geste positif mais limité, loin des promesses initiales plus ambitieuses du gouvernement.

L'organisation Flughafverband ADV, qui représente les aéroports, abonde dans le même sens et appelle à d'autres allègements, notamment sur les frais de sûreté et de contrôle aérien, pour créer un véritable « signal de retournement ».

Pour les voyageurs, cette baisse devrait se traduire par des billets légèrement moins chers dès cet été, même si les compagnies aériennes ne répercutent pas toujours intégralement les économies, surtout dans un contexte de flambée du kérosène liée à la guerre au Moyen-Orient. Les experts estiment que l'effet sur les prix restera modéré, mais symbolique.

### **Une approche opposée en France**

Ce choix contraste nettement avec la politique française. En mars 2025, la France a augmenté la Taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA, dite « taxe Chirac »). Cette hausse, qui peut atteindre plusieurs dizaines d'euros selon la distance et la classe, a généré environ 850 millions d'euros de recettes supplémentaires par an.

Le secteur aérien français dénonce une fiscalité qui renchérit les billets et freine la croissance de l'offre. Alors que l'Allemagne cherche à rendre son secteur aérien plus attractif, la France mise sur une fiscalité plus lourde pour financer des objectifs environnementaux et sociaux.

La bataille fiscale européenne dans l'aérien ne fait que commencer. Reste à voir si cette baisse allemande suffira à redonner des couleurs durables au transport aérien outre-Rhin. Les professionnels espèrent déjà de nouvelles mesures pour alléger les autres coûts structurels.

### **Project Sunrise retardé : Qantas ne recevra son premier A350-1000ULR qu'en 2027**

*Air Journal – 27 mai 2026*

**Les passagers de Qantas devront patienter encore quelques mois avant de pouvoir embarquer sur les très attendus vols ultra-long-courriers du « Project Sunrise ». Le premier Airbus A350-1000ULR de la compagnie australienne ne sera finalement livré qu'en avril 2027, repoussant le calendrier initial qui visait une arrivée fin 2026.**

Selon des informations publiées par Bloomberg, Airbus a indiqué à Qantas que la livraison du premier des douze A350-1000ULR dédiés au Project Sunrise est désormais prévue en avril

2027, et non plus à la fin de l'année 2026 comme espéré par la compagnie. Le constructeur européen impute ce décalage à des « problèmes de chaîne d'approvisionnement » sans entrer dans le détail des équipements ou systèmes concernés. D'après ces mêmes sources, Qantas vise toujours une montée en puissance rapide une fois le premier appareil remis, les quatre exemplaires suivants devant rejoindre la flotte « en rapide succession », ce qui permettrait de revenir au calendrier de livraison initial d'ici novembre 2027.

### **Un nouveau coup de frein pour le Project Sunrise**

Qantas voyait dans ces A350-1000ULR la clé de voûte du Project Sunrise, son programme de vols sans escale entre Sydney et Londres, ainsi que Sydney et New York, qui devaient initialement démarrer vers la mi-2027. Ce calendrier supposait la livraison du premier appareil fin 2026, puis plusieurs mois de vols d'essai, d'entraînement équipage et de certification opérationnelle avant le lancement commercial.

Le report de la première livraison à avril 2027 réduit mécaniquement la marge disponible pour cette phase de montée en ligne, à moins que la date d'ouverture commerciale ne soit, elle aussi, décalée. La compagnie n'a pas souhaité préciser à ce stade la nouvelle date du premier vol commercial, se bornant à indiquer qu'elle travaille à adapter sa planification à ce nouveau rythme de livraisons.

### **Qantas mise sur des liaisons ultra-long-courriers stratégiques**

Pour la compagnie australienne, l'enjeu dépasse le symbole de « la plus longue ligne du monde » : il s'agit de se différencier durablement sur le marché international, beaucoup plus concurrentiel que le marché domestique australien dominé par un duopole. Ces liaisons non-stop depuis la côte est de l'Australie vers l'Europe et l'Amérique du Nord doivent lui permettre de capter une clientèle à haute contribution, prête à payer plus cher pour éviter une escale au Moyen-Orient ou en Asie.

Le défi de concevoir un appareil capable de relier la quasi-totalité des grandes métropoles de la planète depuis Sydney ou Melbourne, à pleine charge et sans escale, a été lancé il y a près de dix ans par Alan Joyce, alors directeur général de Qantas. Le projet a déjà été ralenti par la pandémie de Covid-19, qui a contraint la compagnie à mettre entre parenthèses ses ambitions long-courriers, puis par les perturbations généralisées des chaînes d'approvisionnement dans l'aéronautique.

### **La chaîne d'approvisionnement, talon d'Achille d'Airbus**

Airbus n'en est pas à son premier ajustement de calendrier lié à des problèmes de disponibilité de sous-ensembles, de moteurs ou d'équipements cabine. Le constructeur a déjà dû réviser à plusieurs reprises ses objectifs de livraisons en 2022, 2024 et 2025, citant des difficultés d'approvisionnement que ce soit pour des composants structuraux ou des éléments aussi prosaïques que les sièges et les toilettes.

Pour le programme A350, ces contraintes se font particulièrement sentir sur les versions très demandées comme l'A350-900 et désormais l'A350-1000, alors que les carnets de commandes sont bien remplis et que les compagnies cherchent à rajeunir leurs flottes long-courriers. Plusieurs clients ont été avertis qu'il fallait s'attendre à des décalages sur la

seconde moitié de la décennie, y compris pour des appareils au standard ULR, plus complexes à industrialiser du fait de leurs spécifications particulières.

### **Douze A350-1000ULR, une configuration très basse densité**

Qantas a passé commande en mai 2022 pour douze A350-1000 spécialement configurés pour des vols de près de 20 heures, avec réservoir de carburant supplémentaire et masse maximale au décollage relevée afin de conserver une marge de réserve. L'appellation ULR (Ultra Long Range), popularisée par Singapore Airlines sur l'A350-900, désigne ici une version optimisée pour l'endurance, tant en termes de structure que de performance moteur et de gestion du carburant.

La compagnie australienne a retenu une configuration à seulement 238 sièges, soit la densité la plus faible pour un A350-1000 en service, alors que le type peut accueillir plus de 300 passagers dans une configuration classique et jusqu'à environ 480 sièges en mono-classe. La cabine est répartie en quatre classes : 6 suites de Première, 52 suites Business, 40 sièges de classe Premium Economy et 140 sièges Economy.

### **Cabines premium et zone bien-être au cœur du produit**

Les A350 du Project Sunrise ont été conçus pour offrir une proportion exceptionnelle de sièges premium – plus de 40% des sièges sont consacrés à la Première, la Business et la Premium Economy – afin d'aligner l'offre de confort sur la durée hors norme des vols. Le produit cabine a été pensé pour atténuer les effets du décalage horaire et de l'immobilité prolongée, en intégrant notamment une « zone de bien-être » accessible à tous les passagers.

Cette zone bien-être doit permettre de se dégourdir les jambes, de s'étirer et de s'hydrater, avec des snacks et des boissons, tout en réduisant les risques de troubles comme la thrombose veineuse profonde, un sujet sensible sur des vols pouvant dépasser les 19 ou 20 heures. Qantas met également en avant des sièges Economy plus espacés qu'à l'accoutumée, avec un pitch annoncé de 33 pouces, ainsi que des suites de Première comprenant lit de deux mètres, fauteuil séparé, table de restauration et grand écran UHD.

### **Une phase de tests et de certification à reprogrammer**

Avant de pouvoir commercialiser ses liaisons Sydney–Londres et Sydney–New York, Qantas devra mener une campagne d'essais en vol, de vols de familiarisation et de vols de certification, tant du côté des équipages que des autorités de régulation. L'allongement du calendrier de livraison impose une recomposition de cette séquence, avec un temps incompressible pour la formation des pilotes, la qualification cabine et les validations opérationnelles sur des routes plus courtes avant d'attaquer les ultra-long-courriers phares.

Ultra long-courriers : cinq liaisons sans escale très très longues

- Sydney – Londres (Qantas, Project Sunrise): Projet de vol direct à partir de 2027, environ 17 000 à 18 000 km, durée annoncée autour de 22 h (record visé pour un vol commercial sans escale).

- Sydney – New York (Qantas, Project Sunrise) : Projet de vol direct à partir de 2027, distance au-delà de 17 000 km, durée annoncée entre 19 h et jusqu'à 22 h selon les communications sur Project Sunrise.
- Singapour – New York (Singapore Airlines) : Vol direct régulier SQ21/22, environ 15 330–15 350 km, durée programmée autour de 18 h 30 (jusqu'à environ 19 h 15 selon le sens et les créneaux).
- Doha – Auckland (Qatar Airways) : Vol direct d'environ 14 540 km, durée théorique autour de 17 h 30 (souvent indiquée dans la fourchette 17 h–18 h).
- Vol direct de référence actuel le plus long (Singapour – New York) : Ce vol direct est aujourd'hui cité comme le plus long vol direct en exploitation, avec environ 15 300 km parcourus en environ 18 h 30.

### **Guerre au Moyen-Orient : El Al replonge dans le rouge après trois ans de profits interrompus**

*Air Journal – 23 mai 2026*

**El Al vient d'enregistrer sa première perte depuis trois ans, sous l'effet direct de la guerre avec l'Iran et de la fermeture temporaire de l'espace aérien israélien. Malgré ce retour dans le rouge, la compagnie aérienne israélienne anticipe un redressement dès le deuxième trimestre 2026, portée par la reprise progressive du trafic et la faiblesse de la concurrence étrangère.**

Après trois exercices bénéficiaires, El Al replonge dans les pertes sur les trois premiers mois de 2026 : une perte nette de 67 millions de dollars au premier trimestre, contre un bénéfice net d'environ 96 millions de dollars un an plus tôt. Cette contre-performance contraste avec les résultats record annoncés fin 2025, lorsqu'elle se targuait de bénéfices historiques, portés par une forte demande et par la réduction de la concurrence internationale. El Al avait alors dégagé environ 410 millions de dollars de bénéfice net sur un an, avec un taux de remplissage proche de 94% sur certaines périodes.

#### **Un conflit qui coûte cher**

La direction d'El Al attribue cette brusque dégradation au conflit entre les États-Unis, Israël et l'Iran, qui a fortement perturbé le ciel du Moyen-Orient. La fermeture de l'espace aérien israélien à partir du 28 février a entraîné l'annulation de nombreux vols, des détournements et une hausse des coûts d'exploitation. Selon les chiffres communiqués par la direction, les 40 jours de guerre avec l'Iran ont provoqué à eux seuls environ 145 millions de dollars de pertes. Sur la période janvier-mars 2026, le chiffre d'affaires a ainsi reculé de 27%, pour tomber à 562 millions de dollars, contre 774 millions un an plus tôt.

#### **Baisse de revenus, hausse des coûts**

La fermeture temporaire de l'espace aérien israélien a non seulement réduit l'offre de vols, mais aussi renchéri les routes encore opérationnelles. Les avions ont dû contourner certaines zones, rallongeant les temps de vol et augmentant la consommation de carburant, dans un contexte de prix du pétrole déjà élevé. En parallèle, El Al a dû faire face aux coûts supplémentaires liés aux annulations, aux remboursements et à la réorganisation de son

programme de vols. Dès le début des tensions avec l'Iran, elle avait d'ailleurs assoupli ses conditions d'annulation, offrant davantage de flexibilité à ses clients, ce qui a aussi pesé sur les recettes.

Cependant, si la guerre a fragilisé les comptes, elle a aussi laissé El Al en position dominante sur le marché israélien pendant plusieurs semaines. Durant les restrictions de trafic, seules les compagnies aériennes locales El Al, Arkia et Israir étaient autorisées à opérer, tandis que de nombreuses compagnies aériennes étrangères suspendaient leurs vols vers Tel-Aviv. Cette situation a soutenu la demande pour les vols de la compagnie nationale El Al, qui a vu ses lignes rester très fréquentées dès que l'espace aérien a été partiellement rouvert.

### **Un redressement attendu dès le deuxième trimestre**

Malgré la perte enregistrée au premier trimestre, la direction d'El Al se montre optimiste pour la suite de l'année. Elle anticipe un retour aux bénéfices dès le deuxième trimestre 2026, grâce à la reprise intégrale des opérations et au maintien d'une concurrence étrangère encore réduite vers Israël.

Les commandes d'appareils long-courriers, notamment des Boeing 787 supplémentaires, témoignent également de la volonté d'El Al de poursuivre son expansion une fois la situation géopolitique stabilisée. La compagnie nationale israélienne mise sur une demande toujours forte et sur la possibilité d'ouvrir de nouvelles routes, y compris vers des marchés lointains comme l'Amérique latine.

### **Des perspectives encore dépendantes du contexte régional**

Reste que la trajectoire d'El Al demeure étroitement liée à l'évolution du conflit au Moyen-Orient. Toute nouvelle fermeture de l'espace aérien israélien, ou tout regain de tensions avec l'Iran, pourrait à nouveau perturber gravement ses opérations et peser sur ses comptes.

## **Aéroport de Malte : 100 millions d'euros pour accélérer sa transformation**

*Air Journal – 25 mai 2026*

**Malta International Airport franchit une nouvelle étape dans son ambitieux programme d'investissement. L'exploitant aéroportuaire a annoncé l'obtention d'un financement externe de 100 millions d'euros, destiné à soutenir l'expansion de ses infrastructures, tout en préservant sa solidité financière dans un contexte de forte croissance du trafic.**

### **Un financement structurant pour soutenir la croissance**

Malta International Airport (MIA) a sécurisé un financement de 100 millions d'euros auprès d'un établissement bancaire local, a annoncé son directeur général Alan Borg lors de l'assemblée générale annuelle du groupe. Ce financement se compose de deux prêts distincts : un premier de 50 millions d'euros sur cinq ans, et un second du même montant sur sept ans. L'objectif est clair : accompagner un programme d'investissements majeur sans fragiliser la trésorerie de l'entreprise.

« Le soutien d'une grande banque locale reflète une confiance partagée dans notre vision et dans le rôle de l'aéroport pour l'avenir du tourisme maltais », a déclaré Alan Borg. « Ce

financement nous permet à la fois d'accélérer nos projets et de préserver notre liquidité afin de respecter nos engagements envers nos salariés, partenaires et actionnaires ».

### **Un programme d'investissement de 345 millions d'euros**

Au cœur de cette stratégie figure le projet « East Expansion », présenté comme la plus importante modernisation de l'aéroport depuis sa privatisation. Ce programme s'inscrit dans un plan global de 345 millions d'euros. D'ici 2028, le terminal de l'aéroport de Luqa sera étendu sur une surface brute de 26 000 m<sup>2</sup>. Cette extension prévoit notamment 32 nouveaux comptoirs d'enregistrement, 5 nouvelles portes d'embarquement, une porte dédiée aux équipages et des espaces supplémentaires pour la circulation des passagers, le tri des bagages et les activités commerciales

Les travaux préparatoires sont déjà bien engagés, avec des opérations d'excavation sous le niveau routier, le déplacement d'infrastructures techniques critiques et la mise en place d'accès sécurisés au chantier.

### **SkyParks 2 et diversification des revenus**

En parallèle, le projet SkyParks 2 progresse également. Il inclut notamment la construction d'un hôtel quatre étoiles, dont la livraison en structure brute est attendue au quatrième trimestre 2026. L'exploitation de cet établissement a été confiée au groupe Claret sous la marque Tribe du groupe Accor, positionnée sur un segment lifestyle. Ce projet s'inscrit dans la stratégie de diversification des revenus non aéronautiques de l'aéroport.

### **Une dynamique d'investissements soutenue**

Ces développements prolongent une année 2025 déjà marquée par un effort d'investissement important. Malta International Airport a consacré 61,6 millions d'euros à ses infrastructures, soit près de 40% de ses revenus annuels.

L'aéroport de Malte connaît depuis plusieurs années une croissance soutenue du trafic, portée par le dynamisme du tourisme sur l'île. En 2025, il a accueilli plus de 8 millions de passagers (contre environ 7,8 millions en 2024 selon les données officielles de MIA), un niveau record qui accentue la pression sur les infrastructures existantes.

### **Ryanair désormais sans dette**

*Aeromorning – 26 mai 2026*

#### **Ryanair efface sa dette alors que la concurrence du low-cost européen s'intensifie**

Le 25 mai 2026, Ryanair a annoncé avoir intégralement remboursé sa dernière obligation de 1,2 milliard d'euros, devenant ainsi « effectivement sans dette » pour la première fois depuis son introduction en bourse en 1997. L'annonce a été faite via le communiqué officiel intitulé « Ryanair Now Debt Free as Last €1.2 Billion Bond Is Repaid Today ».

Ce remboursement constitue une étape stratégique majeure pour la première compagnie européenne en passagers transportés et renforce sa position face à des concurrents comme easyJet et Wizz Air.

Un bilan financier de forteresse

- Une flotte libre de toute garantie d'environ 620 Boeing 737.
- Des notations de crédit BBB+ (Fitch et S&P).
- Des niveaux de liquidités élevés.

La disparition de cette dernière obligation laisse Ryanair parmi les compagnies aériennes les plus solides financièrement, alors que nombre de transporteurs européens restent dépendants de dettes à long terme et de contrats de leasing.

### **Le plus grand réseau low-cost d'Europe**

Au fil de deux décennies, Ryanair a bâti le plus vaste réseau court-courrier en Europe via ses filiales (Ryanair DAC, Malta Air, Buzz, Lauda Europe), desservant plus de 230 aéroports en Europe et en Afrique du Nord. Sa stratégie repose sur des opérations point-à-point, une forte utilisation des appareils, des rotations rapides et de faibles redevances aéroportuaires, avec un ancrage marqué dans les aéroports secondaires.

Cette approche ultra low-cost a permis d'atteindre 208,4 millions de passagers en FY2025-26 malgré des retards de livraison chez Boeing.

### **Stratégie flotte: exclusivité Boeing et effet d'échelle**

Ryanair exploite une flotte 100 % Boeing (737-800, 737 MAX 8-200 « Gamechanger », et futures livraisons de MAX 10 à partir de 2029). À la fin de l'exercice FY2026, le groupe comptait 647 appareils en service, dont 210 Gamechanger.

- Coûts de maintenance réduits et formation simplifiée.
- Stocks de pièces détachées allégés.
- Meilleur pouvoir de négociation avec Boeing.
- Flexibilité opérationnelle accrue et coûts unitaires plus bas, grâce notamment aux MAX.

### **Des résultats solides malgré les retards de Boeing**

- Bénéfice net (hors éléments exceptionnels): 2,26 Md€.
- Chiffre d'affaires: 15,54 Md€ (+11 % sur un an).
- Croissance passagers: +4 %; reprise des tarifs à deux chiffres.
- Revenus annexes: 4,99 Md€ (environ 24 € par passager).
- Coûts d'exploitation: +1 % par passager malgré 29 appareils retardés.
- Trésorerie brute: 3,6 Md€; trésorerie nette: 2,1 Md€; ligne RCF non tirée: 1 Md€.

### **Ryanair vs easyJet: deux stratégies**

Ryanair reste focalisée sur le leadership coûts, les tarifs les plus bas et la croissance des revenus annexes, en privilégiant les aéroports secondaires et des cabines à forte densité. À l'inverse, easyJet adopte une approche plus hybride (plus de hubs primaires, clientèle affaires, séjours packagés), au prix de coûts structurels plus élevés. La position sans dette de Ryanair élargit l'écart concurrentiel.

### **Vers 300 millions de passagers**

Ryanair vise environ 300 millions de passagers annuels d'ici FY2034, portée par la consolidation du secteur, la fragilité de petits acteurs, les opportunités en Europe centrale et orientale et la montée en cadence du MAX 10. La compagnie indique une couverture carburant prudente (environ 80 % des besoins FY2027 couverts).

### **Défis à venir**

- Retards de production chez Boeing.
- Fiscalité environnementale en Europe.
- Perturbations du contrôle aérien.
- Contraintes de capacité aéroportuaire.
- Pressions sociales et salariales.

La demande estivale pourrait nécessiter « certaines réductions tarifaires » pour soutenir les volumes dans un contexte économique incertain. Néanmoins, la combinaison de l'échelle, de la liquidité, de la propriété d'actifs et de la discipline de coûts fait de Ryanair l'un des transporteurs les plus résilients d'Europe.

### **Conclusion**

Au-delà du symbole, le statut sans dette de Ryanair illustre la robustesse d'un modèle fondé sur la maîtrise des coûts, la simplicité opérationnelle et l'effet d'échelle. Dans un marché marqué par des coûts de financement élevés et des pénuries d'avions, cet atout pourrait s'avérer déterminant pour la décennie à venir.

### **Air France-KLM, Safran, Accor, Airbus... Les groupes aériens et du tourisme sont portés en Bourse par de nouveaux espoirs autour d'un accord au Moyen-Orient**

*BFM Bourse – 25 mai 2026*

### **Plusieurs actions évoluent en nette hausse ce lundi à la Bourse de Paris, soutenue par un regain d'optimisme autour de la conclusion d'un accord entre les États-Unis et l'Iran.**

Les pourparlers entre Téhéran et Washington continuent de provoquer des rodéos à la Bourse de Paris. Ce lundi 25 mai, le CAC 40 bénéficie de nouveaux espoirs autour d'un accord entre les deux parties pour mettre fin au conflit au Moyen-Orient. Vers 10h20, l'indice parisien grimpe de 1,1% à 8.205,24 points. "Tout au long du week-end, des indices laissaient présager un accord imminent entre les États-Unis et l'Iran, même si Trump lui-même a admis qu'il faudrait probablement encore quelques jours. Bien que la situation n'ait pas évolué, le marché est de nouveau porté par l'espoir et réagit clairement à la perspective d'une réouverture du détroit d'Ormuz", écrit XTB.com.

Ce lundi, le secrétaire d'État américain, Marco Rubio, s'est montré optimiste sur la signature d'un accord. "Nous avons ce que je crois être une chose assez solide sur la table en ce qui concerne leur capacité à ouvrir le détroit" d'Ormuz, mais aussi "à entrer dans des négociations" sur le nucléaire iranien, a-t-il déclaré depuis l'Inde où il doit rencontrer le

Premier ministre indien, Narendra Modi. Dans ce contexte, le pétrole chute, le contrat de juillet sur le Brent de mer du Nord perdant 4,15% à 99,24 dollars le baril.

### **Air France-KLM et la question de la facture carburant**

Ce regain d'optimisme autour des discussions américano-iraniennes propulse une nouvelle fois les actions parisiennes les plus dépendantes de l'évolution du conflit au Moyen-Orient. Air France-KLM grimpe de 8%. Comme ses rivaux Lufthansa (+4,1% à Francfort) et IAG (qui ne cote pas à Londres où le marché est fermé ce lundi), la maison-mère de British Airways et Iberia, le groupe de transport aérien a été malmené par la hausse des cours du pétrole qui a entraîné un bond des prix du kérosène, un produit raffiné du pétrole. Sur la semaine achevée le 15 mai, le "jet fuel", le carburant utilisé par les compagnies aériennes, avait grimpé de 80,5% sur un an, selon les données de l'Association internationale du transport aérien (IATA).

Cette hausse des prix s'explique par les coûts de raffinage mais également par le fait que le kérosène ne constitue pas une priorité pour les raffineurs, ne représentant que 9% de la production de produits raffinés, selon l'IATA. En conséquence, la facture carburant des compagnies aériennes est vouée à s'alourdir. Fin avril, Air France-KLM avait indiqué attendre un coût total de 9,3 milliards de dollars sur l'exercice 2026, soit une hausse de 2,4 milliards de dollars par rapport à l'exercice 2025, dont 1,1 milliard de dollars au deuxième trimestre 2026. Un hypothétique fin du conflit au Moyen-Orient permettrait d'entrevoir une accalmie sur les prix du kérosène et donc une facture carburant moins salée que redouté par le marché.

### **Une épée de Damoclès pour Safran**

Les groupes aéronautiques Airbus et Safran prennent, eux, respectivement, 2,4% et 4,7%, Safran signant la plus forte hausse du CAC 40.

La trajectoire boursière de Safran reste étroitement liée à celle du trafic aérien. Plus ce trafic est élevé, plus les cycles de vols des avions sont importants et plus les compagnies aériennes et les loueurs doivent amener leurs appareils dans les ateliers pour avoir recours aux services d'après-vente de la société aéronautique. Safran ne communique pas les marges de ces métiers mais il est communément admis que l'entreprise tire le gros de sa rentabilité de ces services dans la propulsion aéronautique. Le groupe est, sur ce point, porté par CFM International, sa coentreprise avec l'américain GE Aerospace. CFM produit le CFM56, le moteur le plus vendu au monde, et le LEAP, qui équipe les monocouloirs de nouvelle génération d'Airbus (A320neo) et Boeing (737 Max).

La position de marché dominante de cette société dans les monocouloirs offre un gisement de croissance robuste pour les activités d'après-vente. Selon des données communiquées fin 2024 par Safran, 23.000 moteurs CFM56-5B-7B étaient en service. Et 70% n'avaient effectué aucune visite en atelier.

Mais une chute du trafic aérien est évidemment susceptible de perturber cette mécanique bien huilée. Or, le conflit au Moyen-Orient a logiquement pesé sur les cycles de vols. À titre d'exemple, le cabinet Cirium écrivait, début avril dernier, que 5 millions de passagers avaient subi des annulations de vols entre le 28 février et le 11 mars.

L'IATA, de son côté, estimait qu'au cours des sept premiers jours de mars 2026, environ 85% des vols au départ ou à destination des aéroports du Golfe avait été annulés. "À la fin du mois (de mars, NDLR), moins de la moitié des vols initialement prévus au départ de ces

aéroports avaient été assurés", ajoutait l'organisation. De plus, la hausse des cours du pétrole entraîne de facto un renchérissement des coûts du kérosène et donc de la facture carburant des compagnies aériennes, clientes de Safran. Pour ces raisons, le conflit laisse planer un risque sur les visites en atelier des compagnies et donc sur les revenus d'après-vente de Safran.

### **Accor, un groupe hôtelier très exposé au Moyen-Orient**

Dans une note publiée le 20 avril dernier, Jefferies redoutait que les compagnies aériennes réduisent le champ ("scope") de leurs visites à compter du troisième trimestre 2026. La fin du conflit au Moyen-Orient effacerait ou atténuerait cette menace. Dans une mesure bien moindre que Safran, Airbus dégage également certains revenus d'après-vente et le Moyen-Orient représente, par ailleurs, environ 8% de son carnet de commandes selon Citi.

Autre valeur du CAC 40 portée par le regain d'optimisme sur le conflit avec l'Iran, Accor s'adjuge 4,11%.

Le propriétaire d'Ibis et Sofitel est tout simplement le grand groupe hôtelier le plus exposé au Moyen Orient, la région représentant environ 10% de ses revenus contre 6% pour le britannique IHG, selon Barclays. Fin avril, la société avait rassuré en livrant un revenu par chambre disponible (RevPAR), le grand indicateur du secteur, supérieur aux attentes au premier trimestre. "Pour la suite, l'évolution du titre dépendra de celui du conflit avec un risque de baisse si la guerre se poursuit au second semestre", prévenait Barclays.

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