

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 15 juin 2026 :

- **Climat : Paris-CDG parmi les aéroports les plus polluants du monde, selon l'ONG Transport & Environment**
 - **Paris Air Forum : le transport aérien veut desserrer l'étau des réglementations**
 - **Air Europa augmente ses capacités de près de 6 % pour la saison estivale**
 - **Cet été, l'Orlyval sera gratuit pour les abonnés Navigo**
 - **Wizz Air : kérosène cher, hiver sous pression et expansion à marche forcée en Italie**
 - **Voyages organisés : un mois de mai en recul, long-courrier en chute libre, prudence pour l'été 2026**
 - **Surcharges au Japon, vols annulés en Thaïlande : le trafic aérien asiatique lourdement impacté par la hausse du kérosène**
-

Climat : Paris-CDG parmi les aéroports les plus polluants du monde, selon l'ONG Transport & Environment

Air Journal - 14 juin 2026

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle figure parmi les plus gros émetteurs de CO₂ au monde, selon l'ONG Transport & Environment (T&E), qui alerte sur l'empreinte carbone des plateformes parisiennes et sur les projets de croissance du trafic aérien.

T&E classe Paris-CDG au 7e rang mondial des hubs aériens les plus émetteurs de CO₂ liés aux vols, sur la base de données internationales compilées par le think tank Overseas Development Institute (ODI) et l'organisation indépendante International Council on Clean Transportation (ICCT). L'ONG souligne que les vols au départ et à l'arrivée de Paris-CDG ont généré près de 14,7 millions de tonnes de CO₂ en 2023, soit un niveau qui place l'aéroport francilien à la deuxième place dans le Top 5 des plateformes européennes les plus polluantes.

« Les aéroports de Paris émettent à eux seuls plusieurs fois plus de CO₂ que la ville de Paris », souligne T&E, qui pointe donc Paris-CDG comme le principal contributeur de cette empreinte carbone.

Orly et l'Île-de-France également pointés

L'ONG ne limite pas son analyse à Paris-CDG et intègre également l'aéroport Paris-Orly dans son diagnostic. Selon elle, l'ensemble formé par Paris-CDG et Paris-Orly fait de l'Île-de-France l'un des principaux foyers d'émissions aériennes en Europe, avec une trajectoire incompatible, à ce stade, avec les objectifs climatiques nationaux et européens.

T&E rappelle que les projets d'extension des capacités aéroportuaires françaises, en particulier autour de Paris-CDG, entraîneraient « une forte hausse des émissions de CO₂ d'ici 2050 » s'ils étaient menés à leur terme. « Les projets d'extension des aéroports français vont rendre encore plus irréaliste la décarbonation du secteur aérien », affirme l'ONG, qui chiffre à environ 32% la hausse potentielle des émissions par rapport à un scénario sans nouveaux projets.

Projets d'extension jugés incompatibles avec le climat

Dans son analyse, T&E cible tout particulièrement les perspectives de croissance de Paris-CDG à l'horizon 2050. Dans un scénario avec développement des infrastructures présenté par l'exploitant Groupe ADP (Aéroports de Paris), le trafic annuel pourrait passer d'environ 82 à 105 millions de passagers, ce qui se traduirait par 28% d'émissions supplémentaires par rapport à un scénario sans extension.

Pour l'ONG, cette trajectoire est clairement incompatible avec les engagements climatiques. « Si ces projets d'augmentation de capacité voient le jour, le secteur n'aura plus aucune chance de respecter la trajectoire de baisse des émissions définie dans sa propre feuille de route », avertit T&E, qui demande l'abandon de ces extensions jugées « incompatibles avec les accords de Paris ».

Avertissement sur la stratégie des autorités

T&E met aussi en cause les hypothèses avancées par les pouvoirs publics et les exploitants aéroportuaires sur la décarbonation du transport aérien. Selon l'ONG, les stratégies actuelles reposent trop sur des gains technologiques futurs et sur l'essor des carburants durables, sans

remettre en cause la croissance du trafic, alors que « la hausse des volumes annule les efforts de réduction d'émissions par vol ».

L'ONG appelle les autorités françaises et européennes à conditionner tout projet d'augmentation de capacité à une trajectoire de baisse réelle des émissions. « Tant que les émissions continuent d'augmenter, parler de décarbonation du secteur aérien relève du greenwashing », estime-t-elle, réclamant un plafonnement, voire une réduction, du trafic sur les grands hubs comme Paris-CDG.

Groupe ADP défend sa stratégie climatique

De son côté, Groupe ADP conteste cette lecture et met en avant sa propre stratégie climatique. L'exploitant aéroportuaire rappelle qu'il s'est engagé à atteindre « zéro émission nette » sur ses émissions directes (périmètre infrastructures) à l'horizon 2035 pour Paris-CDG et Paris-Orly, puis à l'horizon 2050 pour l'ensemble de ses activités.

Le gestionnaire des aéroports parisiens souligne que ses projets d'évolution de capacité 105 millions de passagers par an s'inscrivent « dans une trajectoire compatible avec les objectifs climatiques ». Il insiste sur le fait que « la croissance du trafic ne se traduit pas mécaniquement par une hausse équivalente des émissions », en invoquant la modernisation des terminaux, l'optimisation des flux au sol et l'exploitation d'avions plus récents et à des carburants durables d'aviation (SAF)

Groupe ADP met également en avant ses efforts de réduction des émissions sur la partie aéroportuaire : électrification des équipements de piste, raccordement des avions à l'alimentation électrique au sol, développement de transports collectifs vers les plateformes, et programmes d'efficacité énergétique dans les terminaux. Tout en poursuivant sa trajectoire de décarbonation, l'exploitant défend le rôle des hubs parisiens dans l'attractivité économique et la connectivité de la France.

Paris Air Forum : le transport aérien veut desserrer l'étau des réglementations

tourmag.com- 15 juin 2026

Durant le Paris Air Forum qui se tenait dans notre capitale le 12 juin dernier, le secteur aérien a concentré ses attaques contre les régulateurs et leurs réglementations relatives à l'environnement et aux droits des passagers.

Cette année, le Paris Air Forum, le rendez-vous qui réunit les grands acteurs des secteurs de l'aéronautique, du spatial et de la défense, avait des allures martiales.

Beaucoup de militaires dans les allées et, dans la présentation de l'événement, des messages empreints de gravité : « les tensions géopolitiques s'accroissent, le multilatéralisme s'éloigne, un nouvel impérialisme émerge, l'ombre des États-Unis, de la Russie, de la Chine déborde ».

Angoissant, au passage, et révélateur d'un monde qui change, de voir classés désormais les États-Unis sur le même plan que la Chine et la Russie.

Pour le transport aérien, auquel étaient tout de même consacrées quelques tables rondes, l'heure était, encore et toujours, à la levée de boucliers pour défendre la souveraineté et la compétitivité.

Plus encore que les tensions géopolitiques, ce sont les réglementations, particulièrement en Europe, qui, non sur leur principe, mais dans leurs champs d'application, ont fait l'objet de vives critiques.

Le décrochage français

La France et ses taxes spécifiques ont fait l'objet d'une première table ronde ayant pour thème la maîtrise de sa connectivité stratégique.

Déjà, à l'ouverture de cette journée, Philippe Pascal, le PDG du groupe ADP, avait donné le ton en décrivant un contexte fiscal et notamment la hausse de la taxe de solidarité avec un impact négatif sur les flux de passagers dans les aéroports parisiens.

Thomas Juin et Pascal de Izaguirre ont pris le relais. Respectivement président de l'Union des Aéroports français et de la FNAM, ils ont uni leur voix pour alerter sur un décrochage du secteur.

La guerre dans le Golfe n'arrange rien. Pascal de Izaguirre a rappelé que « le modèle économique n'était pas fait pour s'accommoder durablement d'un prix du pétrole élevé », mais c'est bien encore et toujours le niveau des taxes qui fait craindre aux deux dirigeants des mois difficiles après l'été :

« Nous l'avions déjà dit avec Pascal de Izaguirre lors de l'augmentation de la TSBA en 2025, le plus dur, ce sera l'automne. Et malheureusement, on n'a pas été pris en défaut. Et là, ce que l'on peut dire, c'est qu'il risque d'y avoir de nouveau un décrochage à l'automne, un décrochage violent. »

Dans cette période qui commence et où les ministères négocient leurs enveloppes avec Bercy, dans le cadre de la préparation du Budget 2027, le Paris Air Forum sert de caisse de résonance aux revendications du secteur.

Lors de cet échange, le message à un gouvernement « qui malmène son transport aérien », selon le président de l'UAF, était clair : « Il faut effacer les augmentations de la TSBA pour le PLF 2027. »

Petite éclaircie ces jours derniers avec la décision du gouvernement de revenir à l'ancien montant de la taxe pour les petites lignes, les liaisons dites d'obligation de service public.

Dans le budget 2026, elle était passée à 7,4 euros pour les vols intérieurs. Elle reviendra donc pour ces lignes à son ancien barème de 2,63 euros.

Même Carlos Muñoz, le PDG de l'Espagnole Volotea, contraint de faire marche arrière sur sa taxe surcharge carburant, a félicité le gouvernement pour cette décision.

Avec plus de 60 % de son trafic en France, c'est au total sur 700 000 sièges annuels dans ses avions que cette réduction va s'appliquer.

En revanche, la FNAM a dit « regretter que la Commission européenne n'ait pas validé à ce stade l'extension de ce tarif réduit aux liaisons de continuité territoriale entre la métropole et les territoires d'outre-mer ».

Hugues Marchessaux, le PDG d'Air Austral, présent au Paris Air Forum, nous a confié avoir eu un entretien la veille avec le ministre des Transports pour l'inciter à pousser Bruxelles à valider cette extension.

Les responsables du secteur aérien noircissent ils le tableau en évoquant le décrochage, la perte de compétitivité ou encore une connectivité dégradée en France ?

Les chiffres, incontestables, semblent quand même leur donner raison.

Depuis la fin de l'épisode Covid, le trafic aérien en Espagne a eu une croissance de +17 %, l'Italie +18 %, le Portugal +22 %, la France -1,8 %.

« Que faut-il pour que le gouvernement prenne conscience qu'il faut effacer le triplement de la TSBA dans le PLF 2027 ? » a tonné Thomas Juin.

Et d'ajouter : « Je vois de plus en plus d'avions survoler la France et de moins en moins se poser en France. Qu'est-ce qu'il se passe ? Il faut arrêter cette fuite des avions vers les pays étrangers et faire en sorte que la France ait une vision pragmatique, mettre en place un cadre qui permette de retrouver une dynamique en France. »

En ces temps de disette budgétaire, Thomas Juin a affirmé également, mais sans entrer dans les détails, que l'UAF et la FNAM allaient travailler ensemble pour voir comment faire en sorte que le transport aérien puisse davantage contribuer aux recettes touristiques de la France.

« Nous pourrions, dans le transport aérien, générer des dizaines de milliards supplémentaires de recettes fiscales pour la France. On voit que des pays comme l'Espagne ont des recettes bien supérieures à la France. Le transport aérien peut être un levier formidable pour cela. »

En Europe aussi, une réglementation contestée

À l'échelle européenne, on grogne aussi.

Ben Smith, le PDG d'Air France-KLM, présent également au Forum, a dénoncé de son côté des réglementations européennes incompatibles avec une concurrence équitable.

Là aussi, le principe général d'une taxation n'est pas remis en cause pourvu qu'elle ne soit pas au détriment des seuls Européens.

« Nous n'avons pas de problème avec la compétition et la concurrence. Nous ne cherchons pas non plus de protections, mais nous sommes dans un business global et nous attendons que les juridictions nous assurent une compétition équitable. »

L'exemple qu'il a mis en avant pour démontrer une concurrence faussée par le législateur européen est imparable.

Depuis 2012, l'Europe a mis en place un système de taxe ETS (Emissions Trading System), une taxe carbone européenne appliquée aux vols intraeuropéens.

Le passager niçois qui veut aller à Tokyo, s'il veut passer par Paris, devra payer une taxe sur le vol entre Nice et CDG. S'il choisit de passer par Dubaï, il n'aura pas à payer de taxe ETS.

« Cela nous coûte beaucoup d'argent, des sommes que n'ont pas à débours nos concurrents. »

Autre réglementation qui fait débat, celle qui fait l'objet d'un bras de fer actuel entre les eurodéputés du Parlement européen et les États membres concernant l'indemnisation des passagers en cas de vols retardés et la gratuité des bagages à main.

Concernant les retards, les compagnies aériennes poussent pour revoir la réglementation adoptée il y a vingt ans prévoyant jusqu'à 600 euros d'indemnisation quand un vol est retardé de plus de trois heures.

L'année dernière, les 27 États membres avaient à la majorité voté en faveur d'un allègement des montants et plus de souplesse, prévoyant d'indemniser les retards dépassant cette fois-ci quatre heures pour les vols jusqu'à 3 500 kilomètres et six heures au-delà, avec une indemnisation abaissée à 500 euros maximum.

Une réforme rejetée par le Parlement et une situation toujours dans l'impasse à l'heure actuelle, entraînant des heures interminables de débat non seulement sur ce sujet, mais aussi sur le souhait des eurodéputés d'inclure dans le prix du billet un bagage cabine de 7 kilos ainsi qu'un petit sac, et d'interdire également de faire payer des parents pour être assis à côté de leurs enfants.

Pour les compagnies aériennes, la réglementation en vigueur génère une facture salée de 8,1 milliards d'euros par an.

Là aussi, elles plaident pour plus de bon sens. Avec ce délai de trois heures, elles n'ont souvent d'autre solution que d'annuler des vols plutôt que de les retarder, par crainte de voir tous les vols suivants effectués par l'appareil être en retard et tomber sous le coup de la réglementation.

De même, et toujours concernant les indemnisations, la définition du cas de force majeure, qui peut dispenser les compagnies de payer des indemnisations, est encore, en droit des passagers, une notion variable.

À propos du dernier cyclone majeur, Garance, ayant ravagé l'île de La Réunion (5 morts, 250 millions d'euros de dégâts), le cas de force majeure n'a été reconnu que sur le premier jour alors que la tempête a perturbé les opérations aériennes de l'île cinq jours durant.

Hugues Marchessaux, le PDG d'Air Austral, présent dans le débat, s'est agacé :

« Je me dis vraiment que l'enfer est pavé de bonnes intentions parce que plus ça va, plus on est en train de construire une usine à gaz dont tout le monde perd le contrôle. On vit un enfer, et si je prends l'exemple de ma compagnie, on a entre 3 et 4 % de chiffre d'affaires qui part chaque année en indemnisation au client.

C'est autant qu'il manque en résultat net, c'est autant qu'il manque à la compagnie pour améliorer sa rentabilité. »

Les débats se poursuivent à Bruxelles, mais Maître Emmanuelle Llop, avocate au barreau de Paris, experte en droits du tourisme, aérien, et loisirs, et fondatrice du cabinet Equinoxe Avocats, intervenante lors de ce Paris Air Forum, n'a pas vraiment rassuré les compagnies aériennes sur l'issue des discussions :

« J'ai tendance à penser qu'à partir du moment où on a donné des droits aux consommateurs — ça marche aussi en droit français, en droit commun — les droits acquis, on ne reviendra pas dessus. »

Quid de 2027 ?

Commencée à Rio de Janeiro avec l'Assemblée générale de l'IATA, le Paris Air Forum ce vendredi dernier à Paris a conclu une semaine durant laquelle le lobby mondial de l'aérien a dénoncé les taxes et règlements.

Projet de TVA à 26,5 % sur les billets d'avion au Brésil, taxe de 45 dollars par passager en Tanzanie, ETS européens, TSBA française : les oreilles des législateurs ont sifflé.

En France, l'année 2027 est pleine d'incertitudes. Même si un PLF 2027 plus favorable aux compagnies aériennes est adopté cet hiver, un budget rectificatif en été, après l'élection présidentielle, annulant les modérations de la TSBA par exemple, est bien probable.

Air Europa augmente ses capacités de près de 6 % pour la saison estivale

tourmag.com- 12 juin 2026

La compagnie espagnole déploie plus de 9 millions de sièges et multiplie les ouvertures de lignes entre l'Europe, l'Afrique et l'Amérique.

Pour faire face à la forte demande touristique entre les mois de juin et septembre, Air Europa annonce une augmentation significative de son offre globale. La compagnie aérienne espagnole met à disposition de ses clients environ 9,3 millions de sièges, ce qui représente une hausse de 5,9% par une fois comparé à la même période de l'année précédente. Cette expansion repose sur l'augmentation des fréquences de ses liaisons phares, la réactivation de lignes saisonnières et l'ouverture de nouvelles destinations internationales.

Air Europa passe à l'offensive.

La compagnie espagnole intensifie ses fréquences à destination des Amériques. En République dominicaine, la compagnie passe à un vol quotidien vers Saint-Domingue et passe à trois rotations par semaine vers Santiago de los Caballeros.

De même, la liaison vers Guayaquil en Équateur bénéficie d'une augmentation permanente à quatre vols hebdomadaires, tandis que les capitales européennes comme Rome et Milan voient leurs capacités renforcées pour la saison.

En Espagne, les liaisons vers l'île de Lanzarote sont également intensifiées durant tout l'été pour répondre au flux de vacanciers.

L'Afrique du Nord et le bassin méditerranéen occupent une place centrale dans cette stratégie estivale. Air Europa lance ainsi une liaison à raison de trois vols hebdomadaires vers Tanger, marquant sa première connexion avec cette localité marocaine, tout en renforçant son offre vers Marrakech et Tunis.

Intensification des vols transatlantiques et modernisation de la flotte

Les destinations balnéaires et culturelles italiennes complètent ce dispositif avec trois vols par semaine vers Bologne en août, ainsi que des liaisons hebdomadaires programmées en juillet et août vers Alghero, dans le nord de la Sardaigne.

Pour soutenir cette croissance opérationnelle, la compagnie s'appuie sur une flotte de 59 appareils.

Les liaisons long-courriers sont opérées en Boeing 787 Dreamliner, tandis que les trajets de court et moyen-courrier intègrent le Boeing 737 MAX.

Membre de l'alliance SkyTeam depuis sa création en 1986, l'entreprise espagnole prévoit d'élargir prochainement sa flotte avec l'introduction de nouveaux Airbus A350-900.

Cet été, l'Orlyval sera gratuit pour les abonnés Navigo

deplacementspros.com - 11 juin 2026

Du 25 juillet au 16 août 2026, la navette automatique Orlyval sera accessible sans supplément tarifaire pour les détenteurs d'un abonnement Navigo mensuel, annuel ou Imagine R. Une mesure d'accompagnement actée par Île-de-France Mobilités pour compenser la fermeture du tronçon central du RER B.

Cet été, durant les travaux sur le RER B, la navette Orlyval, normalement exclue des forfaits Navigo, devient gratuite pour les abonnés. Dans ses itinéraires alternatifs officiels publiés pour la période des travaux, Île-de-France Mobilités indique : « Orlyval est accessible sans surcoût pour les abonnés Navigo mensuel/annuel/ImagineR. »

Le tarif de 14 euros reste en vigueur pour les autres voyageurs

En temps normal, emprunter l'Orlyval entre la gare d'Antony et l'aéroport Paris-Orly représente un coût de 14 euros au plein tarif (7 euros en tarif réduit), selon la grille tarifaire officielle d'Île-de-France Mobilités. Ce ticket s'achète en supplément de l'abonnement Navigo, qui ne couvre pas cette portion. Pendant les travaux, les abonnés Navigo mensuel, annuel et Imagine R n'auront à déboursier aucun supplément pour emprunter la navette. L'Orlyval s'intègre ainsi, temporairement, dans leur abonnement habituel.

Cette mesure sera valable du 25 juillet au 16 août 2026 inclus, couvrant l'intégralité des deux phases de fermeture du RER B. Les voyageurs munis d'un Navigo Liberté+ ou d'un ticket à l'unité ne sont pas concernés : le tarif habituel de 14 euros s'applique pour eux..

Wizz Air : kérosène cher, hiver sous pression et expansion à marche forcée en Italie

air-journal.fr - 14 juin 2026

Dans un entretien accordé au quotidien italien Corriere della Sera, le PDG de Wizz Air, József Váradi, anticipe « une saison hivernale qui ne sera pas très différente de l'impact du Covid », avec moins de vols et des tarifs tirés vers le haut. Il présente 2026-2027 comme « encore une période de transition » pour la low cost hongroise, avant un retour à meilleure fortune annoncé « vers la fin de 2027 ».

Marché aérien : un hiver « presque comme le Covid »

Le dirigeant décrit 2026 comme « une année divisée en deux phases », avec un été porté par une demande « forte, intacte » et un hiver qui s'annonce nettement plus difficile. Il s'attend à ce que « les compagnies aériennes les plus fragiles réduisent leur offre » et que les prix augmentent sous l'effet de la pression persistante du coût du carburant.

Sans parler d'un scénario identique à la pandémie Covid, József Váradi estime que la flambée du kérosène va « aspirer la liquidité du secteur ». Selon lui, trois facteurs détermineront l'avenir des compagnies aériennes européennes : « la liquidité disponible », « le degré de

couverture contre le risque de marché » et « le type de flotte utilisée, plus ou moins gourmande en carburant ».

Position financière et structure de coûts

József Váradi assure que Wizz Air est « très solide sur chacun de ces fronts », en revendiquant plus de 2 milliards d'euros de liquidités, une bonne couverture carburant à court terme et « la flotte la plus jeune et la moins consommatrice de carburant de toutes les compagnies en Europe », en l'occurrence une flotte de monocouloirs de la famille Airbus A320neo. Dans ce contexte, la low cost hongroise se place « dans une position très favorable pour tirer parti du marché : lorsque les autres se retirent, nous pouvons avancer et prendre les parts laissées ».

Il reconnaît néanmoins que les douze derniers mois ont presque effacé les bénéfices réalisés, en raison de coûts énergétiques « quasiment doublés » et des perturbations opérationnelles, faute d'avions disponibles. « Wizz Air est malheureusement encore inefficace en raison de l'immobilisation de plusieurs avions liée aux problèmes des moteurs Pratt & Whitney », explique-t-il, en rappelant également l'impact des guerres en Ukraine et au Moyen-Orient.

Couverture carburant et choc énergétique

Pour l'actuelle saison estivale, József Váradi précise que Wizz Air est « couverte à 84% » sur le carburant, un taux qui tombe à 73% pour les six mois suivants, à la prochaine saison hivernale. « Nous ne payons la différence que sur les 16% restants de notre consommation totale », détaille-t-il, tout en confirmant qu'« après l'été » la low cost devra absorber les coûts des 27% non couverts.

Le patron de Wizz Air ne croit pas à un rapide reflux des prix : « Je ne pense pas qu'avant la fin de cette année le prix du kérosène revienne aux niveaux d'avant la guerre en Iran », prévient-il. Il évoque « les dommages aux infrastructures » dans le Golfe, « les chaînes d'approvisionnement alternatives » et « les coûts de gestion de ces chaînes » pour justifier un carburant cher à moyen terme voire à long terme, imposant au secteur de « se préparer à des prix élevés sur la durée ».

Stratégie de croissance, Italie au centre

Malgré ce contexte, Wizz Air revendique une croissance bien supérieure à celle du marché européen. En 2026, alors que la capacité globale en Europe n'augmente que de 5 % par rapport à l'an dernier, Wizz Air affiche +33 % de sièges offerts, avec un accent particulier en Italie. « Nous sommes très satisfaits de nos performances en Italie : la demande pour Wizz Air est énorme et nous enregistrons une croissance significative », affirme le dirigeant, en soulignant que sa compagnie progresse « de près de 40% » cette année dans la péninsule italienne.

À ceux qui l'interrogent sur un éventuel excès de capacité, il répond que « la demande existe, et c'est pour cela que nous investissons ». Il concède cependant que « toutes les initiatives n'ont pas été couronnées de succès », citant notamment les expériences dans le Golfe avec la filiale Wizz Air Abu Dhabi qui a arrêté son activité en juillet 2025. Mais il insiste : « La plupart [des décisions] étaient justes. Et aujourd'hui, notre taille a doublé par rapport à l'avant-pandémie. »

Sur le plan opérationnel, Wizz Air est encore « en phase de transition ». Les immobilisations liées aux moteurs P&W se traduisent par une flotte amputée et une efficacité dégradée.

Cependant, József Váradi annonce un horizon de sortie : « Vers la fin de 2027, l'ensemble de la flotte sera en service. »

Voyages organisés : un mois de mai en recul, long-courrier en chute libre, prudence pour l'été 2026

Air Journal - 13 juin 2026

Les données de l'Observatoire des vacances des Français des Entreprises du Voyage/Orchestra montrent un mois de mai 2026 en recul en départs par rapport à mai 2025, puis une nette détérioration sur les nouvelles réservations de voyages organisés, avec un basculement vers des choix plus prudents et plus domestiques.

Les Entreprises du Voyage (EDV) sont l'organisation professionnelle qui représente les agences de voyages et les tour-opérateurs français, et porte la voix de la distribution et de la production auprès des pouvoirs publics et des acteurs du tourisme. Orchestra est une plateforme logicielle SaaS du groupe Travelsoft, dédiée aux professionnels du tourisme, qui leur permet de produire, gérer et distribuer l'ensemble de leur offre de loisirs, et fournit à EDV les données agrégées servant de base à l'Observatoire des vacances des Français.

Départs de mai 2026 vs mai 2025

À fin mai 2026, les départs de voyages organisés affichent un marché globalement en repli par rapport à la même période de 2025. Le nombre de dossiers diminue d'environ 2%, entraînant une baisse du volume d'affaires de 1,3%, malgré un panier moyen très légèrement orienté à la hausse 0,4% pour atteindre 1 555 euros. L'observatoire EDV/Orchestra souligne qu'après un mois d'avril plutôt stable, le mois de mai marque une orientation plus franchement baissière, tant en dossiers qu'en volume d'affaires, signe d'un essoufflement de la demande.

Sur le plan géographique, la France tire son épingle du jeu et apparaît comme la zone la plus dynamique en départs. Le volume d'affaires y progresse de 6%, porté par une hausse de 8% du panier moyen, malgré un léger recul du nombre de dossiers, traduisant des séjours plus onéreux mais moins nombreux. À l'inverse, le moyen-courrier reste globalement stable, tandis que le long-courrier demeure le segment le plus en difficulté, avec des départs en forte baisse de 11% et un volume d'affaires en repli de 10%, la hausse de 2% du panier moyen ne suffisant pas à compenser la chute d'activité.

Destinations : France solide, long-courrier pénalisé

Le Top 20 des destinations en nombre de dossiers met en évidence des trajectoires contrastées selon les zones. Dans le bassin méditerranéen, plusieurs destinations affichent une vraie dynamique, notamment l'Égypte avec +5%, la Croatie +13% et surtout l'Albanie, qui bondit de +343%, constituant la plus forte progression du classement. Les données relèvent toutefois que la Turquie poursuit son recul marqué -27%, confirmant les difficultés persistantes observées depuis plusieurs mois sur cette destination.

D'autres pays méditerranéens enregistrent aussi des baisses en départs, comme la Tunisie avec une baisse de -5%, le Portugal de -8% ou l'Italie de -2%, montrant que la tendance reste fragile même dans des marchés historiques. Sur le long-courrier, la baisse est plus prononcée : les États-Unis -34%, le Mexique -23% et le Cap-Vert -13% accusent des replis significatifs,

tandis que seules quelques destinations comme la République dominicaine (+14%) ou l'Indonésie (+6%) parviennent à progresser. Selon EDV/Orchestra, le long-courrier apparaît ainsi comme le principal facteur de baisse des départs en mai.

Réservations de mai 2026 vs mai 2025

Sur le front des ventes (voyages à forfait, séjours balnéaires, circuits accompagnés, etc.), le diagnostic est nettement plus sévère : en mai 2026, les réservations accusent une forte baisse par rapport à mai 2025, confirmant une dégradation progressive de l'activité des agences de voyages. Le nombre de dossiers recule de -18%, contre -7% en avril, et le panier moyen diminue de -4%, ce qui entraîne une contraction marquée du volume d'affaires de -21%. Signe d'un net ralentissement de la demande, dans un contexte toujours marqué par les incertitudes géopolitiques qui pèsent sur les intentions de réservation.

Le délai moyen entre réservation et départ se contracte à 63 jours, soit quatre jours de moins qu'en 2025, traduisant des comportements plus tardifs. La part des réservations à moins de 30 jours avant le départ progresse pour atteindre un peu plus de +20% des ventes, en hausse de 2 points sur un an, tandis que les réservations à plus de 90 jours reculent de -36%, soit 5 points de moins que l'an passé. Selon l'observatoire EDV/Orchestra, cette montée des réservations de dernière minute reflète un attentisme croissant des voyageurs, soucieux de préserver leur flexibilité face aux aléas économiques et géopolitiques.

Réservations par zones : France en repli modéré, long-courrier en chute libre

La baisse des réservations en mai 2026 touche l'ensemble des zones géographiques, mais avec des intensités différentes. La France enregistre le recul le plus modéré en nombre de dossiers de -15%, avec un panier moyen en légère hausse de +2% qui limite la baisse du volume d'affaires à -14%. Sur le moyen-courrier, tous les indicateurs virent au rouge : la combinaison d'un nombre de dossiers en baisse et d'un panier moyen en repli se traduit par une chute du volume d'affaires de -19%.

Le long-courrier reste la zone la plus affectée en réservations, avec un nombre de dossiers en recul de -40% et un volume d'affaires en baisse de -38%. Les vacances lointaines demeurent particulièrement pénalisées par la réticence des voyageurs à emprunter des itinéraires via les principaux hubs long-courriers, dans un contexte d'incertitudes internationales persistantes. La répartition des dossiers montre d'ailleurs une progression de la part de la France au détriment du moyen et, surtout, du long-courrier.

Top 20 des destinations : Albanie et Monténégro à contre-courant

Le Top 20 des destinations en nombre de dossiers illustre la nette dégradation des réservations en mai. À l'exception de l'Albanie, qui explose à +310%, et du Monténégro à +12%, l'ensemble des destinations du classement des réservations est orienté à la baisse, avec de nombreuses chutes supérieures à -20%. Sur le moyen-courrier, la Turquie -54%, l'Égypte -34% et la Croatie -35% subissent les replis les plus marqués, tandis que le Maroc -10% et le Royaume-Uni -9% enregistrent des reculs plus modérés.

Le long-courrier confirme sa fragilité : Maurice avec -33%, le Mexique -31% et la Thaïlande -26% figurent parmi les destinations les plus pénalisées. En volume d'affaires, la tendance est encore plus marquée : hormis l'Albanie, toutes les destinations du Top 20 reculent, avec des baisses souvent supérieures à -30% sur le long-courrier, la Tanzanie affichant par exemple

une contraction de -49%. Pour EDV/Orchestra, cette configuration témoigne d'un recentrage de la demande sur les marchés de proximité, au détriment des voyages lointains.

Un été 2026 sous le signe de la prudence

Les réservations passées en mai confirment également un été 2026 (juillet-août) en retrait par rapport à 2025. À fin mai, les réservations pour les départs de juillet-août affichent une baisse de 10% du nombre de dossiers, identique à celle du volume d'affaires, le panier moyen restant stable à 2 710 euros. L'observatoire EDV/Orchestra souligne que, dans un environnement marqué par l'augmentation des billets d'avion liée à la hausse du carburant et par les tensions géopolitiques, les Français conservent une certaine prudence dans leurs projets estivaux.

En conclusion, toutes les zones géographiques sont orientées à la baisse pour l'été, même si l'ampleur varie. Le moyen-courrier enregistre le repli le plus limité en nombre de dossiers : -9% pour une baisse de -8% du volume d'affaires. La France recule de -11% en dossiers et de -10% en chiffre d'affaires. Le long-courrier, là encore, se trouve le plus pénalisé, avec un nombre de dossiers en chute de -20% et un volume d'affaires en baisse de -19%, confirmant une demande estivale en retrait vers les destinations lointaines.

Surcharges au Japon, vols annulés en Thaïlande : le trafic aérien asiatique lourdement impacté par la hausse du kérosène

Air Journal - 14 juin 2026

La flambée du kérosène liée à la guerre au Moyen-Orient commence à peser lourdement sur le transport aérien en Asie. Entre hausses de surcharges carburant et annulations de vols, plusieurs marchés très prisés des touristes, comme le Japon et la Thaïlande, ajustent leur offre pour absorber des coûts d'exploitation devenus explosifs.

Japon : nouvelle hausse des surcharges carburant

Au Japon, Japan Airlines (JAL) a annoncé une nouvelle hausse de ses surcharges carburant sur les billets internationaux émis entre juillet et août 2026. La compagnie aérienne japonaise calcule ces montants sur la base du prix moyen du kérosène à Singapour sur deux mois, qui a atteint 178,21 dollars le baril sur la période avril-mai, contre des niveaux nettement plus bas avant le conflit au Moyen-Orient.

Pour les vols depuis le Japon vers l'Amérique du Nord et l'Europe, les surcharges atteindront jusqu'à 65 000 yens par réservation, soit environ 350 euros, selon des données relayées par la presse japonaise. Cela représente plus du double des niveaux facturés au début du printemps, lorsque JAL appliquait encore 29 000 yens sur ces mêmes routes internationales.

All Nippon Airways (ANA) suit la même trajectoire, en expliquant que « la flambée des prix du kérosène liée à la crise au Moyen-Orient » ne laissait guère d'autre choix que de répercuter une partie de la hausse sur les billets d'avion. Ces surcharges, bien que partiellement compensées par des subventions publiques, pourraient peser sur la demande touristique estivale vers le Japon.

Thaïlande : des centaines de vols annulés

En Thaïlande, l'effet se traduit surtout par des réductions de capacités, en particulier sur les liaisons domestiques et régionales. Thai Airways, Thai Lion Air et Thai AirAsia ont annoncé l'annulation ou la réduction de dizaines de vols sur plusieurs routes pour le deuxième et le troisième trimestre 2026.

Thai Airways a ainsi supprimé ou réduit des fréquences sur une dizaine de liaisons régionales, notamment vers New Delhi, Kaohsiung, Hong Kong, Sapporo et plusieurs villes chinoises comme Changsha. Sur certaines routes, comme Bangkok–Changsha, les vols sont suspendus pendant quatre mois, de juin à septembre 2026. Le directeur financier de Thai Airways a indiqué que la compagnie aérienne relevait ses tarifs de 10 à 15% en réponse à la hausse du carburant, tout en ajustant ses capacités pour limiter les pertes.

Thai Lion Air et Thai AirAsia ont, de leur côté, suspendu ou fortement réduit des fréquences au départ des deux aéroports de Bangkok (Don Mueang et Suvarnabhumi) vers de nombreuses destinations provinciales (Buri Ram, Chiang Rai, Khon Kaen, Hat Yai, Krabi, Surat Thani, Udon Thani, Nakhon Si Thammarat...) et plusieurs villes d'Inde, de Chine et d'Asie du Sud-Est.

Autres signaux d'alerte en Asie

Au-delà de ces deux marchés, d'autres pays asiatiques ressentent également la pression de la hausse du kérosène. Au Vietnam, la presse relève que, face à un kérosène approchant les 200 dollars le baril, plusieurs compagnies aériennes « augmentent le prix des billets, réduisent certains services et coupent des liaisons jugées non rentables ».

Les données de Cirium font état de plus de 43 000 vols annulés dans le monde depuis le début de la crise au Moyen-Orient, une partie significative de ces annulations concernant l'Asie.

Tourisme asiatique sous pression

Pour les grandes destinations touristiques asiatiques, ces ajustements arrivent à l'approche de la saison estivale pour une partie de la clientèle européenne. Hausses de surcharges au Japon, réduction de l'offre en Thaïlande, augmentations de tarifs ailleurs en Asie : autant de facteurs qui pourraient renchérir le coût des voyages et, à terme, peser sur le volume de touristes.

Les compagnies aériennes asiatiques expliquent néanmoins vouloir préserver leurs principaux axes et rester prêtes à remettre des capacités dès que les prix du carburant se normaliseront et que la demande repartira. En attendant, elles naviguent entre équilibre économique et maintien de la connectivité aérienne, dans un contexte où la facture énergétique redevient un déterminant majeur de la carte des vols.

