

Revue de presse Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 18 juin 2026 :

- **Grève chez Aviapartner : nouvelles perturbations à Brussels Airport après l'échec d'une médiation**
 - **Air France-KLM a signé une nouvelle ligne de crédit de 1 milliard d'euros**
 - **La perspective d'un accord entre l'Iran et les États-Unis rassure le secteur aérien africain**
 - **La guerre en Iran étouffe la faible croissance du transport aérien**
 - **United mise sur les pilotes militaires : déjà 600 recrutés, 500 en renfort d'ici 2027**
 - **Au Mexique, le secteur touristique revoit à la baisse ses attentes pour le Mondial de foot**
 - **Aérien : le Kenya confie l'agrandissement de l'aéroport de Nairobi à une entreprise chinoise**
 - **Emirates lance une assurance voyage inédite couvrant aussi les zones de conflit**
-

Grève chez Aviapartner : nouvelles perturbations à Brussels Airport après l'échec d'une médiation

Air Journal - 17 juin 2026

La grève au sein du manutentionnaire au sol Aviapartner a repris mardi à Brussels Airport, au lendemain d'un débrayage spontané qui avait déjà désorganisé les opérations de check-in et d'embarquement. Faute d'accord lors d'une médiation entre direction et syndicats, une partie du personnel a à nouveau cessé le travail, faisant planer l'incertitude sur les vols de plusieurs compagnies européennes.

La grève reprend après l'échec de la médiation

L'action sociale a repris mardi au sein d'Aviapartner à Brussels Airport, après l'échec d'une séance de médiation organisée entre la direction de l'agent de handling et les organisations syndicales. Selon la presse belge, une partie des salariés a décidé de se remettre en grève dans l'après-midi, quelques heures seulement après la conclusion infructueuse de ces discussions.

Cette reprise de la grève intervient dans le prolongement d'un mouvement spontané déclenché la veille, dans la nuit de dimanche à lundi, qui avait déjà entraîné des perturbations sur de nombreux vols au départ de Zaventem. L'arrêt de travail touche les équipes chargées de l'enregistrement et de l'embarquement, un maillon clé de la chaîne opérationnelle en aéroport.

Un débrayage spontané qui a déjà perturbé des dizaines de vols

Lundi, la grève qualifiée de « spontanée » par les médias locaux a débuté vers 3 h 30 du matin, surprenant voyageurs, compagnies et gestionnaire de l'aéroport. Selon Brussels Airport, le mouvement a provoqué des retards sur une soixantaine de vols au départ, sans annulation à ce stade, avec des files d'attente importantes aux comptoirs d'enregistrement.

Les perturbations ont concerné les compagnies dont les opérations de check-in et d'embarquement sont assurées par Aviapartner, parmi lesquelles TUI fly, Ryanair, Iberia ou encore British Airways, tandis que les vols de Brussels Airlines, servis par le concurrent Alyzia, ont pu se dérouler normalement. Le traitement des bagages et les vols à l'atterrissage n'étaient pas directement affectés, le conflit visant principalement le personnel en contact avec le passager au départ.

Un débrayage spontané qui a déjà perturbé des dizaines de vols

Lundi, la grève qualifiée de « spontanée » par les médias locaux a débuté vers 3 h 30 du matin, surprenant voyageurs, compagnies et gestionnaire de l'aéroport. Selon Brussels Airport, le mouvement a provoqué des retards sur une soixantaine de vols au départ, sans annulation à ce stade, avec des files d'attente importantes aux comptoirs d'enregistrement.

Les perturbations ont concerné les compagnies dont les opérations de check-in et d'embarquement sont assurées par Aviapartner, parmi lesquelles TUI fly, Ryanair, Iberia ou encore British Airways, tandis que les vols de Brussels Airlines, servis par le concurrent Alyzia, ont pu se dérouler normalement. Le traitement des bagages et les vols à l'atterrissage

n'étaient pas directement affectés, le conflit visant principalement le personnel en contact avec le passager au départ.

Un agent de handling stratégique à Brussels Airport

Aviapartner est l'un des deux principaux prestataires de services au sol à Brussels Airport, aux côtés de Swissport, et gère pour le compte de nombreuses compagnies européennes et loisirs l'enregistrement, l'embarquement, le chargement et le déchargement des avions. La structure du marché belge du handling, caractérisée par une forte pression sur les coûts, se traduit depuis plusieurs années par des tensions sociales récurrentes au sein des équipes au sol.

Les épisodes de grève chez Aviapartner ne sont pas nouveaux : en 2018, un conflit social de six jours avait entraîné l'annulation de près de 960 vols et perturbé plus de 115 000 passagers, selon Brussels Airport. En 2022 encore, un mouvement prolongé avait conduit à l'annulation d'environ 150 vols en une seule journée et touché près de trente compagnies, parmi lesquelles Ryanair et KLM.

Revendications encore floues mais malaise ancien

À ce stade, ni la direction d'Aviapartner ni les syndicats n'ont détaillé publiquement les revendications précises à l'origine de la reprise du mouvement à Zaventem. Les interlocuteurs sociaux n'ont pas davantage indiqué si une nouvelle réunion de concertation était programmée, ni la durée potentielle de cette nouvelle phase de grève.

Les conflits précédents ont toutefois souvent mis en avant la dégradation des conditions de travail, les sous-effectifs et la pression croissante sur la productivité, dans un contexte où les « handlers » restent structurellement sous pression financière par rapport aux compagnies et à l'exploitant aéroportuaire. En 2022, un accord avait pu être trouvé après plusieurs jours de grève, incluant notamment des compensations pour les déplacements et des dédommagements pour les salariés mobilisés sur d'autres plateformes.

Brussels Airport invite les voyageurs dont le vol est pris en charge par Aviapartner à consulter régulièrement le statut de leur vol, soit sur le site de l'aéroport, soit auprès de leur compagnie aérienne, avant de se rendre au terminal.

Air France-KLM a signé une nouvelle ligne de crédit de 1 milliard d'euros

Les Echos - 17 juin 2026

Le groupe de transport aérien Air France-KLM a annoncé mercredi soir la signature d'une nouvelle ligne de crédit multi-usages de 1 milliard d'euros.

"Cette ligne, qui peut être tirée et remboursée à l'entière discrétion de l'émetteur, a une maturité initiale en juin 2028 et comprend une option d'extension d'un an à la discrétion des prêteurs, pouvant porter l'échéance à juin 2029", a indiqué Air France-KLM dans un communiqué.

Cette ligne a pour objet de refinancer des instruments financiers existants, y compris des instruments liés à l'activité de fusions-acquisitions du groupe, susceptibles de se matérialiser à partir du second semestre 2026.

La perspective d'un accord entre l'Iran et les États-Unis rassure le secteur aérien africain

RFI – 17 juin 2026

Le protocole d'accord entre Washington et Téhéran qui doit être signé vendredi, prévoit la réouverture du détroit d'Ormuz, point de passage stratégique pour un cinquième du pétrole mondial. L'Afrique est particulièrement dépendante du pétrole du golfe, notamment pour son secteur aérien, dont la majorité du kérosène est importée du Moyen-Orient.

La perspective d'un accord de paix est d'autant mieux accueillie que les compagnies aériennes africaines ont été durement frappées par la crise, avec des profits en baisse de 66% cette année, selon les derniers chiffres de l'Association du Transport aérien international.

Pour Maureen Kahonge, porte-parole de l'Association des compagnies aériennes africaines, il s'agit de la conséquence directe de la guerre au Moyen-Orient. « Le prix du carburant a augmenté d'environ 70%, pour atteindre 152 dollars le baril de kérosène en moyenne, rapporte-t-elle. Il y a tout de même eu une hausse de la demande, car avec la fermeture des hubs du Moyen-Orient, une partie du trafic s'est reportée sur l'Afrique. Mais cela n'a pas suffi, et les profits sont en forte baisse. »

La perspective d'une réouverture du détroit d'Ormuz rassure le secteur, même si la sortie de crise est encore loin. « *Il faudra un certain temps avant que le secteur ne se stabilise, poursuit Maureen Kahonge. En plus, une fois que les compagnies du Moyen-Orient auront retrouvé la capacité qu'elles avaient perdue, les compagnies aériennes africaines qui avaient récupéré une partie de la demande vont voir cette demande s'éloigner.* »

L'Afrique est loin d'être le seul continent touché par la crise. Cette année, les profits du secteur aérien mondial ont été divisés par deux par rapport à 2025.

La guerre en Iran étouffe la faible croissance du transport aérien

Zone Bourse - 17 juin 2026

Les annulations de vols et l'envolée des prix du kérosène induites par le conflit en Iran pèsent sur l'offre de transport aérien en Allemagne. Selon les données de la Fédération allemande du transport aérien (BDL), l'offre de sièges stagne à près de 142 millions pour la période de juin à novembre, soit un niveau identique à celui de l'année précédente. Si les compagnies à bas prix et les transporteurs touristiques augmentent leur offre de 3 %, les grandes compagnies de réseau telles que Lufthansa ou Emirates voient la leur reculer de 2 à 3 %. « Cette situation s'explique par la pression exercée sur le secteur par les prix élevés du kérosène », a déclaré la BDL mercredi.

Depuis le début du conflit en Iran fin février, une grande partie des vols vers le Proche-Orient a été annulée et le trafic ne s'est pas encore totalement rétabli en juin. Le prix du kérosène a parfois doublé par rapport aux niveaux d'avant-guerre. Les compagnies aériennes ont réduit leurs capacités vers les destinations concernées de 5 % entre juin et novembre, précise la BDL. Toutefois, des liaisons cruciales pour l'économie allemande vers l'Europe de l'Ouest se contractent également de 5 % sur les six prochains mois. Ce recul reflète notamment les annulations de vols chez Lufthansa. En raison de la hausse des coûts du carburant et de l'arrêt soudain de l'exploitation de sa filiale régionale Cityline, la compagnie à la grue a supprimé 20 000 vols de son programme d'été. D'autres annulations sont à prévoir dans le cadre de la consolidation de l'offre court-courrier sur les six hubs européens du groupe.

D'après les chiffres de la BDL, les compagnies de réseau européennes, emmenées par le leader du marché Lufthansa Group en Allemagne, proposent 3 % de billets en moins jusqu'en novembre. Par rapport à 2019, année de référence pré-pandémie, la capacité disponible s'établit à 81 %. À titre de comparaison, dans le reste de l'Europe, les groupes Lufthansa, Air France-KLM, le consortium anglo-espagnol International Airlines Group (IAG) et les autres transporteurs traditionnels affichent un taux de reprise de 97 %.

Avec cette première stagnation du trafic aérien en Allemagne depuis le début de la reprise post-Covid il y a trois ans, l'écart avec les autres pays européens se creuse. Le secteur impute principalement cette situation à des coûts d'exploitation nettement plus élevés, dus aux taxes et redevances, qui ne baisseront que très légèrement à partir de juillet. L'Allemagne accuse déjà un retard de croissance prolongé par rapport à ses voisins européens. Le choc pétrolier semble affecter moins durement les autres marchés du continent : hors Allemagne, l'offre de vols en Europe progresse de 6 %, atteignant 116 % de son niveau de 2019.

Les grands aéroports commerciaux allemands pâtissent de ces réductions de capacités. Sur les deux principaux hubs de Francfort et Munich, l'offre de sièges ne progresse plus, souligne la BDL. Les prévisions de l'opérateur de l'aéroport de Francfort, Fraport, qui tablait sur une croissance d'environ 4 % pour atteindre 66 millions de passagers, pourraient ainsi être remises en cause.

United mise sur les pilotes militaires : déjà 600 recrutés, 500 en renfort d'ici 2027

Air Journal - 17 juin 2026

United Airlines revendique une accélération spectaculaire du recrutement de pilotes militaires : près de 600 aviateurs en provenance des forces armées américaines ont rejoint ses cockpits depuis 2024, via un programme spécifique de transition vers l'aviation commerciale.

La compagnie, qui attend encore 500 recrues supplémentaires d'ici 2027, a profité d'un événement à l'aéroport de Washington Dulles pour dévoiler deux livrées spéciales « Stars and Stripes » sur un Boeing 787-10 et un 737-800, mêlant communication patriotique, enjeux de ressources humaines et croissance de flotte long et moyen-courrier.

Un pont direct entre cockpits militaires et civils

Lancé en 2023, le « United Military Pilot Program » vise à offrir un chemin balisé aux pilotes d'active et de réserve souhaitant rejoindre la compagnie comme copilotes (First Officers). United met en avant un dispositif « unique » permettant de délivrer une offre d'emploi conditionnelle avant même que les candidats n'aient achevé l'ensemble de leurs qualifications civiles, à commencer par la précieuse licence d'Airline Transport Pilot (ATP).

Concrètement, les pilotes éligibles — membres à temps plein des forces armées américaines, y compris certaines réserves actives — peuvent candidater sans détenir encore leur ATP, à condition de finaliser ensuite leurs formations et certifications avant de rejoindre effectivement les lignes de United. L'un des objectifs affichés est de « démystifier » le passage vers le transport aérien civil, en réduisant l'incertitude de fin de carrière militaire grâce à une promesse d'embauche anticipée et à un accompagnement dédié dans les démarches FAA.

Près de 600 pilotes déjà intégrés, 500 de plus en vue

Selon des chiffres présentés mi-juin lors d'un événement à l'aéroport international de Washington Dulles, près de 600 pilotes militaires ont rejoint United via ce programme depuis 2024. D'ici fin 2027, la compagnie anticipe l'arrivée de 500 pilotes supplémentaires par la même voie, ce qui porterait à environ 1 100 le nombre de pilotes militaires convertis en quelques années.

Cette vague de recrutement contribue à alimenter la forte croissance du groupe, engagé dans l'un des plus importants plans de développement de flotte du marché nord-américain, avec de nombreuses commandes de Boeing 737 MAX et 787, notamment pour remplacer les 757/767 vieillissants et renforcer la capacité long-courrier. Pour United, sécuriser un flux régulier de pilotes formés, aux procédures complexes et aux opérations multi-types constitue un avantage stratégique dans un contexte de tension durable sur le marché des équipages.

Un dispositif taillé pour les contraintes des militaires

Le programme a été conçu pour épouser le calendrier et les contraintes administratives propres au monde militaire. Les candidats passent un entretien chez United avant la fin de leur contrat d'active, et, en cas de succès, reçoivent une offre d'emploi conditionnelle de First Officer (co-pilote), qui reste valable le temps de terminer leur service et d'obtenir les qualifications manquantes.

Autre particularité, les pilotes n'ont pas besoin d'être titulaires de la licence ATP au moment de la candidature, contrairement aux profils civils classiques. United met en avant un système de « pilot buddies » qui associe les militaires à des pilotes déjà en ligne dans la compagnie, chargés de les guider dans les démarches réglementaires, la préparation des examens FAA et le choix des formations complémentaires nécessaires avant l'entrée en fonction.

La concurrence entre majors américaines pour attirer les pilotes issus de l'US Air Force, de la Navy ou de l'Army n'est pas nouvelle, mais United structure clairement son offre avec ce programme dédié.

Des livrées « Stars and Stripes » pour les 250 ans des États-Unis

C'est dans ce contexte de communication autour du lien armée-compagnie que United a dévoilé, à Washington Dulles, deux livrées spéciales baptisées « Stars and Stripes » sur un Boeing 787-10 et un 737-800. Les appareils, immatriculés notamment N91007 pour le 787-10 et N78285 pour le 737-800, portent une livrée rouge, blanche et bleue, avec 50 étoiles et des bandes rouges et blanches en mouvement sur la partie arrière du fuselage, prolongées vers l'empennage.

Ces avions arborent également une plaque commémorative dédiée aux militaires d'active et aux vétérans employés par United, soulignant la dimension symbolique de la démarche à l'approche du 250e anniversaire de l'indépendance américaine en 2026. La compagnie s'inscrit ainsi dans un ensemble plus large d'initiatives aéronautiques, civiles et militaires, organisées autour de cette commémoration — des shows aériens aux missions de démonstration comme « Liberté 250 » de l'Armée de l'Air et de l'Espace française.

Au Mexique, le secteur touristique revoit à la baisse ses attentes pour le Mondial de foot *Les Echos - 17 juin 2026*

Le tourisme mexicain risque de ne pas sortir aussi gagnant qu'espéré de la Coupe du monde. L'insécurité, les mobilisations sociales et la répartition des matchs dans deux autres pays hôtes pourraient limiter les retombées économiques du secteur pendant la compétition.

Alors qu'elle affrontera dans la nuit de jeudi à vendredi la Corée du Sud, l'équipe mexicaine a commencé le Mondial de foot 2026 sur les chapeaux de roues avec une première victoire lors de l'inauguration de la compétition à Mexico. Mais, côté tourisme, pilier de l'économie mexicaine (plus de 15 % du PIB), on ne peut pas en dire autant.

Les autorités du pays anticipaient une hausse de 44 % des flux de visiteurs pour l'occasion, avec des retombées de plus de trois milliards de dollars, dont un milliard attribué au secteur touristique et plus de 24.000 emplois créés. Mais depuis quelques jours, les économistes se montrent de plus en plus prudents, au point de ramener les 5,5 millions de visiteurs annoncés à seulement 1,5 million.

Menace narco

« Ces prévisions se basaient sur l'entrée difficile sur le sol américain, se souvient Jorge Negroe Alvarez, chercheur spécialisé dans les études sociales du sport, mais surtout, parce que la fête autour du football est plus authentique dans notre pays, bien plus qu'aux Etats-Unis et au Canada. »

Cette perspective optimiste a essuyé plusieurs tacles, à commencer par le volet sécuritaire. En février dernier, l'armée mexicaine a éliminé « El Mencho », le chef du cartel de Jalisco Nouvelle Génération, l'organisation criminelle la plus puissante du Mexique. Depuis, le cartel fait planer la menace d'une répression de grande ampleur, et les experts en sécurité ont pointé le Mondial de foot comme une fenêtre de tir, suscitant des inquiétudes parmi certaines fédérations.

Dans les jours qui ont suivi, la Fifa a relâché environ 40 % des 2.000 chambres d'hôtel qu'elle avait pré-réservées à Mexico, selon l'association hôtelière de la ville. Ces réservations

anticipées avaient contribué à la hausse des prix. Mexico aurait enregistré une hausse des tarifs de 173 % sur un an, tandis qu'à Guadalajara, seconde plus grande ville du Mexique et hôte du Mondial, les prix auraient bondi de 333 %, selon l'Association mexicaine des hôtels.

La remise sur le marché de ces réservations a finalement laissé les hôteliers face à des tarifs élevés et des taux d'occupation inférieurs aux attentes. A l'approche de la compétition, les hôtels mexicains n'affichaient que 60 % d'occupation, contre des estimations initiales à 80 %, pointe l'organisme.

Mouvements sociaux

Le prix des hôtels n'est pas le seul facteur susceptible de décourager les touristes. En plus du coût du logement et du voyage, les billets pour assister aux matchs ont atteint des prix jamais vus dans l'histoire de la compétition, grimpant jusqu'à 7.000 dollars pour l'inauguration du Mondial à Mexico.

Et la répartition de la compétition sur trois pays ne joue pas en faveur du tourisme mexicain. Avec seulement 13 matchs sur 104, le Mexique bénéficie d'une exposition mondiale importante, mais dispose de moins d'occasions de générer des dépenses touristiques que les Etats-Unis, qui concentrent la grande majorité des rencontres et presque toutes les phases finales.

D'autant que la visibilité mondiale dont a bénéficié le Mexique en ce début de Coupe du monde a plutôt joué en sa défaveur, pointe Jorge Negroe Alvarez. « Il y a eu plusieurs mobilisations sociales dans les jours précédant l'inauguration, et des affrontements avec la police qui ont circulé sur les réseaux sociaux. Le Mexique est passé pour un pays chaotique, et ça risque de fragiliser le tourisme post-Mondial », analyse-t-il.

« Mais le Mexique, ce sont aussi ces milliers de supporters réunis après la victoire de leur équipe, cette chaleur populaire et cet esprit de célébration. » Sans aucun doute, le secteur touristique mexicain espère que c'est cette dernière image qui restera en tête des futurs visiteurs.

Aérien : le Kenya confie l'agrandissement de l'aéroport de Nairobi à une entreprise chinoise

La Tribune - 16 juin 2026

L'aéroport international Jomo Kenyatta est un des principaux hubs de transport aérien en Afrique de l'Est. Face à la concurrence des plateformes voisines, les autorités kenyanes accélèrent les plans d'extension de capacités.

Le Kenya a confié à la China Communications Construction Company (CCCC), le vaste projet d'extension et de modernisation de l'aéroport international Jomo Kenyatta (JKIA), le principal hub de transport aérien du pays. Ce contrat, évalué à environ 2,9 milliards USD (environ 2,5 milliards d'euros), prend la forme d'un accord d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction (EPC) visant à rénover et agrandir des infrastructures.

D'après Bloomberg, qui cite des sources proches du dossier, le chantier doit démarrer ce mois de juin.

Une nouvelle étape pour un projet stratégique

Avec cette attribution, les autorités kenyanes relancent un projet stratégique pour l'industrie nationale du transport aérien, qui a connu plusieurs revirements. En 2024, le gouvernement de William Ruto avait été en discussions avancées avec le conglomérat indien Adani Group, autour d'une offre non sollicitée d'environ 1,85 milliard USD (environ 1,6 milliard d'euros) pour l'agrandissement et l'exploitation de JKIA sur une période de 30 ans.

L'accord prévoyait un schéma de concession dans lequel Adani aurait financé et exploité l'aéroport en échange de droits étendus sur les revenus, ce qui a suscité des inquiétudes sur la souveraineté et le partage de la valeur. Le projet a ainsi déclenché une forte mobilisation des syndicats du domaine et des employés de l'aéroport, qui ont dénoncé des clauses jugées défavorables aux intérêts nationaux, ainsi qu'un manque de transparence dans les négociations.

Des grèves et des manifestations ont suivi, fragilisant politiquement le gouvernement et alimentant un débat plus large sur la place des opérateurs privés étrangers dans la gestion d'actifs stratégiques du pays. L'équation s'est encore compliquée lorsque le fondateur d'Adani a été visé par des accusations de corruption et de fraude aux États-Unis, poussant Nairobi à reconsidérer ses engagements. En novembre 2024, les autorités kényanes ont finalement annulé l'accord de concession, ainsi que d'autres projets liés au groupe indien, préférant repartir sur de nouvelles bases pour l'extension de JKIA.

Ce rebondissement a mis en lumière les difficultés du Kenya à structurer des montages financiers pour des projets d'infrastructures de grande ampleur, sans alourdir la dette publique. Dans un premier temps, Nairobi avait exploré l'option d'un financement adossé au bilan de l'aéroport, en sollicitant des bailleurs de fonds comme la Banque africaine de développement (BAD), la Banque mondiale, la JICA (Agence japonaise de coopération internationale), la China Exim Bank ou encore la KfW (banque publique allemande de développement et de financement).

Mais la complexité de ces montages et la pression politique ont finalement conduit le gouvernement à privilégier une approche reposant notamment sur le Fonds national d'infrastructure (National Infrastructure Fund – NIF). Ce fonds souverain dédié au financement des infrastructures est notamment alimenté par le produit de la privatisation partielle de la Kenya Pipeline Company (KPC).

Selon les informations officielles relayées par Reuters, entre 15 et 20 milliards de shillings kényans, soit environ 100 à 133,44 millions d'euros issus de l'ouverture du capital de la KPC, pourraient être mobilisés pour financer une partie des travaux d'extension de la plateforme. Le reste de l'enveloppe nécessaire sera complété par des emprunts commerciaux adossés aux recettes futures de l'aéroport, en particulier les redevances passagers et certaines taxes aéroportuaires.

Un hub de transport aérien fortement concurrencé

Construit pour traiter environ 8 millions de voyageurs par an, l'aéroport a dépassé ce seuil en enregistrant 8,6 millions de voyageurs en 2024, puis 8,8 millions en 2025. Le projet d'extension doit lui permettre de répondre à la croissance du trafic aérien et à la saturation

actuelle des installations, qui engendrent des files d'attente plus longues et une baisse de la qualité du service aux heures de pointe.

Selon les détails de la Kenya Airports Authority (KAA), ce plan d'extension prévoit la construction d'un nouveau terminal qui permettra de porter la capacité d'accueil à 15 millions de voyageurs par an. Le plan prévoit aussi une nouvelle piste à l'horizon 2029, ainsi qu'un renforcement des capacités opérationnelles pour atteindre environ 63 mouvements d'aéronefs par heure, contre 14 actuellement.

Plus globalement, cette montée en régime vise à mieux positionner le Kenya, dans un contexte où son statut de porte d'entrée aérienne de l'Afrique de l'Est est concurrencé. L'Ethiopie a lancé la construction d'une nouvelle plateforme à Bishoftu, présentée comme le futur plus grand aéroport d'Afrique, avec une capacité projetée de l'ordre de 100 à 110 millions de voyageurs par an. Le Rwanda, de son côté, avance sur le chantier du nouvel aéroport de Bugesera, développé en partenariat avec Qatar Airways, avec une capacité cible de 14 millions de voyageurs.

Emirates lance une assurance voyage inédite couvrant aussi les zones de conflit

Air Journal - 18 juin 2026

La compagnie Emirates introduit une offre d'assurance voyage inédite dans le transport aérien, combinant couverture médicale étendue, assistance en cas de perturbation majeure et prise en charge spécifique des incidents liés aux conflits.

Une initiative qui intervient dans un contexte de forte reprise du trafic et d'incertitudes géopolitiques croissantes.

Une couverture inédite face aux nouvelles réalités du transport aérien

Emirates affirme devenir la première compagnie aérienne au monde à proposer une assurance voyage dite « complète », intégrée à son offre commerciale. Ce produit inclut notamment une couverture médicale en cas d'incident lié à un conflit, une première dans l'industrie.

Concrètement, cette nouvelle formule comprend :

- Une couverture illimitée des frais médicaux et d'évacuation d'urgence à l'échelle mondiale
- Une indemnisation en cas d'annulation de voyage
- Une compensation pour retard ou perte de bagages
- Une prise en charge spécifique des incidents liés aux conflits, avec remboursement jusqu'à 25 000 dollars
- Une prolongation gratuite de séjour pouvant aller jusqu'à 30 jours

Autre élément notable : cette couverture n'est pas conditionnée par les recommandations gouvernementales de voyage, ce qui constitue une évolution significative par rapport aux polices classiques.

Réacheminement garanti et prise en charge des perturbations

Au-delà de l'assurance, Emirates renforce son dispositif opérationnel en cas de perturbations. La compagnie s'engage notamment à réacheminer les passagers sans frais supplémentaires vers leur destination finale, y compris donc, lorsque les vols sont annulés pour des raisons liées à des conflits ou quand le trajet implique des correspondances avec d'autres compagnies.

En cas de perturbation majeure, y compris la fermeture de l'espace aérien, Emirates prévoit également la prise en charge de l'hébergement hôtelier et une assistance prolongée sur place. Cette approche s'inscrit dans la stratégie « fly better » du transporteur, centrée sur l'expérience client et le devoir de protection des passagers.

Une réponse à la demande croissante de sécurité

Selon Sir Tim Clark, président d'Emirates Airline, cette initiative répond à une attente identifiée chez les voyageurs : « En écoutant les retours de nos clients, nous avons constaté que la demande de voyages restait forte, mais qu'il existait un manque en matière de couverture d'assurance. Nous avons donc agi pour répondre à ce besoin. Avec Travel Guard, leader mondial de l'assurance, nous proposons un produit aussi complet que rassurant, adapté à un large éventail de situations. » Le produit est développé en partenariat avec Travel Guard, filiale du groupe AIG spécialisée dans l'assurance voyage.

Un contexte marqué par les tensions géopolitiques et les perturbations aériennes

Le lancement intervient alors que le transport aérien reste exposé à des perturbations récurrentes, que ce soient les fermetures d'espaces aériens liées à des conflits (Ukraine, Moyen-Orient), les détournements de routes entraînant des coûts supplémentaires et des retards ou encore les incertitudes opérationnelles pour les compagnies et les passagers. Dans ce contexte, la capacité d'un transporteur à garantir un acheminement et une prise en charge complète devient un avantage concurrentiel notable.

Modalités et disponibilité

L'assurance « Comprehensive Travel Cover » est proposée dès la réservation sur le site d'Emirates, ou ajoutée ultérieurement via la rubrique « Manage Booking ». La compagnie indique que le produit est proposé à un tarif « accessible », sans en préciser le montant.

Cette offre vient compléter les dispositifs déjà en place, tels que la modification gratuite de la date de voyage (pour certains billets) ou l'option de blocage du tarif pendant 24 heures.