

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 19 juin 2026 :

- **Transport aérien : la perspective d'un pétrole moins cher pourrait relancer la rentabilité en 2027**
- **Vols vers le Moyen-Orient : quelles compagnies reprennent et quand ?**
- **Aer Lingus sous pression : IAG impose une cure d'austérité drastique**
- **Tourisme : et si on limitait le nombre de vols chaque année ?**
- **Le groupe Cathay accélère sur le fret avec un nouvel A330P2F**
- **EasyJet renforce son réseau au Royaume-Uni avec 13 nouvelles lignes hivernales**

Transport aérien : la perspective d'un pétrole moins cher pourrait relancer la rentabilité en 2027

Air Journal - 18 juin 2026

Un retour à l'abondance pétrolière pourrait offrir un répit bienvenu au transport aérien mondial. Selon les dernières projections de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), le

marché du pétrole pourrait basculer vers un excédent significatif dès 2027, après une année 2026 marquée par des tensions géopolitiques et une flambée des prix du carburant.

Un marché pétrolier en voie de rééquilibrage

Dans son rapport mensuel publié le 17 juin 2026, l'AIE anticipe une hausse de l'offre mondiale de pétrole de près de 8 millions de barils par jour en 2027, contre une augmentation de la demande limitée à environ 2 millions de barils quotidiens. Ce différentiel ouvrirait la voie à un excédent supérieur à 5 millions de barils par jour.

Ce retournement s'explique principalement par la normalisation progressive de la production au Moyen-Orient, après les perturbations liées au conflit impliquant l'Iran et la fermeture temporaire du détroit d'Ormuz, un point de passage stratégique pour près de 20% du pétrole mondial. La reprise des exportations dans la région, combinée à une montée en puissance des capacités de raffinage, devrait ainsi détendre les marchés énergétiques.

Un levier crucial pour les compagnies aériennes

Pour les transporteurs aériens, cette évolution constitue un enjeu majeur. Le carburant représente en moyenne près de 30% des coûts d'exploitation, selon l'Association du transport aérien international (IATA). Toute variation des prix du pétrole a donc un impact direct sur la rentabilité du secteur.

En 2026, la hausse des prix du kérosène, exacerbée par les tensions géopolitiques, a lourdement pesé sur les comptes des compagnies. L'IATA a ainsi revu à la baisse ses prévisions de bénéfices mondiaux, désormais attendus à 23 milliards de dollars, contre 41 milliards anticipés précédemment et 45 milliards enregistrés en 2025. « Deux facteurs majeurs sont en cause : la hausse significative des prix du carburant, bien au-delà de ce que quiconque anticipait, et les perturbations affectant les compagnies dans la région du Golfe », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA, cité par Reuters.

Des effets attendus sur les tarifs et les réseaux

Une détente durable des prix du pétrole pourrait permettre aux compagnies aériennes de restaurer leurs marges, mises à mal par la hausse des coûts et les détours imposés sur certaines routes long-courriers pour éviter les zones de conflit. Elle offrirait également plus de flexibilité commerciale : limitation des hausses tarifaires, maintien de lignes moins rentables, voire relance de certaines dessertes suspendues. Dans un contexte de demande toujours soutenue, cet allègement des coûts pourrait soutenir la croissance du trafic aérien mondial.

Cependant, cette amélioration ne résoudra pas l'ensemble des difficultés structurelles du secteur. Les retards de livraison d'avions, les tensions sur la maintenance, la hausse des coûts de main-d'œuvre et les restrictions d'espace aérien continuent de peser sur les capacités et la rentabilité.

Le marché du kérosène déjà en amélioration

Selon l'AIE, des signes de rééquilibrage sont déjà visibles sur le marché du carburant aviation. L'augmentation de la production des raffineries et la reprise des exportations ont atténué les craintes de pénurie à l'approche de la saison estivale. « Les inquiétudes concernant un déficit d'approvisionnement en carburant aviation avant la haute saison

estivale se sont nettement atténuées ces dernières semaines », souligne l'agence, citée par Reuters.

Néanmoins, les stocks mondiaux restent sous pression. L'Energy Information Administration (EIA) américaine avertit que les réserves pourraient atteindre leur plus bas niveau depuis 2003 si les tendances actuelles se poursuivent.

Une dépendance aux équilibres géopolitiques

Le scénario d'un surplus en 2027 repose largement sur la stabilisation durable de la situation au Moyen-Orient. L'accord récent entre les États-Unis et l'Iran, incluant la réouverture du détroit d'Ormuz et une période de négociations de 60 jours, a déjà contribué à faire reculer les prix du pétrole. La reprise progressive des flux maritimes et l'augmentation attendue de la production devraient confirmer cette tendance dans les mois à venir.

Vols vers le Moyen-Orient : quelles compagnies reprennent et quand ?

Euronews.com - 18 juin 2026

États-Unis et Iran signent un protocole d'accord, les compagnies aériennes européennes ne relanceront leurs vols qu'après l'été.

L'attaque menée par les États-Unis et Israël contre l'Iran à la fin février a plongé dans le chaos les voyageurs se rendant au Moyen-Orient ou traversant les régions du Golfe, les espaces aériens ayant été fermés.

Les compagnies basées dans le Golfe, comme Emirates, Etihad Airways et Qatar Airways, ont relancé leurs vols entre le début et la mi-mars, mais de nombreuses compagnies européennes n'ont pas encore suivi, même après le cessez-le-feu du 8 avril.

Avec la signature cette semaine d'un mémorandum d'entente entre les États-Unis et l'Iran, on pourrait s'attendre à voir le nombre de compagnies desservant la région augmenter rapidement.

Ce n'est pourtant pas ce qui devrait se produire, explique à Euronews Travel Mateusz Klimek, expert en planification de réseaux aériens.

« De nombreuses compagnies qui desservait le Golfe ont redéployé ces appareils pour renforcer leurs capacités vers d'autres destinations en Asie, les passagers privilégiant les vols sans escale », explique Klimek.

« Une fois cette capacité ajoutée, vous n'avez pas intérêt à revenir en arrière, en raison des perturbations pour les passagers et des coûts que cela engendre. »

Autrement dit, si une compagnie a déjà fixé une date de reprise de ses vols, elle a toutes les chances de s'y tenir, même si l'accord définitif entre Washington et Téhéran est signé bien avant.

Il y a toutefois une bonne nouvelle pour ceux qui se rendent dans la région ou y transitent : vous devriez trouver de très bonnes offres sur les vols des compagnies du Golfe, qui cherchent à faire revenir leur clientèle, souligne Klimek.

Compagnies européennes : quand le retour au Moyen-Orient ?

Air France a indiqué, dans une mise à jour du 15 juin, qu'elle prolongeait la suspension de ses vols à destination et en provenance de Beyrouth et Dubaï jusqu'au 24 juin.

À noter que le bulletin d'information sur les zones de conflit (CZIB) (source en anglais) pour le Moyen-Orient et le golfe Persique, publié par l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne (EASA), est valable jusqu'au 24 juin, sauf révision anticipée.

Ce bulletin précise que les compagnies aériennes doivent « faire preuve de prudence » lorsqu'elles survolent Bahreïn, le Koweït, Israël, la Jordanie, le Qatar, Oman, les Émirats arabes unis et l'Arabie saoudite, et « veiller à disposer d'une évaluation des risques à jour et d'un haut niveau de planification des mesures de contingence ».

airBaltic indique qu'elle « suit les recommandations de l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne (EASA) et les exigences de ses assureurs », et que les vols entre Riga et Tel-Aviv reprendront à partir du 1er juillet.

Le transporteur national letton relancera également ses vols directs entre Riga et Dubaï à compter du 25 octobre, et entre Vilnius et Dubaï à partir du 28 octobre.

De nombreuses compagnies ont fixé leur date de reprise à la fin octobre. Cela s'explique par le fait que la saison hiver nord de l'Association internationale du transport aérien (IATA) commence le dernier dimanche de ce mois.

Chez KLM, aucun vol ne sera assuré à destination ou au départ de Dubaï, Riyad ou Dammam jusqu'au 9 août inclus.

Si Austrian Airlines a repris ses vols entre Vienne et Tel-Aviv, le groupe Lufthansa maintient la suspension de tous ses autres vols vers le Moyen-Orient jusqu'en octobre 2026.

LOT Polish Airlines a repris ses vols vers Tel-Aviv le 31 mai, mais ceux à destination de Beyrouth ne redécolleront qu'au début de la saison été 2027.

Finnair a indiqué qu'elle reprendrait ses vols vers Doha à partir du 2 octobre.

British Airways reprendra ses vols vers Doha à compter du 1er août et vers Riyad à partir du 8 août. Les liaisons vers Dubaï, Tel-Aviv, Bahreïn et Amman reprendront le 25 octobre. Les vols vers Djeddah, eux, ne seront pas rétablis.

Norwegian, qui exploitait auparavant des liaisons vers Beyrouth et Tel-Aviv, a suspendu ses vols pour une durée indéterminée.

SunExpress a suspendu ses vols vers Dubaï jusqu'au 30 juin, et ses vols vers Bahreïn, Beyrouth et Erbil jusqu'au 14 juillet.

Turkish Airlines a repris ses vols vers Damas, Beyrouth et Amman le 1er mai, vers Doha le 8 juin, et vers Dubaï le 9 juin. La compagnie relancera ses liaisons avec Abou Dhabi le 1er juillet.

Aer Lingus sous pression : IAG impose une cure d'austérité drastique

Air Journal – 19 juin 2026

Aer Lingus s'apprête à engager une profonde restructuration de ses activités, sous la pression croissante de sa maison mère International Airlines Group (IAG), qui exige désormais des marges opérationnelles comprises entre 12% et 15%.

La compagnie irlandaise, confrontée à une dégradation de ses performances financières au premier trimestre 2026, pourrait annoncer dans les prochaines semaines des réductions significatives de son réseau et de ses effectifs.

Des pertes en hausse et une pression accrue d'IAG

Selon plusieurs sources concordantes du secteur aérien, Aer Lingus a enregistré une perte opérationnelle de 103 millions d'euros au premier trimestre 2026, en nette aggravation sur un an. Cette situation intervient dans un contexte de hausse des coûts, en particulier du carburant, et de pression concurrentielle accrue sur les marchés européens.

IAG, qui regroupe également British Airways, Iberia et Vueling, entend aligner toutes ses filiales sur des standards de rentabilité élevés. « Les compagnies du groupe doivent atteindre des marges à deux chiffres de manière durable », rappellent régulièrement les dirigeants du groupe.

Une refonte du réseau à court terme

Aer Lingus devrait annoncer « dans les prochaines semaines » un plan de restructuration comprenant des réductions de capacités, voire des fermetures de lignes jugées insuffisamment rentables. Les réseaux court- et long-courrier sont concernés. La récente fermeture de la base long-courrier de Manchester illustre cette nouvelle discipline financière. Bien que cette activité ait été rentable, elle n'atteignait pas les seuils de marge exigés par IAG. Une décision emblématique d'une stratégie désormais centrée sur la performance stricte plutôt que sur la croissance.

Les analystes anticipent ainsi une réduction ciblée des dessertes transatlantiques et intra-européennes, avec un recentrage sur les routes à forte contribution.

Le court-courrier fragilisé face à Ryanair

Sur le réseau européen, Aer Lingus subit de plein fouet la concurrence des compagnies low cost, au premier rang desquelles Ryanair, également basée en Irlande. Cette dernière domine largement le segment des voyageurs sensibles aux prix. Cette asymétrie structurelle pénalise Aer Lingus, dont les coûts unitaires restent plus élevés. La compagnie peine ainsi à rivaliser sur les lignes intra-européennes, où les marges sont déjà faibles.

Le transatlantique reste solide mais questionné

Le long-courrier, notamment vers l'Amérique du Nord, demeure le principal pilier de rentabilité d'Aer Lingus. La compagnie exploite environ une vingtaine de routes vers les États-Unis, s'appuyant sur un modèle hybride combinant trafic point-à-point, correspondances et forte demande de la diaspora irlandaise.

Dublin bénéficie en outre d'un avantage stratégique avec les installations de précontrôle douanier américain (US Preclearance), permettant aux passagers d'arriver aux États-Unis comme des vols domestiques. Cependant, certains observateurs s'interrogent sur la viabilité à long terme d'un réseau transatlantique aussi dense au départ d'un marché domestique limité. Effectivement, la taille du marché irlandais impose une discipline stricte dans l'allocation de capacité. Cette restructuration pourrait marquer l'un des tournants les plus importants pour Aer Lingus depuis son intégration dans IAG en 2015.

Tourisme : et si on limitait le nombre de vols chaque année ?

Tourmag.com - 19 juin 2026

À la veille de l'été, la France va connaître sa deuxième canicule d'ampleur. Plus personne ne peut nier le réchauffement climatique et ses conséquences. Le voyage représente, dans son ensemble et si l'on inclut les liaisons internationales, près de 15% des émissions de carbone de la France. Dans cet ensemble, l'aérien est l'un des principaux contributeurs. Pour réduire nettement les émissions de l'industrie, le think tank Forum Vies Mobiles propose une mesure choc !

Dans quelques heures, il sera très difficile de se promener dans les rues des villes de 26 départements français.

Météo-France a placé ces territoires en vigilance orange canicule. Il s'agit déjà de la deuxième de l'année, alors que l'été n'a pas encore débuté. Les thermomètres pourraient s'affoler et dépasser les 40 degrés dans un pays largement inadapté à de telles vagues de chaleur.

Pendant ce temps, les émissions de gaz à effet de serre, principales contributrices au réchauffement climatique, ont augmenté comme jamais en 2024.

Nous le voyons dans bien des domaines : faire porter la responsabilité aux seuls consommateurs, comme le font souvent les industriels, ne suffit pas à réduire l'impact de l'homme sur la planète.

Le secteur du tourisme représente à lui seul 11% des émissions de la... France. Mais c'est sans compter les liaisons internationales, qui entrent dans le triangle des Bermudes du bilan des émissions de gaz à effet de serre.

Selon Aurélien Bigo, chercheur spécialiste de la transition énergétique des transports, ajouter l'impact de ces liaisons ferait alors grimper la contribution du tourisme à 15,4% des émissions de notre pays, contre... 3,8% du PIB (INSEE).

Surtout, le tourisme continue de croître, que ce soit en France ou ailleurs dans le monde.

Il n'est pas question de l'interdire, car notre activité est vitale pour de nombreux territoires. Elle est même devenue indispensable pour beaucoup de Français.

Mais selon le think tank Forum Vies Mobiles, "l'avion est l'affaire d'une minorité". Il conviendrait donc d'en limiter l'usage.

Contrairement à une idée reçue, selon l'étude réalisée pour le think tank par Yoann Demoli, de l'Université de Lille, et Pierre Lannoy, de l'Université libre de Bruxelles, l'aérien ne s'est pas vraiment démocratisé avec l'arrivée des compagnies low cost.

Les compagnies à bas coûts, comme Ryanair, ont surtout intensifié le nombre de voyages effectués par quelques-uns.

Pour parvenir à ce constat, les deux universitaires ont étudié les trajectoires de vie de plus de 1 600 personnes.

Ainsi, 74,7% des Français gagnant plus de 6 000 euros par mois ont déjà voyagé avec une compagnie low cost, contre 33,6% de ceux qui gagnent moins de 1 500 euros. Ces derniers sont aussi ceux qui partent le moins en vacances, que leur trajet comprenne ou non un vol.

N'oublions pas que près de 40% de nos compatriotes ne partent jamais en vacances, un taux qui plafonne depuis des décennies, alors qu'il est nettement plus faible chez nos voisins européens.

À cela s'ajoute le fait que seulement 20% des Français ont réalisé plus de 76% des vols et près de 90% des distances parcourues en avion, et sont donc à l'origine de la très grande majorité des émissions du secteur.

Il faut aussi préciser que les vols long-courriers sont les plus gros contributeurs. S'ils ne représentent que 12,5% des vols, ils pèsent 48,6% des émissions de l'aérien en France, d'après les chiffres de la DGAC repris par Forum Vies Mobiles.

Ce n'est pas tout, car seulement 10% des Français ont effectué plus de deux allers-retours en avion dans l'année, ce qui représente 39% de l'ensemble des voyages aériens.

Le reste de la population prend donc l'avion moins de deux fois par an.

Ainsi, limiter le nombre de vols n'impacterait qu'une infime partie de la population française, semble estimer le think tank.

France : le salaire annuel moyen des passagers approche les 55 000 euros

À cette étude, ajoutons les chiffres de l'Enquête nationale auprès des passagers aériens de 2024.

Elle a été réalisée pour le compte de la DGAC par l'Ifop, auprès de personnes se trouvant en salle d'embarquement. Au total, plus de 42 000 questionnaires ont été dépouillés.

Nous y apprenons que l'âge moyen des passagers est de 38,9 ans. La part des 15-35 ans est passée de 41,1% à 46% des passagers entre 2010 et 2024.

Dans le même temps, celle des CSP+ est passée de 50,7% à 44%. La baisse la plus notable concerne les cadres moyens et les professions intermédiaires.

Le salaire annuel moyen d'un passager s'élève à 54 636 euros.

Par ailleurs, 73% des personnes interrogées ont réalisé plus de deux trajets au cours des douze derniers mois. Parmi elles, 48% ont pris l'avion pour un motif lié aux "vacances et loisirs", et 28% pour rendre visite à des amis ou à leur famille.

"En analysant non plus des chiffres de trafic, mais des trajectoires de vie, on découvre une réalité contre-intuitive : prendre l'avion reste une pratique minoritaire, profondément façonnée par les inégalités sociales et par ce que l'on a vécu dès l'enfance.

Voler jeune multiplie par quatre la probabilité de voler à l'âge adulte", commente ainsi Yoann Demoli, sociologue et l'un des auteurs de l'étude.

Dans ces conditions, et alors que le tourisme doit réduire ses émissions de 35 à 50% d'ici à 2030 pour respecter la stratégie nationale bas-carbone, Forum Vies Mobiles émet une hypothèse qui fera grincer des dents dans le secteur.

Le think tank propose ainsi de limiter les vols à deux voyages annuels par personne.

Un crédit carbone qui permettrait de réduire le trafic de 24%, sans affecter la vie d'une très grande majorité de Français. Une proposition qui rejoint donc celle de Jean-Marc Jancovici, tout en étant un peu moins radicale.

Pour rappel, l'ingénieur à l'origine du Shift Project plaide plutôt pour limiter l'usage de l'avion à quatre vols au cours d'une vie pour l'ensemble des habitants de la planète. Une telle mesure ramènerait le trafic à 10% de son niveau actuel.

Pourquoi limiter à deux voyages annuels par personne ?

Certains se rassureront en affirmant que l'aérien ne représente qu'une goutte d'eau dans l'immensité du désastre écologique qui s'annonce.

Pourtant, si le tourisme représente près de 11% des émissions de gaz à effet de serre de notre pays, selon l'ADEME, l'aérien concentre à lui seul 30% de cette part.

Un calcul qui ne prend pas en compte les vols longs-courriers, alors qu'ils feraient augmenter la part de 4,4%, selon Aurélien Bigo.

Ce n'est donc pas neutre, loin de là.

"Dans toutes les enquêtes visant à déterminer à quelles conditions les personnes sont prêtes à faire des efforts pour réduire leur impact environnemental, la question de la justice sociale arrive en premier.

Alors, si nous partons du principe que les plus aisés ont davantage de moyens pour s'adapter, ils devront faire plus d'efforts.

L'aérien n'est pas le seul mode de transport ayant un impact. Le réduire ne résoudra pas tout. En revanche, il faut de l'exemplarité de la part des secteurs les plus émetteurs, sinon les efforts seront plus difficiles à faire accepter", nous confiait, dans un précédent article, Aurélien Bigo.

D'autant que l'aérien connaît une croissance frénétique.

Les compagnies aériennes ont transporté 5 milliards de passagers en 2025, et l'IATA prévoit que la barre des 8,6 milliards soit franchie en 2043.

Décarbonation : la tâche ne sera pas aisée

Une explosion du nombre de touristes qui s'explique par la montée en puissance de la classe moyenne, pour laquelle le voyage est un marqueur de richesse et d'ouverture.

Ainsi, même si l'aérien tente de se décarboner, la tâche ne sera pas aisée. D'ailleurs, tous les indicateurs sont dans le rouge écarlate, alors même que les émissions du secteur devraient être orientées à la baisse.

Car, bien que l'industrie aéronautique ait réalisé des progrès, notamment en réduisant la consommation de kérosène de ses nouveaux modèles et en incorporant des carburants durables, cela ne suffit pas.

En 2024, les émissions de CO₂ du transport aérien commercial de passagers en France se sont établies à 22,1 millions de tonnes. Elles ont augmenté de 4% sur un an, mais moins rapidement que la demande (+6 %).

À l'échelle européenne, le constat n'est guère meilleur.

Les émissions ont augmenté de 2% par rapport à 2019. Une hausse qui s'explique notamment par la forte croissance des compagnies low cost, comme l'indique Transport & Environment.

Les quotas dans le voyage : qu'en pensent les pros ?

L'aérien doit donc faire des efforts, comme l'ensemble des industries lourdes. Sauf que la création d'un crédit carbone ou d'un quota de vols, pour parvenir à cette baisse drastique de la pollution du secteur, ne plaît pas à tout le monde.

"Les solutions radicales ne sont jamais des solutions, sauf à accepter de vivre en dictature.

Jancovici a été pris à son propre piège d'ingénieur, qui voit tout au prisme des mathématiques, notamment avec sa sortie sur les quatre vols par vie. C'est une formule sortie de son contexte, qui n'a pas de sens. Son message n'est pas de dire qu'il faut arrêter de voyager, mais qu'il faut en limiter la pratique.

Au-delà de la réalité physique de l'ingénieur, il y a la réalité sociologique. Les gens veulent voyager. Et ce n'est pas avec des leçons de morale qu'on va les en dissuader", juge François Piot, dirigeant du groupe Prêt à Partir.

Cette idée de quota n'a pas non plus trouvé preneur du côté d'un autre écologiste, mais plutôt de gauche. Jean-François Rial affiche lui aussi son aversion pour le caractère totalitaire d'un quota à la Jancovici, qu'il juge également inégalitaire.

Néanmoins, le PDG de Voyageurs du Monde reconnaît l'urgence à laquelle fait face le secteur.

"Nous allons de toute évidence devoir réduire l'utilisation du pétrole dans les avions et développer les SAF.

Il existe une alternative pour ce moyen de transport : si nous acceptons que l'aérien ne soit pas décarboné, en raison de son utilité sociale, car sa transformation serait trop complexe à

mettre en œuvre, en contrepartie, l'absorption devient obligatoire. Cette option semble toutefois peu réaliste, car les autres secteurs refuseraient de compenser à sa place.

La seule solution reste donc d'arrêter d'ajouter les sources d'énergie. Sinon, nous ne tiendrons pas l'objectif des 2 degrés et nous entrerons dans l'inconnu", nous avait-il indiqué dans une interview l'année passée.

Pour gagner du temps face au réchauffement, la seule solution valable qu'il avance dans son livre, "Le chaos climatique n'est pas une fatalité", consiste à planter des arbres.

Il serait alors nécessaire de planter 250 milliards d'arbres, soit sur une superficie équivalente à celle de l'Algérie, le dixième plus grand pays du monde, afin d'absorber les 2% d'émissions qu'il nous manque pour enfin amorcer une baisse au niveau mondial.

De toute façon, l'industrie touristique, que ce soit en raison du prix du pétrole, de sa raréfaction à venir ou de son inaction, sera confrontée à une pression publique de plus en plus forte. Il est encore temps d'agir, faisons-le !

Le groupe Cathay accélère sur le fret avec un nouvel A330P2F

Air Journal - 18 juin 2026

Le groupe Cathay poursuit le renforcement de ses capacités cargo. Après avoir confirmé en mai une commande ferme de deux Airbus A350F supplémentaires, la compagnie annonce désormais l'arrivée d'un Airbus A330 converti en cargo (A330P2F) au sein de sa filiale Air Hong Kong, spécialisée dans le fret.

Un renfort ciblé pour le réseau régional

Selon le groupe basé à Hong Kong, cet appareil sera exploité principalement sur les routes régionales, notamment vers la Chine continentale et d'autres destinations asiatiques. L'objectif est clair : augmenter la capacité sur les segments à forte demande tout en optimisant la flexibilité opérationnelle. « Le groupe Cathay renforce sa flotte de cargos pour soutenir la croissance de Cathay Cargo, consolider son réseau et conforter le statut de Hong Kong comme premier hub mondial du fret aérien », a déclaré Dominic Perret, directeur cargo de Cathay.

L'appareil, un Airbus A330P2F — version convertie d'un avion passagers — sera livré au quatrième trimestre 2026 dans le cadre d'un contrat de location longue durée conclu avec Air Transport Services Group (ATSG), via sa filiale Cargo Aircraft Management (CAM), acteur majeur du leasing aéronautique.

Complémentarité avec les futurs A350F

Ce nouvel avion s'inscrit dans une stratégie plus large de modernisation et de diversification de la flotte cargo. Les A330P2F, avec une capacité d'environ 60 tonnes et un rayon d'action adapté aux liaisons régionales, viennent compléter les futurs Airbus A350F, davantage destinés au long-courrier et offrant des performances supérieures en termes de consommation et d'empreinte carbone. « La capacité additionnelle apportée par cet A330

permettra de compléter nos futurs A350F et d'offrir davantage de flexibilité à nos partenaires transitaires », souligne Dominic Perret.

Pour rappel, Cathay Pacific a passé fin mai une commande ferme pour deux avions cargo Airbus A350F supplémentaires, portant à huit le nombre total d'appareils commandés. Cette commande s'inscrit dans une stratégie plus large de modernisation de la flotte cargo de Cathay, qui exploite actuellement 6 Boeing 747-400ERF et 14 Boeing 747-8F, et anticipe un renouvellement progressif vers des appareils plus économes et conformes aux nouvelles normes environnementales.

Cette approche duale — appareils convertis pour le régional et avions neufs pour le long-courrier — est désormais classique chez les grands opérateurs cargo, à l'image de Qatar Airways Cargo ou DHL Aviation.

Air Hong Kong, pilier discret du fret asiatique

Fondée en 1986, Air Hong Kong est la première compagnie entièrement dédiée au fret basée dans la région. Intégrée au groupe Cathay, elle joue un rôle clé dans l'alimentation des hubs et la desserte intra-asiatique.

Sa directrice des opérations, Agatha Lee, met en avant les perspectives offertes par les infrastructures locales : « Nous nous réjouissons de l'arrivée de cet appareil, qui permettra à Air Hong Kong de tirer parti du système à trois pistes de l'aéroport international de Hong Kong pour étendre sa présence régionale. »

La mise en service d'une troisième piste à Hong Kong International Airport (HKIA), achevée fin 2024, constitue en effet un levier majeur de croissance, notamment pour le fret. L'aéroport reste, selon les données de l'Airports Council International (ACI), le premier hub cargo mondial en tonnage traité, malgré la concurrence croissante de hubs chinois comme Shanghai ou Guangzhou.

Un marché du fret en mutation

Après un pic historique pendant la pandémie de Covid-19, le fret aérien a connu un ralentissement en 2023-2024, avant de retrouver une dynamique plus stable en 2025, portée notamment par le e-commerce et les flux intra-asiatiques. Dans ce contexte, les compagnies investissent dans des flottes plus flexibles et économes. Le segment des avions convertis (P2F) connaît ainsi une forte demande, Airbus ayant livré plus de 100 A330P2F depuis le lancement du programme en partenariat avec EFW (Elbe Flugzeugwerke).

Avec cette nouvelle acquisition, le groupe Cathay confirme sa volonté de rester un acteur de premier plan du fret mondial, en s'appuyant à la fois sur des investissements ciblés et sur la position stratégique de Hong Kong.

EasyJet renforce son réseau au Royaume-Uni avec 13 nouvelles lignes hivernales

Air Journal - 19 juin 2026

La compagnie low cost britannique easyJet poursuit sa stratégie d'expansion au Royaume-Uni avec l'ouverture de 13 nouvelles liaisons hivernales vers l'Europe, l'Afrique du Nord et

les pays nordiques. Objectif : renforcer la connectivité régionale et capter à la fois le trafic loisirs hivernal et les city-breaks.

La compagnie orange a annoncé l'ouverture de nouvelles routes au départ de huit aéroports britanniques, confirmant sa volonté de consolider son réseau point-à-point hors des grands hubs londoniens. Parmi les nouveautés figurent notamment Londres-Luton vers Kittilä (Finlande) et Strasbourg, Londres-Southend vers Édimbourg, Birmingham vers Copenhague, ou encore Manchester vers Le Caire.

Au départ des régions, Liverpool sera relié à Reykjavik et Kittilä, Newcastle bénéficiera de cinq nouvelles destinations (Barcelone, Berlin, Copenhague, Hurghada et Rovaniemi), tandis que Newquay, en Cornouailles, accueillera sa première liaison internationale avec Genève.

Manchester–Le Caire : une route stratégique vers l'Égypte

Parmi les annonces les plus marquantes, easyJet deviendra la seule compagnie à proposer un vol direct entre Manchester et Le Caire, via l'aéroport de Sphinx, situé à proximité des pyramides de Gizeh. Cette liaison répond à une demande croissante pour l'Égypte, déjà observée chez plusieurs transporteurs européens.

Selon easyJet, cette ouverture permettra « un accès plus pratique à l'ouest du Caire et aux principaux sites touristiques », confirmant l'attractivité persistante de la destination, notamment en hiver. Ce positionnement s'inscrit dans une tendance plus large : l'Égypte, et en particulier Hurghada et la région de la mer Rouge, reste un pilier du trafic loisirs européen en saison basse, avec une forte présence des compagnies low cost.

Newcastle et les régions britanniques au cœur de la stratégie

L'expansion est particulièrement notable à Newcastle, où easyJet accélère fortement son développement. Depuis l'ouverture de sa base en mars 2026, la compagnie affirme avoir quadruplé son réseau, atteignant désormais 31 destinations.

Ce renforcement illustre une stratégie déjà amorcée ces dernières années : investir dans les aéroports régionaux britanniques, où la concurrence est moins intense qu'à Heathrow ou Gatwick, tout en répondant à une demande locale croissante. Le lancement d'une liaison internationale depuis Newquay vers Genève constitue également une première pour cet aéroport du sud-ouest de l'Angleterre, traditionnellement limité aux vols domestiques.

Le programme hivernal d'easyJet combine plusieurs segments clés du marché loisirs. Dans les destinations soleil, on trouve Hurghada, Le Caire ; dans les escapades urbaines, Berlin, Copenhague, Strasbourg et dans les sports d'hiver, Kittilä, Rovaniemi, Genève. Cette diversification permet à la compagnie d'optimiser le remplissage de ses appareils en hiver, période traditionnellement plus creuse pour le transport aérien en Europe.

Une croissance soutenue dans un marché concurrentiel

Cette annonce s'inscrit dans une dynamique de croissance plus large pour easyJet, qui prévoit de transporter plus de 50 millions de passagers sur la saison estivale 2026. La compagnie continue de renforcer son positionnement face à Ryanair et Jet2, notamment sur le segment des aéroports régionaux.

