

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 22 juin 2026 :

- **Sûreté aéroportuaire : le durcissement des habilitations met des milliers de salariés de Roissy et Orly sous pression**
 - **Lufthansa Group déploie « Matrix Next Level » : vaste rationalisation du réseau européen et suppression de routes peu rentables**
 - **Air Austral : après de longues périodes de turbulences budgétaires, la compagnie renoue avec les bénéfices**
 - **Air India revoit ses ambitions : livraisons d'avions différées, capacité réduite, expansion en pause**
 - **Ryanair : Michael O'Leary repart pour six ans à la tête de la compagnie irlandaise**
 - **Norwegian veut son easyJet Holidays : la low cost norvégienne reprend le voyageur Nordic Leisure Travel**
 - **Panne chez Skyguide: l'aéroport de Zurich reprend ses opérations**
 - **Trafic en hausse à Francfort : les voyages de loisirs tirent la reprise**
 - **Accord entre les États-Unis et l'Iran : le trafic aérien repart dans le Golfe**
 - **Kérosène : la géopolitique force l'aviation à repenser ses routes**
-

Sûreté aéroportuaire : le durcissement des habilitations met des milliers de salariés de Roissy et Orly sous pression

Air Journal - 19 juin 2026

À Roissy-Charles-de-Gaulle comme à Paris-Orly, des salariés de la sûreté, du handling ou du nettoyage racontent avoir découvert du jour au lendemain que leur badge ne passait plus les portiques, sans explication claire ni solution de reclassement.

Le retrait ou le refus d'habilitation, décidé par la préfecture, conditionne l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé (ZSAR) et peut, en pratique, signifier des mois de mise à l'écart, parfois sans salaire, le temps d'un recours administratif ou judiciaire.

Des badges désactivés, des mois sans travail

Dans le récit rapporté par Le Parisien, un agent de nettoyage à Roissy découvre un matin que son badge ne permet plus de franchir les portiques de sûreté, sans qu'aucune faute professionnelle ne lui ait été notifiée. Ce salarié ne récupérera son sésame qu'au bout de cinq mois, une période durant laquelle il explique être resté privé de son salaire et donc de tout accès à la zone côté piste où s'exerce son métier.

Les syndicats évoquent désormais des « milliers de salariés » concernés, à différents stades : refus d'habilitation lors d'une embauche ou d'un renouvellement, retrait de badge en cours de contrat, dossiers gelés pendant plusieurs mois sans décision explicite. Les métiers les plus touchés sont ceux qui nécessitent un accès constant aux ZSAR : agents de sûreté, bagagistes, personnels de piste, de fret, de nettoyage avion et des commerces en zone réservée.

Un conflit cristallisé autour de la grève du 18 juin

Cette situation a nourri directement l'appel à la grève intersyndicale du 18 juin, qui s'est déroulé dans les trois aéroports parisiens, lancé par la CGT, la CFDT, FO, SUD et l'UNSA. Les organisations entendent dénoncer un « durcissement arbitraire » des conditions d'attribution et de renouvellement des habilitations de sûreté par le préfet délégué à la sécurité des aéroports parisiens depuis l'été 2024.

Le mouvement a été baptisé « Touche pas à mon badge ». Les syndicats ont voulu faire de cette journée un moment de visibilité pour ceux qui se retrouvent sans badge, donc sans accès à leur poste, alors même qu'ils n'ont pas été licenciés formellement.

Habilitation de sûreté : un outil central du dispositif de sûreté

En droit, l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé des aéroports est soumis à une habilitation délivrée par l'autorité administrative, en pratique le préfet exerçant les pouvoirs de police sur la plate-forme. Le code des transports (notamment l'article L.6342-3) impose cette habilitation pour toute personne amenée à accéder au fret, aux zones bagages, aux approvisionnements de bord ou aux ZSAR, avant la délivrance d'un badge par l'exploitant aéroportuaire.

Cette habilitation repose sur une enquête administrative, qui croise les antécédents judiciaires, les fichiers de renseignement et, plus récemment, le fichier de traitement des antécédents judiciaires (TAJ). Depuis les attentats de 2015, plusieurs vagues de contrôles et de perquisitions de casiers ont déjà conduit à des retraits de badges pour des motifs de «

radicalisation » ou de détention de documents jugés sensibles, comme l'avaient rappelé ADP et les autorités à l'époque.

Des critères jugés opaques et des délais dénoncés

Le cœur de la contestation actuelle porte sur deux aspects : la sévérité accrue des critères et l'opacité des décisions préfectorales. Les syndicats affirment que des refus ou retraits sont désormais prononcés pour des faits anciens, parfois classés sans suite, ou pour de simples mentions dans un fichier de police consécutives à un contrôle d'identité ou à une garde à vue non suivie de condamnation.

Autre point de friction, les délais de traitement des dossiers : depuis une modification réglementaire, le silence de l'administration pendant quatre mois vaut décision implicite de rejet, ce qui laisse pendant toute cette période le salarié dans une forme de vide juridique, souvent sans badge et sans certitude sur son avenir professionnel. Les recours existent devant le juge administratif, mais ils peuvent prendre eux aussi plusieurs mois, voire davantage, ce qui explique les témoignages de salariés se disant « sans salaire pendant 5 mois ».

Entre sûreté aérienne et droit au travail

Les autorités justifient ce durcissement par la nécessité de protéger des zones particulièrement sensibles, où la sûreté constitue le dernier rempart avant l'embarquement. Historique de radicalisation, trafic de stupéfiants, violences graves ou participation à des réseaux criminels sont généralement considérés comme incompatibles avec l'accès aux zones pistes et bagages, et peuvent légitimement entraîner un refus ou un retrait d'habilitation.

Les syndicats ne contestent pas le principe de contrôles rigoureux, mais dénoncent des pratiques qu'ils jugent disproportionnées et parfois discriminatoires, avec des effets massifs sur l'emploi local, alors que près de 95 000 salariés sont concernés par ces habilitations sur la seule plate-forme de Roissy. Ils demandent aussi que le retrait d'habilitation ne conduise pas automatiquement à la rupture du contrat de travail, mais s'accompagne, lorsque c'est possible, d'un reclassement en zone publique ou dans d'autres activités.

Les revendications syndicales : commissions paritaires et badges provisoires

Face à cette situation, l'intersyndicale avance plusieurs revendications structurantes. Elle demande d'abord la création d'une « commission paritaire » réunissant l'administration et les représentants du personnel pour examiner les dossiers litigieux avant toute décision définitive de retrait d'habilitation.

Les syndicats plaident également pour la mise en place de « badges provisoires » ou de mesures transitoires, permettant aux salariés de continuer à travailler, éventuellement dans des fonctions moins exposées, tant que leurs recours ne sont pas épuisés. À court terme, ils réclament enfin la régularisation des situations de salariés déjà privés de badge depuis plusieurs mois, en priorité ceux pour lesquels aucun élément sérieux ne semble justifier une incompatibilité avec la sûreté aérienne.

Lufthansa Group déploie « Matrix Next Level » : vaste rationalisation du réseau européen et suppression de routes peu rentables

Air Journal - 20 juin 2026

Lufthansa Group a mis un terme aux opérations de sa filiale régionale Lufthansa CityLine et supprimé environ 20 000 vols court-courriers de son programme estival 2026, dans un contexte de flambée des prix du carburant. Cette première vague d'ajustements marque le début d'une nouvelle phase de rationalisation plus structurelle du réseau européen, caractérisée par une centralisation renforcée sur les hubs principaux et la suppression systématique de routes européennes peu rentables.

Selon des informations recueillies par le quotidien économique allemand Handelsblatt, cette profonde transformation s'inscrit dans le projet interne baptisé « Matrix Next Level », également lié au plan « Target Operating Model 2026 » (TOM26). Depuis le début de l'année 2026, les cinq principales compagnies aériennes du groupe – Lufthansa, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines et ITA Airways – ont transféré au siège de Francfort la responsabilité stratégique de leurs offres produits, de la planification du réseau, des ventes et des programmes de fidélité comme Miles & More.

Une centralisation pour gagner en efficacité

Dieter Vranckx, directeur commercial (Chief Commercial Officer) de Lufthansa Group, a expliqué au Handelsblatt les motivations de cette réorganisation : « Nous voulons continuer à desservir les grandes régions économiques allemandes à l'avenir. Les pertes sur le court-courrier pèsent sur les bénéfices générés sur le long-courrier. Cela n'est pas durable. » Il a souligné que la nouvelle structure a déjà fait ses preuves, permettant par exemple une réallocation rapide de capacités après l'escalade du conflit au Moyen-Orient.

Avec « Matrix Next Level », Lufthansa Group passe d'un modèle de « Group of Airlines » – où chaque compagnie conservait une large autonomie – à un véritable « Airline Group » intégré. Un « Hub Steering Board » (comité de pilotage des hubs) coordonne désormais la planification des réseaux à travers les six hubs majeurs du groupe aérien allemand : Francfort, Munich, Zurich, Vienne, Bruxelles et Rome. L'objectif est de réduire la complexité, d'éliminer les doublons et d'optimiser l'utilisation de la flotte et des ressources de toutes les filiales aériennes.

Les aspects opérationnels locaux (produit à bord, service en cabine, lounges) restent en grande partie gérés individuellement par chaque compagnie aérienne, afin de préserver leur identité et la qualité perçue par les clients. Cependant, les décisions stratégiques sur les routes et les capacités sont désormais centralisées, ce qui entraîne la suppression progressive des liaisons non rentables, principalement au départ de Francfort et Munich.

Contexte économique et impacts pour les passagers

Déjà, l'arrêt des opérations de Lufthansa CityLine et les 20 000 vols annulés (soit environ 1 % de la capacité ASK estivale) permettent de réaliser des économies substantielles en carburant

– plus de 40 000 tonnes selon les estimations officielles – tout en recentrant l'offre sur les routes profitables.

De nombreux passagers de CityLine sont automatiquement rebookés sur d'autres vols du groupe, parfois avec une escale supplémentaire. Lufthansa propose des remboursements complets ou des alternatives, y compris le train sur certaines liaisons domestiques allemandes. Les hubs secondaires ou périphériques voient leur rôle renforcé dans une logique de complémentarité plutôt que de concurrence interne.

Une stratégie de long terme

Le projet « Matrix Next Level », préparé avec le cabinet McKinsey, vise à atteindre une marge opérationnelle de 8 % à moyen terme. Il s'accompagne d'autres initiatives de modernisation de la flotte et de digitalisation. Les observateurs de l'aérien allemand saluent l'ambition de simplification d'un groupe historiquement très fragmenté, même si des craintes persistent, notamment chez SWISS, sur la perte d'autonomie stratégique au profit de la centrale allemande.

Air Austral : après de longues périodes de turbulences budgétaires, la compagnie renoue avec les bénéfices

France Info – 19 juin 2026

Ce vendredi 19 juin, la compagnie aérienne Réunionnaise annonce aujourd'hui sortir du rouge. Elle précise ses mesures pour préserver sa trésorerie, notamment par la vente anticipée de trois de ses Airbus A220-300.

Un an après avoir dressé un bilan déficitaire important, le chiffre d'affaires de la compagnie redécoule. Air Austral compte aussi sur de nouvelles mesures pour garder son allure.

Un chiffre d'affaires qui progresse de 5%

La compagnie aérienne régionale annonce aujourd'hui un résultat net d'un million 500 mille euros sur l'exercice 2025-2026, après une perte de 11 millions l'an dernier.

Son chiffre d'affaires progresse de 5%, pour atteindre 464 millions d'euros, contre 440 millions d'euros l'année dernière. L'activité est également en hausse, elle aussi de 5%, avec 1 226 593 passagers transportés. Toutefois, Air Austral reste prudente face à la flambée des coûts du carburant.

« Nous avons eu une crise du golfe qui a généré une flambée du prix des carburants et notamment du kérosène. Nous avons eu, deux premiers mois, des factures carburants très élevées nous attendons donc beaucoup du protocole d'accord de paix et que le carburant baisse dans les prochaines semaines. »

Hugues Marchessaux, président du directoire d'Air Austral

Par ailleurs, le fret lui, a progressé de 15 %, avec 16 729 tonnes transportées et taux de remplissage atteint 92%, soit deux points de plus que l'année précédente.

Un pas vers le désendettement

Air Austral a aussi annoncé ses mesures afin d'entamer son désendettement et protéger sa trésorerie.

Parmi elles :

- La vente anticipée de trois Airbus A220-300.
- L'application d'une surcharge carburant (le fuel surcharge), à l'instar d'autres compagnies aériennes.
- Des couvertures carburant.
-

Air India revoit ses ambitions : livraisons d'avions différées, capacité réduite, expansion en pause

Air Journal - 21 juin 2026

Air India envisage de ralentir brutalement sa croissance, en négociant le report d'une partie de ses commandes d'avions et en réduisant son programme de vols, sur fond de pertes record et d'image fragilisée par un crash en 2025. Cette inflexion s'inscrit dans une histoire longue et mouvementée, marquée par la nationalisation, la dérive financière, puis le retour dans le giron de Tata et un vaste plan de modernisation.

Le groupe industriel indien Tata, qui a repris Air India à l'État en 2022, a demandé à la compagnie aérienne de « tempérer » sa stratégie de croissance pour se concentrer sur la stabilisation des opérations et la réduction des coûts, rapporte l'agence Bloomberg qui cite des sources internes. Depuis 2022, Air India a accumulé plus de 550 milliards de roupies de pertes (environ 5,8 milliards de dollars), avec un dernier déficit annuel estimé à près de 3 milliards de dollars, le plus élevé de son histoire.

Cette situation s'explique par une série de chocs : crash mortel d'un Boeing 787 Dreamliner le 12 juin 2025, fermeture de l'espace aérien pakistanais, guerre en Iran entraînant des détours coûteux, envolée du carburant et affaiblissement de la roupie alors qu'une grande partie des coûts est libellée en dollars. Ces facteurs ont obligé la compagnie à revoir un plan d'expansion qui reposait sur la forte croissance du trafic indien et sur de très grosses commandes d'avions.

Report de livraisons et coupes dans le réseau

Air India discute avec Airbus et Boeing pour ralentir la livraison de jusqu'à 500 avions déjà commandés, afin de repousser les importants paiements dus à la remise des appareils, pouvant représenter jusqu'à 80% du prix d'achat. La compagnie aérienne indienne avait passé en 2023 une commande record de 470 appareils, complétée par 100 Airbus supplémentaires en 2024, et négocie encore jusqu'à 80 à 100 gros-porteurs et 200 monocouloirs.

Parallèlement, la direction réexamine les projets d'ouverture de nouvelles lignes, tant domestiques qu'internationales, et reporte certains lancements, notamment au départ du nouvel aéroport international de Noida près de New Delhi. Air India a déjà annoncé des réductions de capacité internationale en réaction à la guerre en Iran et aux fermetures

d'espace aérien, avec un recentrage sur la stabilité opérationnelle plutôt que sur la croissance à tout prix.

Un réseau sous contraintes géopolitiques et de coûts

Le groupe Air India – qui regroupe la compagnie historique et sa filiale low cost Air India Express – dessert aujourd'hui 60 destinations intérieures et 51 internationales. La compagnie aérienne a déjà annoncé des réductions de capacité. Ses liaisons internationales subissent la double pression de la guerre en Iran et de l'interdiction de survoler le Pakistan, tandis que le marché domestique est pénalisé par des prix élevés du kérosène.

Ces contraintes se traduisent par des coupes dans les fréquences sur certaines routes et par un ajustement temporaire des programmes long-courriers, officiellement pour garantir la fiabilité des opérations et limiter les annulations de dernière minute. La flotte actuelle, composée de 184 monocouloirs et gros-porteurs Airbus (A320 et A350) et de gros-porteurs Boeing (777 et 787 Dreamliner), doit par ailleurs être gérée finement dans un contexte de transition et de rénovation de cabines.

Une modernisation ambitieuse mais ralentie

Après avoir repris le contrôle d'Air India, Tata a lancé un vaste plan de transformation : nouveau logo, nouvelle image de marque et nouvelle livrée dévoilés mi-2023, assortis d'un programme de modernisation des cabines de 400 millions de dollars. La plupart des Airbus A320neo ont déjà été reconfigurés, et la montée en gamme se poursuit sur les Boeing 777 et 787.

Ce chantier est toutefois freiné par des retards de chaîne d'approvisionnement qui repoussent à la fois les rénovations et certaines livraisons, ce qui décale d'autant les améliorations de produit et les ambitions de montée en puissance du réseau. Le choix de différer de nouvelles livraisons tout en poursuivant la rénovation interne traduit la priorité donnée, à court terme, à la qualité du produit et à l'équilibre financier plutôt qu'à l'augmentation rapide de la taille de la flotte.

Une compagnie à la trajectoire mouvementée

Fondée en 1932 par l'entrepreneur JRD Tata, Air India est devenue compagnie nationale après son rachat par l'État en 1953. Les décennies de gestion publique ont été marquées par une forte concurrence, des décisions politiques et une mauvaise gestion, qui ont entraîné une explosion de la dette et un affaiblissement durable de la marque.

En 2022, le groupe Tata a racheté la compagnie aérienne pour 2,2 milliards de dollars, avec l'ambition de la redresser en s'adossant à un investisseur stratégique, Singapore Airlines, désormais actionnaire à 25,1%. Malgré la relance engagée, la compagnie porte-drapeau indienne reste sous surveillance depuis le crash du 12 juin 2020, la plus grave catastrophe aérienne mondiale depuis une décennie, dont le rapport final d'enquête n'est toujours pas publié.

Gouvernance et incertitudes à la tête d'Air India

Le directeur général Campbell Wilson a annoncé en avril sa démission, tout en restant en poste jusqu'à la nomination de son successeur. Selon les médias indiens, la liste des

candidats pour le remplacer comprend Nipun Aggarwal, directeur commercial d'Air India, et Vinod Kannan, cadre chez Singapore Airlines.

Ce changement de gouvernance intervient en plein recentrage stratégique, alors que le conseil de Tata Trusts, qui contrôle le holding Tata Sons, s'inquiète du niveau des pertes et pousse à un rééquilibrage entre expansion et discipline financière. Dans ce contexte, Air India doit convaincre qu'elle peut poursuivre sa transformation, améliorer son produit et rester un acteur majeur du ciel indien, tout en réduisant la voilure à court terme.

Ryanair : Michael O'Leary repart pour six ans à la tête de la compagnie irlandaise

La Tribune - 19 juin 2026

Ryanair a prolongé jusqu'en 2032 le contrat de son emblématique directeur général. Le nouveau contrat de Michael O'Leary « prévoit un salaire annuel modeste et une prime annuelle plafonnée », affirme la compagnie aérienne, sans préciser les montants.

Michael O'Leary repart pour un tour à la tête de Ryanair. La compagnie aérienne irlandaise à bas coûts a annoncé ce vendredi avoir prolongé jusqu'en 2032 le contrat de son emblématique directeur général, connu pour son franc-parler et ses prises de position tranchées.

Le conseil d'administration de Ryanair a « conclu un contrat en vertu duquel Michael O'Leary », à la tête de l'entreprise depuis 1994, « restera directeur général du groupe jusqu'en avril 2032 », est-il souligné dans un communiqué.

Parmi les innombrables « coups de com » qui ont émaillé sa carrière, le patron de la première compagnie aérienne européenne en nombre de passagers a un temps évoqué des idées pour rendre payant l'accès aux toilettes dans ses avions ou créer des places debout — qui ne se sont pas concrétisées.

Il a aussi fréquemment dénoncé ces dernières années les grèves, en particulier des contrôleurs aériens français qui affectent les survols en France, exhortant la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, à réformer le contrôle aérien en Europe, ou à défaut, à démissionner.

« Un salaire annuel modeste »

Alors que la rémunération de Michael O'Leary avait fait l'objet de vives contestations il y a quelques années, son nouveau contrat « prévoit un salaire annuel modeste et une prime annuelle plafonnée », affirme l'entreprise, sans préciser les montants. Selon le dernier rapport annuel du groupe, Michael O'Leary, qui avait déjà accepté en 2022 de prolonger son contrat jusqu'en juillet 2028, perçoit un salaire de base fixe de 1,2 million d'euros par an, avec un bonus annuel maximal plafonné à 50 % de ce montant.

Mais celui-ci bénéficiera en outre d'une « option d'achat ponctuelle portant sur 10 millions d'actions ordinaires » au prix de 26,70 euros, sous réserve qu'il demeure « employé par le groupe jusqu'en avril 2032 » et qu'il atteigne certains objectifs « très ambitieux », selon le communiqué.

Ryanair avait renoncé le mois dernier à présenter des prévisions annuelles, invoquant un manque de visibilité lié à la guerre au Moyen-Orient, malgré l'annonce d'un bénéfice en forte hausse pour son dernier exercice annuel décalé à 2,174 milliards d'euros.

Norwegian veut son easyJet Holidays : la low cost norvégienne reprend le voyageur Nordic Leisure Travel

Air Journal - 21 juin 2026

Norwegian change de dimension en rachetant le voyageur Nordic Leisure Travel Group et se lance à son tour dans la vente de voyages organisés, selon un modèle vol + forfait déjà exploité par easyJet à travers sa marque easyJet Holidays.

La low cost norvégienne a annoncé la signature d'un accord définitif pour acquérir Nordic Leisure Travel Group (NLTG), un des plus grands spécialistes des vacances à forfait en Europe du Nord, issu des anciens actifs nordiques de Thomas Cook. L'opération est valorisée à environ 7,94 milliards de couronnes suédoises, soit autour de 730 millions d'euros selon les sources, et sera réglée à la fois par du numéraire et d'actions Norwegian.

NLTG regroupe plusieurs marques bien connues sur les marchés nordiques, notamment Ving, Spies, Tjäreborg, Globetrotter ainsi que la compagnie charter Sunclass Airlines. À l'issue de la transaction, Norwegian, sa filiale régionale Widerøe et le voyageur NLTG formeront un groupe de voyage intégré présent à la fois sur les segments loisirs et affaires, avec près de 160 avions et environ 30 millions de clients par an, souligne Norwegian.

Vers un groupe de voyages intégré

Avec cette acquisition, Norwegian bascule d'un modèle de simple transporteur aérien à celui de fournisseur de voyages « de bout en bout », combinant vol, hébergement et autres services touristiques pour un bassin existant de quelque 27 millions de passagers. La low cost norvégienne estime que l'intégration de NLTG devrait augmenter son chiffre d'affaires de près de 50% et prévoit que l'opération commencera à améliorer ses résultats financiers par action à partir de 2027.

Un mouvement dans la lignée d'easyJet Holidays

En se dotant d'un grand tour-opérateur intégré, Norwegian adopte un modèle déjà déployé par la low cost britannique easyJet, qui développe depuis plusieurs années son offre de forfaits via la plateforme easyJet Holidays. Cette dernière propose des packages vol + hôtel sur une plateforme dédiée, avec la volonté affichée de « faire bouger le secteur » en offrant des vacances flexibles dans des hôtels sélectionnés, tout en simplifiant la recherche de vols et séjours de vacances pour les clients.

Le produit easyJet Holidays illustre la capacité d'une low cost à passer d'une logique de vente de vols secs à une proposition davantage « tout-en-un » de voyages à forfait, incluant vols et hébergement. En s'inspirant de ce type de modèle, Norwegian espère capter davantage de valeur sur la chaîne touristique, en contrôlant à la fois l'avion, le package et, via NLTG, une partie de l'offre hôtelière et des services au sol.

Contexte nordique favorable au tourisme

Cette montée en puissance sur le segment des voyages organisés intervient dans un contexte où la Scandinavie attire un nombre croissant de voyageurs, à la recherche de fraîcheur pour fuir la canicule estivale. Les offices de tourisme nordiques mettent en avant de nouvelles expériences de plein air, de nouveaux hébergements et une montée en gamme progressive de l'offre, ce qui crée un terrain favorable pour des acteurs intégrés capables de distribuer des séjours clés en main sur ces destinations.

Pour Norwegian, le rachat de NLTG doit lui permettre de mieux lisser la saisonnalité, de sécuriser des flux de remplissage sur ses vols et de renforcer sa présence sur les principaux marchés à la fois émetteurs et réceptifs de la région, du Danemark à la Finlande en passant par la Norvège et la Suède.

Panne chez Skyguide: l'aéroport de Zurich reprend ses opérations

Zone Bourse - 21 juin 2026

Suite à un incident technique survenu au sein du service de contrôle aérien Skyguide, le trafic aérien à l'aéroport de Zurich a progressivement repris dimanche matin. L'espace aérien à l'est de Berne avait été fermé pendant plusieurs heures.

Le trafic aérien est progressivement rétabli depuis 07h45, a déclaré dimanche matin Livia Caluori, porte-parole de l'aéroport, à la demande de l'agence de presse Keystone-ATS. Ce matin, aucun décollage n'avait été possible. Les atterrissages se sont poursuivis jusqu'à 6h45.

On ignore pour l'heure combien de vols et de passagers ont été touchés par ces perturbations, dues à une panne technique chez Skyguide. Le prestataire de services de contrôle aérien a annoncé dimanche matin avoir fermé l'espace aérien suisse à l'est de Berne. Cette mesure a été prise pour assurer la sécurité des passagers et des équipages.

Capacité réduite de 40%

Skyguide précise vers 08h00 que la capacité est actuellement réduite de 40% dans l'espace aérien de Suisse orientale. La stabilisation de la situation est toutefois en cours et l'opérateur se dit confiant quant à l'identification de la cause de l'incident. Des spécialistes continuent de travailler sans relâche pour résoudre le problème et rétablir progressivement le fonctionnement normal.

Trafic en hausse à Francfort : les voyages de loisirs tirent la reprise

Air Journal - 22 juin 2026

L'aéroport de Francfort confirme sa dynamique de reprise au printemps 2026. Porté par la demande vers les destinations touristiques européennes et une progression du long-courrier, le trafic passagers progresse en mai, malgré des indicateurs opérationnels et cargo en léger retrait.

Le groupe Fraport affiche par ailleurs des performances contrastées selon les régions.

Le trafic passagers soutenu par les départs en vacances

L'aéroport de Francfort, premier hub allemand, a accueilli environ 5,7 millions de passagers en mai 2026, soit une hausse de 2,7% par rapport à mai 2025, selon les données publiées par son exploitant Fraport. Cette progression s'explique en grande partie par le calendrier favorable des jours fériés et des vacances scolaires, qui a stimulé la demande, notamment vers les destinations de loisirs. « Les périodes de congés ont fortement soutenu la demande, en particulier vers l'Europe du Sud », souligne Fraport dans son communiqué.

Dans le détail, les destinations méditerranéennes – Espagne, Grèce, Italie ou encore Portugal – continuent de concentrer l'essentiel de la croissance, confirmant une tendance déjà observée depuis la reprise post-pandémie.

Le long-courrier confirme son redressement

Au-delà du segment loisirs intra-européen, le trafic long-courrier poursuit également sa progression. Les liaisons vers l'Asie, l'Afrique et l'Amérique latine enregistrent une hausse du nombre de passagers, signe d'un retour progressif des flux intercontinentaux. Ce redressement reste néanmoins inégal selon les zones, certaines routes asiatiques étant encore affectées par des capacités réduites ou des ajustements de réseau.

Fret et mouvements d'avions en repli

Malgré la hausse du trafic passagers, plusieurs indicateurs opérationnels affichent une tendance inverse. Le volume de fret et de courrier traité à Francfort recule de 1,3% sur un an, à 176 725 tonnes. Cette baisse s'inscrit dans un contexte plus large de ralentissement du cargo aérien en Europe, lié notamment à une normalisation de la demande après les pics observés durant la pandémie et à un environnement économique incertain.

Dans le même temps, les mouvements d'avions diminuent de 2,1%, avec 41 377 décollages et atterrissages enregistrés. Le tonnage maximal au décollage (MTOW), indicateur clé de l'activité, recule également de 1,9%, à environ 2,5 millions de tonnes. Ces évolutions traduisent une optimisation des capacités par les compagnies aériennes, qui privilégient des appareils plus grands et mieux remplis.

Des performances contrastées dans le réseau Fraport

En dehors de l'Allemagne, la plupart des aéroports du portefeuille de Fraport affichent une croissance plus marquée. À Ljubljana (Slovénie), le trafic progresse de 11,2%, avec 168 820 passagers. Au Brésil, les aéroports de Fortaleza et Porto Alegre totalisent 1,2 million de passagers (+5,7%). À Lima (Pérou), l'aéroport Jorge Chávez atteint 2,2 millions de passagers (+1,3%).

L'Europe du Sud toujours moteur

Les 14 aéroports régionaux exploités par Fraport en Grèce continuent de bénéficier d'une forte demande touristique. Ils ont accueilli environ 4 millions de passagers en mai, soit une hausse de 6% sur un an.

Même dynamique en Bulgarie, où les plateformes de Burgas et Varna enregistrent une progression notable de 13,3%, avec 252 375 passagers cumulés. Ces résultats confirment l'attractivité persistante des destinations balnéaires de la mer Noire.

À l'inverse, tous les aéroports du groupe ne suivent pas cette tendance. L'aéroport d'Antalya, l'un des principaux hubs touristiques du bassin méditerranéen, enregistre une baisse de 5% de son trafic, à 3,7 millions de passagers.

Au total, l'ensemble des aéroports gérés activement par Fraport a accueilli environ 17,1 millions de passagers en mai 2026, soit une hausse globale de 1,9% par rapport à l'année précédente.

Accord entre les États-Unis et l'Iran : le trafic aérien repart dans le Golfe

La Tribune - 19 juin 2026

Les perspectives s'annoncent plus favorables pour les compagnies aériennes du Golfe après l'accord entre les États-Unis et l'Iran mercredi. Emirates, Qatar Airways et Etihad affichent des taux d'activité proches de 90 % de leur niveau d'avant-guerre.

Si le trafic maritime reprend progressivement dans le détroit d'Ormuz, le trafic aérien, lui, repart en flèche dans le Golfe. Selon les données de Flightradar24.com, le nombre total de vols opérés par les principales compagnies aériennes de la région a retrouvé environ 82 % de son niveau du 27 février, la veille du début du conflit, comme le souligne l'agence Reuters ce vendredi.

Les volumes de vols de Gulf Air et d'Etihad atteignent 93 % de leur niveau de février, tandis que ceux d'Emirates et Kuwait Airways s'établissent à 86 % et ceux de Qatar Airways à 87 %. Il y a un mois à peine, Etihad et Qatar Airways n'atteignaient que 40 à 50 % de ce niveau. Les volumes de vols d'Air Arabia et de Flydubai sont inférieurs, à 75 % et 57 % de leurs niveaux d'avant-guerre.

L'AESA maintient son avertissement

Pour rappel, les attaques de drones survenues pendant le conflit iranien ont contraint à plusieurs reprises des vols à destination du Golfe à se dérouter, soulevant des inquiétudes quant à la sécurité des passagers et des équipages et limitant les itinéraires à une poignée de couloirs aériens sûrs.

Les compagnies aériennes européennes et asiatiques ont largement suspendu leurs vols vers la région, et de nombreuses mises en garde restent en vigueur. L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a maintenu son avertissement déconseillant les vols vers la région en raison des risques liés au conflit.

L'AESA a déclaré à Reuters qu'elle prendrait en considération les derniers développements lors de la réévaluation de son alerte de zone de conflit pour la région, valable jusqu'au 24 juin. Cependant, elle a indiqué qu'il était encore « trop tôt pour déterminer si la désescalade observée se traduira par une réduction durable des risques pour l'aviation civile ».

Un retour à la normale attendu

Mais après la signature, ce mercredi, d'un accord intérimaire entre les États-Unis et l'Iran pour mettre fin au conflit qui dure depuis près de quatre mois, et alors qu'ils devaient ce

discuter vendredi de la mise en œuvre de l'accord de cessez-le-feu, les perspectives pour les compagnies aériennes du Golfe s'annoncent potentiellement beaucoup plus favorables.

La fin des hostilités entraînerait la réouverture de l'espace aérien régional, permettant ainsi aux transporteurs régionaux de reprendre pleinement leurs opérations, a déclaré James Halstead, associé gérant d'Aviation Strategy. « Si la situation revient à la normale, je les vois tout simplement se comporter comme d'habitude, revenir en force », a déclaré Halstead.

Ce mois-ci, l'Association internationale du transport aérien (IATA), qui représente plus de 370 compagnies aériennes assurant 85 % du trafic aérien mondial, a toutefois quasiment réduit de moitié ses prévisions de bénéfices pour le secteur en 2026 en raison de la guerre en Iran. Elle table désormais sur un bénéfice net combiné de 23 milliards, au lieu de 41 milliards de dollars.

Kérosène : la géopolitique force l'aviation à repenser ses routes

L'Opinion - 22 juin 2026

Les crises géopolitiques ne se contentent plus de faire grimper les prix : elles redessinent durablement l'organisation du transport aérien mondial. Au point de remettre en cause certains principes qui assuraient jusqu'ici la performance des chaînes logistiques.

La signature, enfin, d'un protocole d'accord entre les Etats-Unis et l'Iran devrait faire de nouveau rentrer le prix du litre de kérosène dans des fourchettes plus tolérables pour les transporteurs aériens. Le carburant représente ainsi entre 25 % et 35 % de leurs coûts d'exploitation. Entre le 28 février, début du conflit entre les deux pays, et le 13 juin 2026, le litre de kérosène a augmenté d'environ 0,55 dollar par litre, soit près de 96 % de hausse, selon l'Agence américaine d'information sur l'énergie (EIA).

Pour un Boeing 777F Cargo, l'appareil le plus fréquemment utilisé sur de nombreuses liaisons intercontinentales, qui consomme environ 90 000 litres sur un long-courrier, le surcoût carburant approchait donc les 50 000 dollars par vol. Les compagnies aériennes et les transitaires, qui leur achètent de la capacité d'emport, appliquent une surcharge carburant à leurs clients lorsque le prix du kérosène augmente.

Les tensions internationales provoquent ainsi une volatilité des prix et ont déjà contribué à une hausse du prix du kérosène, mais pas à des pénuries d'approvisionnement. Cela étant, la plupart des transporteurs s'y sont préparés. « Nous disposons d'un portefeuille de fournisseurs diversifié et ne dépendons donc pas de sources d'approvisionnement individuelles. Par ailleurs, environ 10 % du mélange alimentant nos avions est constitué de carburant d'aviation durable (SAF) », explique Mike Parra, PDG de DHL Express Europe.

L'adaptation des organisations : une condition sine qua non

Les aléas géopolitiques obligent néanmoins les acteurs du secteur à une certaine contorsion. Les fermetures d'espaces aériens au Moyen-Orient ont accru la complexité du routage. « Notre réseau aérien dynamique nous permet de nous adapter en temps réel, en réacheminant le trafic et en maintenant un service fiable sans interruption », assure Mike Parra. Pour les transitaires, même devoir de souplesse et d'adaptation.

« L'impact ne se limite pas aux lignes directement concernées. Un avion qui ne peut plus opérer sur une partie de son réseau perturbe l'ensemble des connexions et réduit la capacité disponible sur de nombreuses destinations », décrit Frédéric Mercier, président du directoire du transitaire Mathez Freight. Pour les transitaires, la principale difficulté a été l'instabilité du marché. « Les prix évoluant en permanence, les capacités disponibles changent d'un jour à l'autre et il faut faire preuve d'une très grande réactivité pour trouver des solutions aux clients », ajoute-t-il.

Depuis le Covid, la désorganisation des chaînes logistiques est devenue la norme. Les aléas géopolitiques et climatiques ont montré plus d'une fois les limites inhérentes au modèle du juste-à-temps. Les entreprises cherchent désormais davantage de robustesse et de résilience que de performance pure. Avec les aléas géopolitiques, climatiques et réglementaires, il n'est plus possible de fonctionner avec des niveaux de stock aussi faibles qu'auparavant.

