

Revue de presse Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 1er juillet 2026 :

- **Tourisme aérien : la croissance qui appauvrit ?**
 - **Le trafic aérien mondial recule de 2,2% en mai, pénalisé par le Moyen-Orient**
 - **Frais additionnels : la cour suprême autrichienne inflige un revers à Ryanair**
 - **Le possible rachat d'easyJet par le fonds Castlake illustre la financiarisation croissante de l'aérien**
 - **Australie : Vietjet prépare une nouvelle compagnie low-cost locale dès 2027**
 - **Airbus A330 : la compagnie scandinave SAS s'offre jusqu'à 40 modèles pour 10 milliards de dollars**
-

Tourisme aérien : la croissance qui appauvrit ?

Air Journal - 30 juin 2026

Plusieurs travaux récents remettent en question le lien direct entre croissance du trafic aérien et prospérité économique locale. Une étude de la New Economics Foundation (NEF), commandée par l'ONG Transport & Environment (T&E), avance que les bénéfices du tourisme aérien en Europe sont largement surestimés, voire contrebalancés par des effets macroéconomiques négatifs.

Tourisme aérien : une manne économique contestée

Le secteur aérien met régulièrement en avant les retombées économiques du tourisme international pour justifier l'augmentation du trafic, notamment dans les grands pays récepteurs comme la France, l'Espagne ou la Grèce. Ces flux soutiennent l'activité des aéroports, des compagnies aériennes et de l'écosystème touristique (hôtellerie, restauration, services).

Cependant, selon l'étude de la NEF, « les chiffres remettent en question cette hypothèse » : si l'activité économique brute progresse, elle ne s'accompagne ni d'un gain de productivité, ni d'une amélioration significative des salaires dans les secteurs concernés. « Des emplois ont été créés, certes, mais les bas salaires qu'ils offrent ne compensent que très mal la saturation des infrastructures, la pollution croissante et la hausse des coûts du logement », souligne Alex Chapman, économiste à la NEF.

Dans le détail, la contribution du tourisme au PIB a bien augmenté depuis la crise financière de 2008, mais la productivité dans l'hôtellerie-restauration a stagné, voire reculé. Ce phénomène contribue à la faiblesse structurelle de la productivité européenne.

Concentration des revenus et rôle des grands groupes

L'étude met également en lumière une concentration accrue de la valeur ajoutée au profit des grands groupes hôteliers. En Espagne, la part de valeur ajoutée générée par les entreprises de plus de 250 salariés est passée de 28% en 2010 à plus de 45% en 2023. En France, elle atteint désormais 34%, contre 25% en 2010. Ce mouvement de consolidation, auquel s'ajoute l'essor des plateformes comme Airbnb, limite la redistribution des richesses au niveau local. Les petites structures indépendantes, souvent mises en avant dans les discours politiques sur le tourisme, captent une part décroissante des revenus.

Parallèlement, les salaires réels dans le secteur touristique ont peu progressé. La France figure parmi les pays où la stagnation est la plus marquée entre 2008 et 2024.

Effets d'éviction sur l'économie productive

Au-delà du secteur touristique, l'étude pointe un effet d'éviction des investissements vers l'immobilier, alimenté par l'essor du tourisme aérien. Les capitaux se dirigent vers des actifs jugés plus rentables à court terme (résidences touristiques, locations de courte durée), au détriment de secteurs productifs comme l'industrie ou les technologies.

Selon les projections de la NEF, plusieurs pays du sud de l'Europe — Espagne, Italie, Portugal, Grèce — pourraient voir leurs investissements productifs diminuer significativement d'ici 2031. L'Italie et l'Espagne enregistreraient les pertes annuelles les plus élevées, respectivement de 1,1 milliard et 1 milliard d'euros. « Des investissements qui auraient pu

alimenter des entreprises finissent dans l'immobilier. Est-ce vraiment le modèle économique que nous voulons ? », interroge Alex Chapman.

Pression immobilière et "barcelonisation"

L'un des effets les plus visibles du tourisme de masse, fortement corrélé au trafic aérien, concerne la hausse des loyers. Dans les zones très fréquentées, la pression immobilière s'intensifie, notamment en raison de la conversion de logements en locations touristiques. L'étude estime que les loyers pourraient augmenter jusqu'à 250 euros par an entre 2026 et 2031 dans les principales économies européennes dépendantes du tourisme. Les hausses seraient particulièrement marquées en Grèce, au Portugal et en Espagne (entre 160 et 220 euros par an).

Ce phénomène, parfois qualifié de « barcelonisation », alimente les tensions sociales et pénalise la mobilité des travailleurs, contraints de s'éloigner des centres économiques. Il en résulte un impact indirect sur la productivité globale. Ces dynamiques ont déjà suscité des mouvements de contestation dans plusieurs destinations européennes, notamment à Barcelone, Lisbonne ou Athènes.

Quel modèle pour la connectivité aérienne ?

Dans ce contexte, T&E appelle à repenser la stratégie de développement touristique et, par extension, la politique de connectivité aérienne. L'organisation recommande notamment une réévaluation des bénéfices économiques réels du tourisme aérien en France, un rééquilibrage vers des modes de transport à plus faible empreinte carbone, comme le rail et enfin, une meilleure prise en compte des impacts sur le logement et l'économie locale.

Ces recommandations interviennent alors que le secteur aérien européen poursuit sa reprise post-Covid et anticipe une croissance soutenue du trafic à l'horizon 2030, portée notamment par le tourisme international.

Pour les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroports, ces conclusions posent une question de fond : la croissance du trafic passagers — en particulier sur les segments loisirs — constitue-t-elle toujours un levier de développement économique durable ? Si l'aviation reste un vecteur essentiel de connectivité et d'attractivité, notamment pour les territoires périphériques et insulaires, l'étude suggère que ses externalités économiques doivent être analysées de manière plus fine. Dans un contexte de transition écologique et de pression réglementaire croissante en Europe, ce débat pourrait influencer les futures politiques publiques en matière de transport aérien, de fiscalité et d'aménagement du territoire.

Le trafic aérien mondial recule de 2,2% en mai, pénalisé par le Moyen-Orient

Boursorama - 30 juin 2026

L'association internationale du transport aérien (IATA) souligne que le conflit au Moyen-Orient a pesé sur le trafic mondial, malgré une bonne résistance de la demande dans les autres régions.

L'Association du transport aérien international (IATA) annonce que la demande mondiale de transport aérien de passagers a reculé de 2,2% en mai sur un an, mesurée en passagers-kilomètres payants (RPK). Hors Moyen-Orient, la demande progresse toutefois de 0,7%. Les capacités ont diminué de 2,3%, tandis que le coefficient de remplissage atteint un niveau record pour un mois de mai à 83,5%.

Le trafic international baisse de 1,6%, mais progresse de 3,1% hors Moyen-Orient. Les compagnies de la région enregistrent une chute de 28,8% de leur trafic international, un recul moins marqué qu'en avril. A l'inverse, l'Europe (3,8%), l'Amérique latine (10,5%), l'Afrique (8,9%), l'Asie-Pacifique (1,3%) et l'Amérique du Nord (1,0%) affichent une croissance.

Le trafic domestique recule de 3,1%, principalement sous l'effet des baisses observées en Chine (-6,2%) et aux Etats-Unis (-1,9%). Selon Willie Walsh, directeur général de l'IATA, les compagnies restent confrontées à des coûts élevés du carburant et devraient continuer à tester la résistance de la demande avec des tarifs plus élevés, malgré le récent recul des prix du pétrole.

Frais additionnels : la cour suprême autrichienne inflige un revers à Ryanair

Air Journal - 1er juillet 2026

La Cour suprême d'Autriche a jugé illégales quatorze clauses des conditions générales de Ryanair portant sur des frais additionnels – notamment les 55 euros facturés pour l'enregistrement à l'aéroport – et ordonne à la low-cost irlandaise de cesser de les appliquer en Autriche dans un délai de trois mois.

Une décision sévère contre les « frais cachés »

Selon la VKI (Verein für Konsumenteninformation), la Cour suprême a statué le 14 mai que quatorze clauses des conditions générales de transport de Ryanair sont invalides, car elles ne sont pas formulées de manière suffisamment transparente et créent un déséquilibre significatif au détriment des passagers. L'association soulignait que ces clauses portaient sur des frais optionnels – ou présentés comme tels – mais qui, dans la pratique, pouvaient frapper des passagers même lorsque la responsabilité de la situation incombait à la compagnie.

Les magistrats autrichiens ont notamment visé des dispositions qualifiant certains frais d'« optionnels » alors qu'ils pouvaient s'appliquer en cas de dysfonctionnement imputable à Ryanair (par exemple un check-in en ligne impossible pour des raisons techniques). Pour la Cour, ces frais doivent être clairement expliqués dès la réservation, tant dans leur montant que dans les circonstances exactes de leur application, afin de respecter les exigences de transparence du droit autrichien et européen de la consommation.

Les frais Ryanair dans le viseur

L'arrêt couvre un éventail de surcharges bien connus des passagers de la low-cost. Sont notamment concernés les 55 euros facturés pour l'enregistrement à l'aéroport lorsque le passager n'a pas procédé au check-in en ligne ; les 15 euros exigés pour l'impression d'une carte d'embarquement au comptoir ; les 25 euros de frais pour les nourrissons voyageant sur

les genoux d'un adulte ; les frais de changement de nom pouvant atteindre 160 euros, ainsi que certaines redevances de modification de réservation et de « sièges familiaux obligatoires ».

Comme l'explique la VKI, le tribunal a jugé que ces frais sont « intransparents ou grossièrement désavantageux » pour les consommateurs. La formulation retenue souligne que les passagers ne peuvent pas, au moment de la réservation, anticiper clairement le coût total de leur voyage, ni comprendre dans quelles conditions exactes tel ou tel supplément sera appliqué.

Transparence des frais : « transparence, pas de tromperie »

Pour Petra Leupold, responsable du département juridique de la VKI, « la Cour suprême a clairement indiqué que les frais supplémentaires doivent être transparents et ne doivent pas désavantager injustement les consommateurs ». Le ministère autrichien des Affaires sociales résume la philosophie de la décision par le slogan « Transparence, pas de tromperie », soulignant que la pratique consistant à « décomposer » le prix du billet en une succession de frais annexes ne doit pas masquer le véritable coût du transport aérien.

Cette ligne s'inscrit dans la jurisprudence européenne sur les surcharges optionnelles, notamment après l'arrêt de la Cour de justice de l'UE dans l'affaire C-28/19 (Ryanair/AGCM), qui encadre la manière dont les compagnies peuvent facturer certains services annexes. Les juges autrichiens se réfèrent également au code civil autrichien, qui sanctionne les clauses surprenantes, incomplètes ou non suffisamment mises en évidence dans les contrats d'adhésion.

Ryanair minimise la portée de l'arrêt

Ryanair a réagi en relativisant la portée de la décision. La compagnie soutient que la Cour suprême n'a pas déclaré illégal son « modèle tarifaire » dans son ensemble, ni ordonné de remboursements rétroactifs systématiques des frais litigieux. Un porte-parole rappelle que la VKI a déjà été déboutée de demandes de remboursement devant deux tribunaux de première instance, et insiste sur le fait que les surcharges en question sont conformes, selon elle, aux règles européennes sur les prix optionnels.

Pour autant, Ryanair devra adapter ses conditions générales en Autriche : la Cour lui donne trois mois pour cesser d'utiliser les clauses contestées sur ce marché. L'arrêt impose également la publication de la décision, notamment sur le site de la compagnie et dans la presse autrichienne, afin d'informer les consommateurs de leurs droits.

Possibilité de remboursements pour les passagers

La VKI estime que la décision ouvre la voie à des demandes de remboursement pour les passagers qui auraient payé, à tort, certains des frais jugés illégaux. L'association rappelle qu'un jugement précédent du tribunal de district de Mistelbach a déjà confirmé le droit au remboursement d'une redevance de 55 euros pour un check-in à l'aéroport, facturée alors que le passager n'avait pas pu s'enregistrer en ligne en raison d'un problème technique imputable à la compagnie.

Le possible rachat d'easyJet par le fonds Castlelake illustre la financiarisation croissante de l'aérien

Le Monde – 30 juin 2026

Qu'une société d'investissement cherche à prendre le contrôle de la deuxième compagnie aérienne européenne est un signe de plus de l'intérêt du monde de la finance pour le transport aérien, lequel détient des actifs de haute valeur dans des sociétés peu valorisées en Bourse.

Il en va du secteur aérien comme du football : pendant les matchs du Mondial, il y a ceux qui regardent les péripéties de la partie, et ceux qui s'intéressent à la valeur des joueurs. La société d'investissement américaine Castlelake, qui manifeste depuis fin mai son intention de prendre le contrôle d'easyJet, la deuxième compagnie aérienne européenne en nombre de passagers, est à ranger dans la seconde catégorie. Elle a l'œil sur le bilan comptable et l'évaluation des actifs de long terme, plutôt que sur les yo-yo du cours de Bourse et les pertes conjoncturelles.

Ce rachat potentiel n'est une surprise pour aucun spécialiste. Le choc énergétique et financier traversé par le transport aérien du Vieux Continent après le déclenchement de la guerre américano-israélienne en Iran, le 28 février, a fatalement transformé les entreprises les plus affaiblies en cibles. EasyJet, qui avait affiché un recul de son cours de Bourse allant jusqu'à 35 % au printemps par rapport à ses plus hauts de janvier, faisait partie des proies les plus visibles.

Une compagnie aérienne n'a ainsi pas survécu à l'explosion des coûts du carburant : la low cost américaine Spirit Airlines, liquidée début mai. D'autres sont souvent citées comme de possibles victimes à venir : la hongroise Wizz Air ou la lettone Air Baltic, par exemple. « Il y a beaucoup de compagnies en Europe, peut-être trop », relève Marc Rochet, président du cabinet de conseil Aérogestion.

En juin, 105 sociétés européennes ont proposé des vols d'au moins 150 sièges, contre 18 aux Etats-Unis et au Canada, pour un nombre de places à peine supérieur, selon les données du cabinet d'analyses Cirium. « Il n'est pas anormal que des concentrations se produisent, comme ce fut le cas outre-Atlantique après 2008, année où se cumulèrent crise financière et choc pétrolier », poursuit M. Rochet.

Au-delà de cette mécanique de la consolidation, un autre phénomène est à l'œuvre : une poussée du monde de la finance dans l'aérien. « La location d'avions, activité financière consistant à faire fructifier un actif délocalisable, d'autant plus intéressante qu'elle peut compter sur une croissance structurelle de la demande de transport aérien, prend de l'essor depuis des années », note Tristan Thiebaut, associé au cabinet de conseil Archery Strategy Consulting. Aujourd'hui, les loueurs d'avions détiennent les deux tiers de la flotte mondiale, contre 10 % dans les années 1990.

Un fait nouveau vient cependant aiguïser l'appétit des financiers : le décalage entre la forte demande d'appareils et la difficile montée en cadence de l'industrie aéronautique. Cet écart alimente une forme de rareté qui booste la valeur des actifs. C'est vrai pour les appareils ; ça l'est encore plus pour les moteurs. Certains réacteurs valent, seuls, plus cher que l'avion complet. Les loueurs qui se sont précipités pour racheter la centaine d'A320 de la défunte

Spirit Airlines ont bien souvent loué le moteur plutôt que l'appareil lui-même, parce que c'était plus lucratif, a révélé le Financial Times fin mai.

Certains des géants américains du capital-investissement ont peu à peu développé une expertise de haute volée dans l'aérien, comme ils l'ont fait pour l'immobilier dans les années 1990. Carlyle, qui a investi massivement dans la location d'avions en 2017, possède ou gère 347 appareils, loués à 120 compagnies.

Et c'est aussi le cas de Castllake. Ce fonds basé à Minneapolis a vu le jour en 2005 et gère environ 37 milliards de dollars (32,5 milliards d'euros) d'avoirs, avec une forte exposition à l'immobilier. Détenu majoritairement par le groupe canadien Brookfield depuis 2014, il est devenu lui aussi incontournable dans l'aviation. Il exploite notamment 375 appareils fournis en leasing (location longue durée) à des transporteurs aériens comme Etihad, Qantas, Air India Express, Frontier ou Viva, selon des données compilées par le Financial Times.

Diversification

Castllake a également pris part à l'accord portant sur le financement de la faillite de la compagnie scandinave SAS, en 2023. La société a repris 32 % des parts du transporteur, qui ont par la suite été revendues à Air France-KLM. Début 2026, elle aurait également envisagé un investissement dans Spirit juste avant sa faillite, selon Reuters, mais les pourparlers auraient échoué.

Pour autant, dans son assaut sur les compagnies aériennes, Castllake ne vise pas seulement la valeur des appareils. « Les avions permettent de garantir un investissement, explique Marc Rochet. Si le fonds manque son pari, il y a toujours ces actifs pour limiter la perte. » Selon nombre d'experts, la valeur d'easyJet, celle qui motive Castllake, provient aussi de sa diversification dans l'offre de séjours, des nombreux créneaux horaires que la compagnie détient dans des aéroports convoités (Londres Gatwick, Roissy - Charles-de-Gaulle), et même du lancement récent d'un programme de fidélité, outil potentiellement très rentable.

« Pour les compagnies, l'ensemble de ces actifs matériels et immatériels dépasse souvent très largement leur valorisation boursière », souligne Paul Chiambaretto, professeur de marketing et stratégie à Montpellier Business School, spécialiste du transport aérien. Loin de rebuter les investisseurs, la guerre en Iran leur a montré la résistance d'un secteur, qui a continué à croître, en dépit de la durée du conflit, de la pénurie de kérosène et de l'inflation des prix des billets. Et quand les cours boursiers sont bradés, mieux vaut ne pas rater l'occasion.

Australie : Vietjet prépare une nouvelle compagnie low-cost locale dès 2027

Air Journal – 1er juillet 2026

La compagnie vietnamienne VietJet Air ambitionne de créer une filiale australienne pour opérer des vols domestiques à bas coûts. Une initiative rare, qui pourrait rebattre les cartes sur un marché dominé par Qantas et Virgin Australia.

Selon plusieurs médias australiens, dont Australian Financial Review, VietJet a entamé des démarches auprès des autorités pour obtenir un certificat de transporteur aérien (AOC) en Australie. Objectif : lancer, dès 2027, une nouvelle compagnie locale basée sur le modèle

low-cost. Le projet prévoit l'exploitation initiale d'une flotte d'une dizaine de Boeing 737 MAX 8, sur les axes les plus fréquentés du pays, notamment Sydney, Melbourne et Brisbane.

Un projet inédit depuis plus de dix ans

Si elle aboutit, cette initiative marquerait une première depuis l'arrivée de Tiger Airways en 2007 : aucun transporteur étranger n'a depuis tenté de s'implanter directement sur le marché domestique australien. Aujourd'hui, ce marché est largement dominé par le groupe Qantas (avec sa filiale low-cost Jetstar) et Virgin Australia. La tentative du transporteur régional Rex sur les grandes lignes entre 2021 et 2024 s'est soldée par un échec, l'entreprise ayant été placée sous administration.

« Le marché domestique australien est l'un des plus concentrés au monde », rappelle OAG, spécialiste des données aériennes. La liaison Sydney–Melbourne figure à elle seule parmi les routes les plus fréquentées de la planète, occupant le sixième rang mondial.

Une demande d'AOC en cours d'examen

VietJet a officiellement déposé une demande d'AOC auprès de la Civil Aviation Safety Authority (CASA), rapporte la presse australienne. L'autorité n'a pas confirmé publiquement l'identité du candidat, se limitant à préciser qu'elle « ne commente pas les projets commerciaux des compagnies aériennes ». L'obtention d'un AOC en Australie nécessite généralement entre six et douze mois. Le processus implique une évaluation approfondie des capacités techniques, des normes de sécurité et de la solidité financière du projet.

Un cadre réglementaire favorable

L'Australie présente un avantage stratégique : sa réglementation relativement libérale en matière de propriété et de contrôle des compagnies domestiques. Contrairement à d'autres marchés, un acteur étranger peut y détenir une participation significative dans une compagnie locale. Cela facilite l'implantation rapide d'un nouvel opérateur, une fois le feu vert réglementaire obtenu.

Fondée au début des années 2000 et devenue l'un des principaux transporteurs low-cost d'Asie, VietJet poursuit une stratégie d'expansion agressive. Le groupe exploite aujourd'hui plus de 120 appareils et dispose déjà de filiales ou participations au Vietnam, en Thaïlande et au Kazakhstan. La compagnie est par ailleurs déjà présente en Australie via des liaisons internationales reliant plusieurs grandes villes vietnamiennes à Sydney, Melbourne, Brisbane et Perth.

Airbus A330 : la compagnie scandinave SAS s'offre jusqu'à 40 modèles pour 10 milliards de dollars

Capital - 30 juin 2026

Dans un contexte où Air France-KLM prévoit de renforcer sa participation dans SAS pour devenir majoritaire, la compagnie scandinave annonce une commande de 40 nouveaux Airbus A330. Le montant de la transaction pourrait atteindre dix milliards de dollars.

La compagnie SAS va-t-elle bientôt être reprise par Air France-KLM ? Il y a tout juste un an, le groupe franco-néerlandais s'apprêtait à prendre le contrôle de la compagnie scandinave dont il détient déjà 19,9%. Le but étant de porter sa participation à 60,5% «en acquérant l'intégralité des parts détenues par Castlake et Lind Invest» deux ans après son entrée. Mais en attendant, la compagnie scandinave continue d'avancer. Selon les informations de France 3 Occitanie, SAS a annoncé l'acquisition de 40 nouveaux Airbus, plus précisément des A330.

Cette commande, décrite comme «le plus important investissement de (son) histoire», pourrait atteindre dix milliards de dollars. C'est également «un signe clair de notre confiance en l'avenir», a ajouté le directeur général de la compagnie, Anko van der Werff, dans un communiqué. Une très bonne nouvelle pour Airbus, car, dans le détail, la commande comprend aussi bien des A330-300 que des A330-900neo neufs. Ces gros-porteurs peuvent accueillir entre 250 et 300 passagers, rappellent nos confrères.

Vers la création de milliers d'emplois ?

Une annonce quelque peu inattendue même si la compagnie SAS poursuit sa restructuration. Déjà en difficulté financière avant 2020, la pandémie de Covid-19 n'avait pas arrangé les affaires de la compagnie. Dans un premier temps, l'Etat suédois était sorti du capital avant donc l'arrivée d'Air France-KLM qui doit entériner sa nouvelle participation d'ici la fin de l'année 2026. Le groupe franco-néerlandais deviendra ainsi le principal actionnaire.

Mais la compagnie voit grand et croit en l'avenir : 25 000 emplois supplémentaires pourraient être créés au Danemark d'ici 2030, ainsi que 4 000 dans le sud de la Suède. SAS dessert historiquement l'Europe, que ce soit la Scandinavie, la France, l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne, la Suisse ou encore l'Ecosse et le Royaume-Uni. Mais elle opère également quelques liaisons aux Etats-Unis, en Asie (Inde, Thaïlande, Corée du Sud, Japon) ou encore Dubaï.

Actuellement, sa flotte est composée essentiellement d'Airbus A320neo, de Bombardier CRJ900, d'Embraer 195, mais également de Boeing 737 et 767. En juillet 2025, SAS avait commandé de nouveaux appareils au Brésilien Embraer, à savoir 55 avions régionaux E195-E2. Ils doivent être livrés en 2027.