

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 16 juillet 2026 :

- **Flybondi clouée au sol : la crise du carburant fait vaciller l'ultra low cost argentine**
 - **Hôtellerie : l'Espagne efface les erreurs des années du boom et renforce la montée en gamme**
 - **Trafic record et tourisme en plein essor : l'aéroport d'Athènes vers une nouvelle année de tous les records**
 - **Le secteur aérien américain exhorte le Congrès à débloquer 20 milliards de dollars pour la modernisation du contrôle aérien**
 - **Aérien : cette société d'affrètement veut miser sur « des vols bas carbone »**
-

Flybondi clouée au sol : la crise du carburant fait vaciller l'ultra low cost argentine

Air Journal – 15 juillet 2026

La compagnie aérienne ultra low cost Flybondi, première low cost de l'Argentine, fait face depuis début juillet à un blocage de son approvisionnement en kérosène, lié à des difficultés de paiement auprès du fournisseur YPF.

Résultat : plusieurs jours consécutifs sans opérations commerciales régulières, une flotte réduite à une poignée de Boeing 737-800 effectuant des vols techniques, et des milliers de passagers laissés dans l'incertitude tandis que la vente de billets se poursuit en ligne.

Une flotte presque entièrement clouée au sol

Selon les données publiques de suivi de vols, seuls quatre Boeing 737-800 de Flybondi ont volé ces dernières semaines, et aucun n'assure plus de vols commerciaux programmés depuis la semaine dernière. Les appareils immatriculés LV-KDF et LV-KEF ont enregistré leurs dernières activités commerciales début juillet, tandis que LV-KJD et LV-KJE n'ont récemment effectué que des rotations locales le 8 juillet avant de revenir à l'inactivité.

Cette contraction s'inscrit dans une dégradation progressive : dès le mois de juin, Flybondi ne volait plus qu'avec un ou deux appareils sur une flotte qui a compté jusqu'à une quinzaine de jets, soit environ 85% de capacité au sol selon plusieurs médias locaux. Des arriérés de maintenance et des loyers d'avions non réglés ont déjà immobilisé une large partie de la flotte, certains 737 envoyés en grande visite à l'étranger n'ayant pas pu être rapatriés faute de paiement.

Carburant payé comptant et vols annulés

La crise actuelle est directement liée au carburant : YPF, l'entreprise publique qui alimente les avions en Argentine, n'accepterait plus que des paiements anticipés de la part de Flybondi, un schéma que la compagnie ne parvient plus à suivre. Des sources du secteur citées par la presse argentine parlent de « difficultés pour payer le carburant », qui ont laissé la low cost sans approvisionnement et entraîné plusieurs jours de vols annulés d'affilée.

Des billets toujours en vente et des passagers en suspens

Malgré la paralysie quasi totale de ses opérations, Flybondi continue de vendre des billets, indique son site internet, y compris sur des liaisons internationales comme depuis Buenos Aires –vers Rio de Janeiro, Asuncion... sans annonce officielle de suspension de services. Plusieurs médias soulignent que la compagnie propose des dates futures normales, alors que les vols sont annulés depuis plusieurs jours et que rien ne garantit une reprise rapide.

Un modèle low cost mis à l'épreuve en Argentine

La crise de Flybondi, fondée en 2018, qui exploite en situation habituelle une flotte de 15 appareils Boeing 737-800 en dry lease, intervient dans un contexte d'ouverture du ciel argentin à la concurrence privée, où la low cost jouait un rôle de pionnier en démocratisant l'accès au transport aérien domestique. La compagnie avait encore récemment annoncé un ambitieux plan de croissance, avec un investissement de près de 1,7 milliard de dollars. En novembre 2025, elle avait ainsi annoncé une commande ferme de 15 Airbus A220-300

assortie de 5 options, ainsi qu'un contrat pour 10 Boeing 737 MAX 10, également accompagné de 5 options.

Hôtellerie : l'Espagne efface les erreurs des années du boom et renforce la montée en gamme

Les Echos - 15 juillet 2026

Avec la démolition programmée de l'hôtel Algarrobico, le pays confirme sa volonté de réinventer son offre touristique. Les investissements affluent, et le secteur hôtelier mise sur le haut de gamme pour séduire une clientèle plus exigeante.

Le permis de construire est annulé et le mastodonte de béton doit disparaître. C'est ce qu'a confirmé le 7 juillet dernier le vote du conseil municipal de Carboneras, une petite localité côtière d'Andalousie. Après vingt-trois ans de bras de fer, c'est la fin du labyrinthe juridique : l'énorme hôtel Algarrobico, qui avait été installé en bordure de plage sauvage située en plein parc naturel de Cabo de Gata, en dépit de toutes les lois de protection de l'environnement et littoral, va enfin être soumis à démolition.

C'est une page du boom effréné du béton au début des années 2000 qui va se tourner. « La population locale avait été trompée », déplore l'actuel maire, Salvador Hernandez. Les promoteurs avaient à l'époque fait miroiter la prospérité pour le village et les habitants applaudissaient. Toutes les autorisations de construction avaient été signées et validées à Séville par les autorités régionales, et le chantier avait démarré. Mais un groupe local d'écologistes était monté au créneau, et les activistes de Greenpeace en avaient fait le symbole de leur bataille contre la destruction de la côte espagnole.

Muraille en bord de plage

Il faut dire que l'envergure du bâtiment, muraille en bord de plage, est impressionnante. Interrompu à mi-construction en 2006, abandonné puis occupé par les activistes inquiets d'une éventuelle reprise du chantier, il pose aujourd'hui un vrai défi : celui de la démolition qui devrait être co-prise en charge par les administrations publiques et de la restauration du terrain.

En dépit des difficultés, les écologistes ne lâcheront pas, avertit leur avocat Juan Ignacio Dominguez : « C'est la seule manière de rétablir les règlements d'urbanisme qui avaient été grossièrement bafoués. »

Face à ce vestige d'un autre temps, le monde hôtelier espagnol a appris la leçon. L'époque des promoteurs constructeurs s'est close avec l'explosion de la bulle immobilière en 2007 et les années de récession qui ont suivi.

« Aujourd'hui le secteur hôtelier s'est professionnalisé, avec l'entrée d'investisseurs professionnels et de grandes chaînes, et il s'est en même temps orienté vers une offre plus ciblée et exigeante, pour des visiteurs plus choisis qui dépenseront plus », décrit Oscar Perelli, le vice-président d'Exceltur, le lobby du secteur des entreprises du tourisme.

Le secteur hôtelier a capté 4,2 milliards d'euros d'investissements en 2025 et 2,5 milliards de plus au premier semestre 2026.

L'Espagne, qui enchaîne les records de fréquentation depuis la sortie de la pandémie, devrait passer la barre des 100 millions de visiteurs cette année. Le secteur hôtelier a capté 4,2 milliards d'euros d'investissements en 2025 et 2,5 milliards de plus au premier semestre 2026. Les principales chaînes hôtelières avancent leurs pions en misant sur un public haut de gamme, avec le développement de leurs offres exclusives dans les villes et des installations au design plus doux et intégré dans le paysage méditerranéen, sur la côte, comme Zel by Melia, ou Six Senses à Ibiza.

Pour Bruno Hallé, codirecteur de Cushman & Wakefield Hospitality pour l'Espagne, cela correspond à une stratégie logique : « La montée en puissance d'offres concurrentes, en Croatie ou en Turquie notamment, rend impossible de lutter pour des prix bas », explique-t-il. « La solution passe à la fois par la remise en valeur du parc hôtelier existant, et par l'excellence des services et de l'offre à la fois gastronomique, culturelle ou de bien-être », argumente-t-il depuis des années.

L'image de l'Espagne paradis des vacances populaires de « sol y playa » s'efface. Quelque 500 nouveaux établissements devraient voir le jour d'ici à 2030, et le glissement du secteur vers le luxe et le haut de gamme se confirme : 80 % des projets en cours se situent dans le segment des quatre et cinq étoiles. Alors qu'à l'heure actuelle, parmi le 1,16 million de places hôtelières disponibles, la moitié sont des 4 étoiles et 8 % des 5 étoiles.

Madrid rattrape le temps perdu

Cette mutation est visible dans les destinations urbaines, en pleine expansion avec une hausse des recettes de 5,9 % durant les quatre premiers mois de l'année selon Exceltur. Alors que Barcelone régnait sans partage, Madrid rattrape le temps perdu : la capitale dépoussière au grand galop ses anciens hôtels trois étoiles avec une offre qui grandit, et ne cesse de monter en gamme depuis l'inauguration d'un Four Seasons durant la pandémie, ou la reprise

des deux classiques, le Ritz par Mandarin Oriental et le Palace par A Luxury collection du groupe Marriott, en attendant l'ouverture en septembre prochain du Nobu, cofondé par Robert de Niro.

L'offre des établissements du littoral est elle aussi en pleine mutation, indique Bruno Hallé, qui signale « un nouvel intérêt des marques premium pour l'offre hôtelière de vacances ». Les Baléares sont le principal point d'attraction, entre le rachat de l'hôtel AC Ciutat de Palma, à Majorque, ou celui de l'Ibiza Corso qui deviendra Autograph Collection. On note aussi sur la Costa Brava l'arrivée de Melia et Hyatt pour imprimer un label de qualité, ou encore la montée en puissance de Radisson aux Canaries.

Trafic record et tourisme en plein essor : l'aéroport d'Athènes vers une nouvelle année de tous les records

Air Journal - 15 juillet 2026

L'aéroport international d'Athènes « Eleftherios Venizelos » a accueilli 15,75 millions de passagers au premier semestre 2026, soit une hausse de 4,5% par rapport à la même période de 2025, confirmant la dynamique de croissance du hub grec malgré un environnement géopolitique dégradé.

Porté par un tourisme toujours plus robuste et une demande soutenue sur le domestique comme sur l'international, l'aéroport athénien se positionne pour une nouvelle année proche – voire au-delà – de ses records historiques.

Athènes franchit les 15,75 millions de passagers au S1 2026

Selon les données publiées par Athens International Airport (AIA), le trafic passagers a atteint 15,75 millions de voyageurs entre janvier et juin 2026, en progression de 4,5% par rapport au premier semestre 2025. Cette performance confirme la poursuite de la reprise engagée après la pandémie et prolonge la dynamique déjà observée fin 2025, dans un contexte pourtant marqué par les tensions au Moyen-Orient.

Dans le détail, le trafic domestique progresse plus rapidement que l'international, avec une hausse de 5,1% pour les vols intérieurs et de 4,2% pour les liaisons internationales sur les six premiers mois de l'année. AIA souligne que « les deux segments, domestique et international, ont dépassé leurs niveaux de 2025 dès le premier semestre 2026 », confirmant la solidité de la demande sur le marché grec.

Un mois de juin en croissance malgré un contexte incertain

Le mois de juin 2026 s'inscrit également dans cette tendance haussière, avec 3,51 millions de passagers, soit une augmentation de 1,7% en glissement annuel. Le trafic domestique a atteint 1,04 million de passagers (+2,3%), tandis que l'international a progressé de 1,5% à 2,48 millions de voyageurs, confirmant la bonne tenue de la demande à l'approche de la haute saison estivale.

L'opérateur aéroportuaire souligne que cette croissance s'est produite « malgré un environnement géopolitique instable affectant le transport aérien international », en référence aux tensions persistantes dans la région. La résilience du marché grec, soutenue par une clientèle européenne fidèle continue de jouer en faveur d'Athènes.

Des mouvements d'avions en hausse de près de 4%

La progression du trafic passagers s'accompagne d'une augmentation des mouvements d'avions : 132 933 vols ont été enregistrés au premier semestre 2026, soit une hausse de 3,9% par rapport à la même période en 2025. Les vols domestiques ont augmenté de 4,7%, tandis que les vols internationaux ont crû de 3,3%, illustrant un renforcement de la desserte tant intérieure qu'européenne et long-courrier.

D'après plusieurs médias grecs, AIA maintient par ailleurs sa prévision de croissance du trafic pour l'ensemble de l'année 2026, après un premier trimestre déjà très dynamique, avec 6,28 millions de passagers et une hausse de 8,1% par rapport au T1 2025. L'aéroport se dit ainsi « en bonne voie pour enregistrer un nouveau record annuel », porté notamment par la montée en puissance des compagnies grecques et des transporteurs low-cost européens.

Athènes, porte d'entrée d'une Grèce plus que jamais touristique

La performance de l'aéroport d'Athènes s'inscrit dans un contexte de tourisme grec en pleine expansion : la Grèce a accueilli près de 38 millions de visiteurs en 2025, soit une hausse de 5,6% sur un an, selon la Banque de Grèce. Le secteur représente environ 12,7% du PIB du pays, ce qui en fait un pilier majeur de l'économie nationale.

La tendance reste orientée à la hausse en 2026 : sur les quatre premiers mois de l'année, les recettes touristiques et les arrivées ont enregistré une nouvelle progression, confirmant la place du pays parmi les destinations incontournables en Europe. Un index de pression touristique publié par Hellenica souligne néanmoins la montée des enjeux de surtourisme

sur certaines îles emblématiques comme Santorin, Mykonos, la Crète ou Rhodes, où les capacités aéroportuaires et de croisière continuent de s'accroître.

Selon une enquête récente de la European Travel Commission (ETC), la Grèce figure toujours dans le Top 5 des destinations préférées des Européens pour l'été et l'automne 2026, derrière d'autres pays méditerranéens comme l'Espagne ou l'Italie.

Le secteur aérien américain exhorte le Congrès à débloquer 20 milliards de dollars pour la modernisation du contrôle aérien

Reuters - 16 juillet 2026

Le secteur aérien américain a exhorté mercredi le Congrès à débloquer 20 milliards de dollars afin de mener à bien un vaste programme visant à moderniser le système de contrôle aérien américain, vieillissant, et à réduire les perturbations systémiques du trafic aérien.

Une coalition du secteur aéronautique, regroupant des compagnies aériennes, des constructeurs aéronautiques, des aéroports, des syndicats et d'autres acteurs, a déclaré que ces 20 milliards de dollars étaient nécessaires pour remplacer ou moderniser des centaines d'installations de contrôle aérien vieillissantes, déployer des technologies de pointe pour les contrôleurs et développer des outils avancés de gestion du trafic aérien afin d'améliorer la sécurité et de réduire les retards.

L'année dernière, le Congrès avait alloué 12,5 milliards de dollars à ce projet visant à remplacer les technologies obsolètes et à renforcer les tours de contrôle en sous-effectif. Une grande partie des nouvelles dépenses proposées vise à développer de nouveaux logiciels susceptibles de rendre le transport aérien beaucoup plus efficace.

"Le système aéronautique de notre pays est un atout national essentiel, mais il est soumis à une pression croissante", indique la lettre signée par Boeing, Airbus, Airlines for America, l'U.S. Travel Association, l'Air Pilots Association et des dizaines d'autres organisations.

Le secrétaire américain aux Transports, Sean Duffy, a déclaré à Reuters en avril qu'il sollicitait 10 milliards de dollars pour la prochaine phase, après que le ministère américain des Transports eut initialement demandé environ 19 milliards de dollars au Congrès. Sean Duffy a indiqué qu'il espérait obtenir le reste ultérieurement.

Le sénateur républicain Jerry Moran a déclaré mercredi que le Congrès pourrait allouer davantage de fonds à ce projet dans le cadre d'un projet de loi de financement qui sera présenté dans le courant de l'année.

Le système de télécommunications du trafic aérien de la FAA a été frappé par une série de défaillances, notamment de graves pannes affectant le trafic de l'aéroport de Newark l'année dernière. Les 12,5 milliards de dollars initiaux faisaient suite à des décennies de plaintes concernant la congestion des aéroports et les retards de vols, dus en grande partie à une technologie obsolète et à des tours de contrôle en sous-effectif.

Un rapport de 2023 indiquait que le système de communication de la FAA était obsolète depuis des années et qu'il n'était plus possible de se procurer des pièces de rechange pour de nombreux systèmes. Sur les 138 systèmes de télécommunications de contrôle du trafic aérien de la FAA, 51 n'étaient plus viables, selon un autre rapport.

La FAA a déclaré que d'ici fin 2028, les aéroports disposeront de 5 000 nouvelles connexions réseau haut débit par fibre optique, satellite et sans fil, de 27 000 nouvelles radios et de 612 radars de dernière génération.

Aérien : cette société d'affrètement veut miser sur « des vols bas carbone »

Ouest France - 15 juillet 2026

L'entreprise qui a connu une croissance insolente depuis dix ans est capable de répondre aux demandes les plus complexes lorsqu'il faut affréter un avion.

« Je fais partie des gens qui ont rêvé de voler avant de savoir marcher », sourit Roch Artheau courtier dans le transport aérien. Un métier passion. Son téléphone reste toujours ouvert. Son quotidien ? Effectuer un rapatriement sanitaire dans des conditions difficiles. Livrer des médicaments à l'autre bout du monde. Transporter des animaux vivants avec un vétérinaire pour les accompagner. Ou bien encore assurer le déplacement d'un Président dont le pays est trop petit pour avoir son propre avion présidentiel.

Créée en 2012 avec Tessa Taittinger, Artheau Aviation emploie une quinzaine de salariés. Une équipe tournée vers l'international avec huit nationalités représentées une dizaine de langues pratiquées. Depuis son lancement, l'entreprise a bénéficié de vents porteurs avec une croissance (+ 1 854 % en dix ans) saluée à plusieurs reprises par la presse économique : Les Échos et le Financial Times. En 2024, la PME a réalisé 30 millions d'euros de chiffre d'affaires. L'année 2025 a en revanche été plus compliquée avec un trou d'air lié à une chute d'activité dans le secteur de l'événementiel.

Face aux gros acteurs de ce secteur anglo-saxons qui bénéficient de bureaux dans plusieurs dizaines de pays, le chef d'entreprise mise sur l'expérience et la qualité du service. Être capable de faire du sur-mesure et s'adapter à des demandes souvent très exigeantes. Les missions peuvent être « complexes » concerner « des produits dangereux », précise le chef d'entreprise. « C'est le cas par exemple pour le transport de feux d'artifice. Il faut alors négocier les autorisations non seulement au départ et à l'arrivée mais aussi pour tous les pays survolés. »

Impact climatique deux à trois fois plus faible

Le coût de l'heure de vol s'échelonne entre 2 500 € pour un avion quatre places à 10 000 € pour des avions moyens courriers et jusqu'à 85 000 € pour des vols VIP embarquant une délégation présidentielle. Après avoir ouvert un bureau au Portugal, Artheau Aviation cherche aussi à se différencier de ses concurrents en misant sur des vols bas carbone. « Nous avons demandé l'expertise de Carbone 4, le cabinet fondé par Jean-Marc Jancovici pour développer un outil qui compare l'impact climatique d'un vol avec différents scénarios pour éclairer le choix du client. » Concrètement, cela revient à privilégier des avions turbopropulseurs (à hélices) plutôt que des turboréacteurs à double flux. « On arrive à diminuer par deux ou trois l'impact climatique d'un vol. Ces avions volent à plus basse altitude et ne laissent quasiment pas de traînées de condensation. Ce qui diminue ainsi l'effet de serre », poursuit le chef d'entreprise. Ce dernier mise aussi sur le carburant d'aviation durable même si son coût reste plus élevé que celui des carburants traditionnels. Il est fabriqué à partir d'huiles usagées, de graisses animales non comestibles et de déchets agricoles. La réglementation européenne prévoit un taux d'incorporation de 2 % en 2025, 6 % en 2030 et 70 % d'ici 2050.

