

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 22 juillet 2026 :

- **IATA : les États-Unis conservent leur titre de plus grand marché aérien en 2025**
 - **Restauration de voyage : Areas met le cap sur les aéroports britanniques**
 - **Boeing 777X : Emirates refuse les dix premiers avions, les propose à Heinz pour en faire « des boîtes de haricots »**
 - **A Farnborough, Boeing donne le coup d'envoi du match des avionneurs, Airbus contre-attaque**
 - **Embraer additionne les commandes à Farnborough avec Abra, Azorra, Binter et Fuji Dream**
-

IATA : les États-Unis conservent leur titre de plus grand marché aérien en 2025

Déplacements pros – 21 juillet 2026

En 2025, 890,1 millions de passagers ont été transportés en avion aux États-Unis, selon les dernières Statistiques mondiales du transport aérien 2025 de l'IATA.

En 2025, 109,7 millions de passagers ont volé à bord d'une classe premium, soit une hausse de 4,5 % par rapport à l'année précédente. Selon l'IATA, ces voyageurs qui optent pour une première classe ou une classe affaires représentent 5,5 % de l'ensemble des voyageurs internationaux de 2025. C'est en Amérique latine que la hausse du nombre de passagers en classe premium a été la plus forte, avec une augmentation de 22,1 % pour atteindre 4,0 millions. Et si l'Europe compte le plus grand nombre de passagers « premium » - ils étaient 39,7 millions en 2025 à opter pour ces offres -, c'est l'Amérique du Nord (10,4 %) et le Moyen-Orient (9,5 %) qui affichent des parts plus élevées de passagers premium par rapport à l'ensemble des voyageurs transportés en 2025.

890,1 millions de passagers transportés aux États-Unis en 2025

Sans surprise, les États-Unis s'imposent à nouveau comme le plus grand marché aérien, avec 890,1 millions de passagers transportés en 2025. Une taille critique qui limite la croissance : la région enregistre une hausse de seulement 1,6 % par rapport à 2024. La Chine s'est classée au deuxième rang des marchés de passagers, avec 776,1 millions de passagers en 2025 (+4,8 %). Certains marchés asiatiques affichent une croissance solide comme le Kazakhstan (+40 %), l'Ouzbékistan (+16,9 %) ou encore le Vietnam (+14,8 %). Avec 152,6 millions de passagers transportés, la France affiche quant à elle une croissance de 2,2 %.

Le classement des liaisons aéroportuaires les plus fréquentées au monde est un autre indicateur qui illustre la croissance du trafic aérien en Asie. Avec 13,3 millions de passagers en transit en 2025, la liaison Jeju - Séoul domine ce tableau. Du Vietnam à la Chine, en passant par l'Inde, le top 10 des liaisons aéroportuaires les plus empruntées regroupe uniquement des hubs asiatiques à l'exception de la route saoudienne Jeddah - Riyad par laquelle ont transité 7 millions de voyageurs en 2025.

Palma - Barcelone : la route européenne la plus prisée en 2025

Quid des autres régions du monde ? En Afrique, la route Cap - Johannesburg était la plus fréquentée en 2025 avec 3,4 millions de voyageurs. En Amérique latine, 3,4 millions de passagers ont voyagé entre Medellín et Bogotá. En Europe, la liaison entre Palma et Barcelone a accueilli 2,1 millions de passagers. Et avec 2,2 millions de passagers en transit en 2025, la liaison New York - Los Angeles a été la route la plus prisée en Amérique du Nord.

Toujours selon le rapport, l'avion à fuselage étroit de Boeing, le célèbre 737, a effectué 10,8 millions de vols en 2025 (+12 %) et conserve ainsi son statut d'appareil le plus utilisé. Il est suivi par l'Airbus A320 avec 8,7 millions de vols et l'Airbus A321 avec 4,2 millions de vols. IATA observe également une croissance non négligeable du côté de la nouvelle génération de gros-porteurs : le Boeing 787 (+40,8 %) et l'Airbus A350 (+117,4 %) ont enregistré un nombre de vols nettement plus élevé en 2025 qu'en 2019.

Par Hugo Pellegrin

Restauration de voyage : Areas met le cap sur les aéroports britanniques

Les Echos- 21 juillet 2026

Le groupe de restauration sur les lieux de mobilité accélère le pas à l'international. Il va arriver sur le marché britannique en achetant les activités de concession de The Restaurant Group qui opère dans une dizaine d'aéroports outre-Manche.

L'été, avec son accélération des flux touristiques, est propice aux annonces d'acquisitions chez Areas. Un an après avoir effectué un rachat lui permettant de tripler son activité aux Etats-Unis, le poids lourd mondial de la restauration sur les autoroutes, dans les gares et les aéroports fait ses premiers pas au Royaume-Uni. L'ancienne filiale d'Elior, rachetée en 2019 par PAI Partners, vient de s'offrir la division concessions du britannique The Restaurant Group (TRGC).

Areas ajoute ainsi à son menu le deuxième marché en Europe en matière de restauration de voyage. Il y reprend la gestion de 38 points de vente opérant dans une dizaine d'aéroports britanniques. Au total, l'activité reprise enregistre un chiffre d'affaires de plus de 240 millions d'euros et emploie quelque 2.200 personnes.

3 milliards de ventes dans le viseur

Son portefeuille repose à la fois sur des enseignes internationales, sur des concepts comme Wagamama appartenant à TGRC et présents aussi en ville, ainsi que sur des lieux dédiés aux aéroports comme The Curator à Londres-Heathrow ou Sonoma à Gatwick.

Avec cette acquisition qui va former une « business unit » et constituera l'une de ses cinq premières activités, Areas, dont le siège est à Barcelone, accélère dans son développement

international. Le groupe sera désormais présent dans une douzaine de pays avec environ 2.200 points de vente.

Cette stratégie de croissance externe doit lui permettre d'atteindre l'objectif qu'il s'est fixé de réaliser un chiffre d'affaires de 3 milliards d'euros. Lors de son exercice 2025, ses ventes ont progressé de 2,2 % à 2,26 milliards d'euros. Tandis que son Ebitda s'élevait à 250 millions, en hausse de 12,6 %. Avant l'acquisition britannique, il prévoyait déjà pour 2026 un chiffre d'affaires de 2,7 milliards.

Les Etats-Unis représentent son plus gros marché, grâce à l'intégration de THS repris en juillet 2025. Il y est devenu numéro deux. En France, il est numéro un et s'est renforcé dans les gares, a-t-il souligné lors de la publication de ses résultats.

Clotilde Briard

Boeing 777X : Emirates refuse les dix premiers avions, les propose à Heinz pour en faire « des boîtes de haricots »

AirJournal - 22 juillet 2026

Emirates ne veut plus entendre parler des dix premiers Boeing 777-9 issus du programme 777X. À Farnborough, Tim Clark a confirmé que la compagnie de Dubaï refuse ce premier lot, jugé trop coûteux et trop éloigné du standard désormais attendu après six années de retard cumulées.

Emirates hausse le ton contre Boeing

Le président d'Emirates a sorti la formule la plus mordante du salon : les appareils concernés seraient, selon lui, bons à transformer en boîtes de conserve. « Nous ne prendrons pas ce lot, un point c'est tout », a-t-il déclaré au Telegraph ; et d'ajouter, à propos de leur éventuel sort industriel, que « Heinz pourrait être intéressé, pour en faire des boîtes de haricots ». Cette sortie résume un exaspérant feuilleton industriel, au terme duquel Emirates estime que la remise à niveau de ces premiers exemplaires serait devenue disproportionnée par rapport à leur intérêt opérationnel.

Le message est d'autant plus fort qu'Emirates reste le plus gros client du 777X, avec une commande portée à 270 appareils après des ajustements successifs de son portefeuille de long-courriers. La compagnie avait fondé une partie de sa stratégie de renouvellement et d'expansion sur ce programme, initialement attendu en 2020.

Un programme en retard depuis six ans

Le 777X a accumulé une série de contretemps techniques, réglementaires et industriels depuis son lancement, au point de devenir l'un des programmes civils les plus retardés de Boeing. Reuters rappelle que le constructeur compte désormais plus de 15 milliards de dollars de dépenses liées au développement du 777-9, alors que la certification reste en cours et que l'entrée en service glisse désormais vers 2027.

Ces délais ont une conséquence très concrète : les avions construits très tôt dans le programme ne correspondent plus exactement à la configuration de référence attendue aujourd'hui par les clients. Tim Clark estime qu'il faudrait apporter trop de modifications pour les remettre au niveau voulu, ce qui les rendrait inadaptés aux besoins d'Emirates. Boeing, de son côté, n'a pas commenté publiquement le sort des appareils évoqués par la presse.

Un appareil devenu trop ancien avant même d'entrer en service

L'un des avions concernés serait un 777-9 assemblé dès 2019 à Everett pour Emirates, identifié comme A6-EZT, jamais livré à la compagnie et resté sur les installations de Boeing pendant la longue campagne de certification. Le site spécialisé The Air Current indique même que Boeing aurait démantelé cet appareil après avoir jugé trop lourdes et trop coûteuses les modifications nécessaires pour le mettre au standard final. Cette information n'a pas été confirmée officiellement par l'avionneur, mais elle illustre l'ampleur du décalage entre les premiers exemplaires de série et l'état actuel du programme.

Un dossier industriel et commercial

Pour Emirates, le problème n'est pas seulement technique : il est aussi commercial, opérationnel et financier. La compagnie a dû prolonger l'exploitation d'une flotte de 777-300ER vieillissante, tout en réorganisant ses plans de capacité long-courrier à mesure que le 777X glissait vers la droite du calendrier. Emirates attend désormais son premier 777-9 au deuxième trimestre 2027, Tim Clark jugeant même que « si nous les obtenons au deuxième trimestre 2027, c'est un peu excessif dans n'importe quelles circonstances ».

Cette tension rappelle aussi que l'affaire 777X dépasse largement Emirates. Le calendrier du programme conditionne aussi les stratégies de Lufthansa, Qatar Airways, Singapore Airlines et d'autres opérateurs, tous confrontés à une certification plus longue que prévu et à une production rendue complexe par les remaniements successifs de l'avion. Chez Boeing, le 777X symbolise à la fois l'ambition de renouveler le très gros-porteur et la difficulté du constructeur à stabiliser durablement ses nouveaux programmes.

Joël Ricci

A Farnborough, Boeing donne le coup d'envoi du match des avionneurs, Airbus contre-attaque

Les Echos - 20 juillet 2026

Dans le match Boeing-Airbus, l'Américain a tiré le premier à Farnborough... mais l'Européen a répliqué aussitôt. Le Salon aéronautique international, qui se tient à partir de ce lundi en Angleterre, s'est ouvert sous un soleil radieux mais sur un tarmac « étonnamment vide en avions d'exposition par rapport aux précédentes éditions », relève un habitué.

Pour montrer les muscles et marquer son retour en force après des années de vaches maigres, Boeing a lancé les hostilités dès ce lundi matin en dévoilant coup sur coup trois commandes, dont une majeure émanant de SMBC Aviation Capital.

Le numéro deux mondial du leasing d'avions de ligne s'est fermement engagé à acheter 100 737 MAX, dont 40 appareils 737-8 et 60 737-10, portant à 450 le nombre d'avions opérés ou commandés de la famille 737 MAX. Comme l'A320 d'Airbus, ces monocouloirs sont les avions les plus utilisés et les plus commandés dans l'aviation commerciale, ce qui en fait le segment le plus liquide et donc le plus prisé par les « lessors ».

Programme « crucial » pour Boeing

Pour ne frustrer personne, SMBC a d'ailleurs commandé autant d'avions courts et moyen-courriers à Airbus. L'annonce dévoilée dans l'après-midi a été chaudement applaudie par Lars Wagner, le patron de la branche commerciale du constructeur européen, qui souligne un succès de plus pour « le monocouloir le plus populaire au monde, ayant remporté plus de 20.200 commandes ».

Livrés « dans la première moitié de la prochaine décennie », d'après le PDG de SMBC Peter Barrett, ces 65 A321neo et 35 A320neo portent à plus de 900 le nombre d'Airbus commandés par le « lessor ». La compagnie était connue sous le nom d'Air Lease Corporation avant son rachat, finalisé en 2026, par le conglomérat industriel japonais Sumitomo Corporation.

A l'annonce de la commande pour Boeing, Peter Barrett avait souligné la forte « demande pour des avions monocouloirs économes en carburant et technologiquement avancés ». Une tendance également pointée par Stephanie Pope, présidente de la branche aviation commerciale de l'avionneur américain.

Dimanche, au cours d'un entretien avec une poignée de journalistes internationaux, Stephanie Pope avait d'ailleurs insisté sur l'importance de la montée en cadence de la

production de la famille 737 pour rétablir les finances du constructeur américain et contester la domination d'Airbus sur ce segment très lucratif des monocouloirs.

Fort d'une quatrième ligne d'assemblage inaugurée début juillet, Boeing prévoit de passer à 42 appareils actuellement produits par mois à 63 d'ici à quelques années. « La mise en oeuvre rapide de ce programme est cruciale pour notre reprise », a-t-elle affirmé, précisant que l'avionneur était sur le point d'obtenir la certification du plus petit membre de sa famille 737 MAX et de terminer les essais en vol de la plus grande variante du 737.

Appétence pour les gros-porteurs

Au-delà de cette annonce importante, Boeing a également décroché sa première commande de Philippine Airlines en vingt ans. La compagnie aérienne d'Asie du Sud-Est s'est positionnée pour recevoir d'ici à 2031 au moins 15 longs courriers 787-10 Dreamliner, avec une option d'achat pour cinq appareils supplémentaires. D'après les informations de Bloomberg, AerCap, actuel premier lessor mondial, envisagerait d'acquérir jusqu'à 15 de ces gros-porteurs du constructeur américain.

Par ailleurs, Riyadh Air, la compagnie nationale détenue par le fonds souverain d'Arabie saoudite, a confirmé ses options d'achat pour 28 Boeing 787 Dreamliner. Le transporteur - qui opère depuis juin ses premiers vols vers neuf destinations dont Dubaï et Londres avec sept avions 787 - s'est également engagé à honorer ses options pour six A350, le gros-porteur d'Airbus.

D'après les différents pronostics, le nombre total de commandes devrait fluctuer entre 300, pour les pessimistes, à plus de 875, selon le très optimiste cabinet britannique IBA. En 2025, 601 commandes avaient été enregistrées au Bourget et 438 à Farnborough en 2024, d'après le décompte d'IBA. Quoi qu'il en soit, le record de 1.338 avions commandés au Bourget en 2023, au sortir de la crise Covid, ne sera pas égalé.

La faute notamment aux retards de livraisons d'Airbus et Boeing, dont les carnets de commandes sont déjà longs comme le bras et la montée en cadence respective perturbée par des défaillances dans leur chaîne d'approvisionnement, qui freinent l'appétit des compagnies aériennes.

Sean Doyle, le patron de British Airways, a ainsi fulminé ce lundi contre les retards de livraisons d'Airbus et Boeing, qui persisteront au cours des cinq prochaines années selon lui. La compagnie britannique, qui devait notamment recevoir le nouveau Boeing 777X en 2022, s'est résolue à passer des commandes « supplémentaires afin de combler certaines de ces lacunes de capacité ».

Charles Plantade (Envoyé spécial à Farnborough, Royaume-Uni)

Embraer additionne les commandes à Farnborough avec Abra, Azorra, Binter et Fuji Dream

Air journal - 22 juillet 2026

L'avionneur brésilien Embraer a profité du salon de Farnborough pour annoncer trois nouvelles commandes commerciales, toutes concentrées sur ses E-Jets. Le constructeur brésilien a sécurisé un accord majeur avec le groupe Abra pour jusqu'à 45 E195-E2, 20 E-Jets convertis en cargo pour le loueur Azorra, une commande complémentaire de Binter pour cinq E195-E2 et une commande ferme de Fuji Dream Airlines pour deux E175, confirmée comme déjà intégrée au carnet.

Abra ouvre le bal avec 20 E195-E2

La transaction la plus importante concerne Abra Group, maison mère d'Avianca, GOL et Wamos Air. Le groupe a signé pour 20 E195-E2, assortis de 10 options et 15 droits d'achat, soit un potentiel total de 45 appareils, sous réserve de certaines conditions supplémentaires. Les premières livraisons sont attendues au quatrième trimestre 2027, et l'accord ne sera ajouté au carnet d'Embraer qu'une fois les conditions finalisées. Cette commande marque l'entrée d'Abra comme nouveau client du programme E2, dans un contexte où le groupe cherche à renforcer la flexibilité de sa flotte sur les marchés domestiques et régionaux.

Binter renforce sa flotte E195-E2

Binter a de son côté confirmé une nouvelle commande de cinq E195-E2, avec quatre droits d'achat additionnels. La compagnie canarienne poursuit ainsi une stratégie déjà bien établie autour de l'E195-E2, appareil qu'elle exploite en configuration monoclasse de 132 sièges, avec une cabine 2x2 sans siège central. Pour Embraer, il s'agit d'une nouvelle validation opérationnelle de l'E2 sur un réseau où la capacité adaptée et les coûts d'exploitation constituent un levier décisif.

Fuji Dream reste fidèle au E175

Au Japon, Fuji Dream Airlines a passé commande de deux E175, configurés en cabine monoclasse de 84 sièges, pour des livraisons prévues en 2027 et 2028. Le contrat était déjà pris en compte dans le carnet d'Embraer, mais le constructeur l'a officialisé à Farnborough. FDA exploite déjà 15 avions Embraer et mise sur la régularité de l'E175 pour ses liaisons régionales à haute fréquence.

Azorra entre sur le marché des E-Freighter

Embraer a également annoncé à Farnborough un accord avec le loueur américain Azorra portant sur 20 conversions passagers-fret fermes et 10 options, soit jusqu'à 30 E-Freighter au

total. L'accord intervient après l'entrée en service réussie de l'E190F en mars, et marque les débuts d'Azorra sur le marché de la location de cargos convertis à partir de la plateforme E-Jet. Le programme E-Freighter vise précisément le segment du fret express, avec une soute combinant pont principal et pont inférieur, pour une charge utile pouvant atteindre 13,5 tonnes sur l'E190F.

Un salon favorable à Embraer

Au total, ces quatre annonces portent à 48 le nombre de commandes fermes nouvellement dévoilées par Embraer à Farnborough, auxquelles s'ajoutent 40 options et droits d'achat sur les dossiers Abra, Azorra et Binter. Il faut y ajouter trois conversions d'options en commandes fermes pour 3 E190-E2 pour Luxair.

Le constructeur consolide ainsi un positionnement bien installé sur le segment des monocouloirs régionaux, face à des lignes aériennes qui recherchent des appareils plus petits, économes et suffisamment polyvalents pour les marchés à trafic intermédiaire.

Ricardo Moraes

