

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 7 septembre 2026 :

- **Vols annulés, éruption volcanique, perturbations... Ce que l'on sait de la situation en Indonésie**
- **Volotea : face à la grève, la direction annonce réduire la voilure en France !**
- **Air France-KLM : Oltion Carkaxhija nommé directeur général de Transavia**
- **La France restera-t-elle la première destination mondiale ? « J'en suis à peu près sûr », répond Serge Papin**
- **Voyages d'affaires : le train capte plus de 85% des trajets domestiques en France**
- **Conflits, instabilité, sécurité : près d'un voyageur international sur trois a modifié ses plans en 2026**

- **Air China, China Eastern et China Southern : les coûts de carburant effacent la reprise du trafic**
- **Privatisation de TAP : Lisbonne fait monter les enchères entre AF-KLM et Lufthansa**
- **Grève chez Airbus en Espagne : un accord de principe trouvé avec quatre syndicats**
- **Fret aérien : la demande mondiale progresse de 3,9% en juillet, selon l'IATA**
- **Tourisme en Île-de-France : 13,3 millions de visiteurs cet été, des dépenses en hausse de 6%**
- **EasyJet France : après les PNC, au tour des pilotes de menacer d'une grève, les 13 et 14 septembre**
- **Emirates à Berlin : les pilotes européens alertent sur une concurrence jugée déloyale**

Vols annulés, éruption volcanique, perturbations... Ce que l'on sait de la situation en Indonésie

La Tribune - 6 septembre 2026

Les cendres du volcan Anak Krakatau ont entraîné dimanche la fermeture de Soekarno-Hatta, le principal aéroport d'Indonésie, perturbant plusieurs centaines de vols dans ce hub majeur d'Asie du Sud-Est. Les autorités restent suspendues à l'évolution du panache, dont les particules présentent un risque majeur pour les moteurs d'avion.

Les informations à retenir

Les cendres d'Anak Krakatau ont provoqué la fermeture de Soekarno-Hatta, principal aéroport indonésien, perturbant plusieurs centaines de vols et des dizaines de milliers de passagers.

La durée des perturbations dépend désormais de l'évolution du panache de cendres, qui reste dangereux pour les avions et peut entraîner de nouvelles restrictions même après une réouverture.

Les cendres retombées du volcan en éruption Anak Krakatau ont provoqué dimanche la fermeture de Soekarno-Hatta, le principal aéroport d'Indonésie et

l'un des grands hubs aériens d'Asie du Sud-Est. Situé à plus de 150 kilomètres du cratère, l'aéroport international de Djakarta a suspendu toutes ses opérations à partir de 1 h 30 après que des tests ont confirmé la présence de cendres volcaniques sur la plateforme. Prévus initialement pour quelques heures, la fermeture a été prolongée à plusieurs reprises, jusqu'à 13 h 30 heure locale selon le dernier avis d'AirNav disponible, tandis que les autorités continuaient de surveiller l'évolution du nuage.

Perturbations importantes

Les perturbations ont rapidement pris de l'ampleur. L'opérateur a comptabilisé 301 vols affectés à Soekarno-Hatta, dont 58 internationaux. Singapore Airlines a notamment annulé ses liaisons avec Djakarta pour le reste de la journée. Des vols vers ou depuis Singapour, Kuala Lumpur, Doha, Sydney, Séoul, Hong Kong ou encore Amsterdam ont été supprimés, retardés ou reprogrammés. Ce matin, les compagnies et l'aéroport distribuaient nourriture et boissons aux voyageurs bloqués et organisaient leur transport vers des hôtels.

Et la crise dépasse désormais la seule capitale. Six aéroports indonésiens ont suspendu leurs opérations à différents moments dimanche en raison des cendres, notamment Halim Perdanakusuma, l'autre plateforme de Djakarta, et Radin Inten II, dans le sud de Sumatra. À Makassar, à plus de 1 000 kilomètres de là, douze vols vers ou depuis Djakarta avaient déjà été annulés et neuf autres retardés, signe des effets en cascade sur l'ensemble du réseau intérieur.

Un aéroport essentiel

La paralysie de Soekarno-Hatta est particulièrement sensible pour l'économie indonésienne. L'aéroport a accueilli près de 55 millions de passagers en 2025 et constitue à la fois la principale porte d'entrée internationale du pays et le cœur de son réseau domestique, essentiel dans un archipel de plusieurs milliers d'îles. En 2024, il enregistrait plus de 360 000 mouvements d'avions. Singapour, Kuala Lumpur, Djeddah, Doha et Hong Kong figuraient parmi ses principales destinations internationales.

La liaison avec Singapour illustre l'importance économique des perturbations : Jakarta-Singapour comptait déjà plus de quatre millions de sièges en 2024 et figurait parmi les routes internationales les plus fréquentées au monde. Sa suspension affecte aussi bien le tourisme que les déplacements d'affaires et les correspondances vers d'autres continents. Aucune estimation consolidée du coût économique de la fermeture n'était toutefois disponible dimanche matin. Même après une réouverture, le retour à la normale pourrait prendre du temps.

Plusieurs centaines de vols retardés ou annulés doivent être replacés dans les programmes des compagnies, tandis que les appareils et les équipages ne se trouvent plus nécessairement là où ils devraient être. La durée des conséquences dépendra surtout de l'évolution du panache : une reprise de l'activité volcanique ou un changement des vents peut imposer de nouvelles restrictions.

50 alertes aéronautiques SIGMET

L'agence météorologique BMKG a identifié dimanche deux vastes zones de dispersion des cendres couvrant notamment Banten, Djakarta, Java occidental et une partie de Sumatra. Le panache atteignait jusqu'à 20 000 pieds, environ six kilomètres, vers Java et jusqu'à 50 000 pieds, soit quinze kilomètres, vers Sumatra. Cinquante alertes aéronautiques SIGMET avaient déjà été diffusées depuis le début de l'éruption. Le gouvernement prévoit également des opérations d'ensemencement des nuages afin de provoquer des pluies susceptibles de rabattre les cendres.

Ces particules constituent un danger majeur pour l'aviation : abrasives, elles peuvent endommager pare-brise et équipements et, lorsqu'elles pénètrent dans les réacteurs, fondre sous l'effet de la chaleur avant de se solidifier dans les turbines. La prudence des autorités indonésiennes s'appuie aussi sur un précédent historique : en 1982, un Boeing 747 de British Airways avait perdu temporairement ses quatre moteurs après avoir traversé les cendres du volcan Galunggung au-dessus de Java, avant de pouvoir les redémarrer et atterrir à Djakarta.

Volotea : face à la grève, la direction annonce réduire la voilure en France !

Tourmag - 4 septembre 2026

Les pilotes de Volotea protestent pour leurs salaires

Les grèves s'enchaînent au sein des low cost en France. Les pilotes de Volotea ont décidé de débrayer pour protester contre une grille salariale qui n'a pas évolué depuis 2012, des copilotes payés moins que le SMIC et des plannings éreintants. Une grève qui n'a pas reçu l'accueil escompté par les salariés, puisque la direction a convoqué un CSE extraordinaire afin d'évoquer une réduction d'activité parfois drastique sur les bases françaises.

L'aérien low cost en France est en pleine tempête.

Depuis la mi-août, les grèves s'enchaînent et la dernière en date concerne Volotea, une compagnie qui connaît une année 2026 difficile.

Au printemps dernier, comme nous vous le révélions, elle a dû affronter la polémique des surcharges carburant et des annulations de vols, en raison de la flambée du kérosène.

Dorénavant, elle fait face à une grève rare de ses pilotes, qui s'étale sur le week-end du 4 au 6 septembre 2026. Le préavis a été signé par le SNPL, l'UNAC et le SPL.

La direction nous annonce l'annulation de six vols vers Perpignan, Bordeaux et Figari, au départ de sa base de Lille, pour la journée du vendredi 4 septembre.

"Les effectifs font face à des pressions et à des menaces sournoises de la part de la direction.

En dépit de cela, des copilotes ont décidé de se déclarer en grève, cela nous donne du baume au cœur. Malgré cela, nous sommes sur une fourchette de grévistes comprise entre 20 et 45 %.

Malheureusement, il existe une possibilité de contournement, puisque l'entreprise recompose des équipages pour assurer des vols durant cette grève, avec des personnels qui viennent de Barcelone.

Elle préfère encaisser l'impact de cette grève plutôt que d'améliorer nos conditions de travail", explique Patrick Marciniak, délégué du SNPL.

Volotea : "des réductions de voilure dans les bases françaises"

Et cette pratique, à la limite de la légalité à en croire le pilote de Volotea, n'est pas la seule à choquer les occupants des cockpits de la low cost.

Au lieu de s'asseoir autour de la table des négociations, le management a convoqué un CSE extraordinaire pour annoncer de bien mauvaises nouvelles.

"La direction a accusé réception de notre préavis de grève en nous disant qu'elle reviendrait vers nous dans le courant de la semaine suivante.

Et elle est bien revenue vers nous, pour nous annoncer un CSE extraordinaire afin d'aborder une réduction de voilure sur certaines bases, sans évoquer à aucun moment le sujet de la grève.

Nous avons été très surpris.

Nous les avons sollicités, en expliquant que le préavis de grève courait toujours. Ils nous ont fait comprendre que l'entreprise préférait entrer en conflit, afin de démontrer que les conflits ne durent jamais", nous rapporte le commandant de bord.

Une direction qui semble donc montrer les muscles.

Et cette menace de réduction de l'activité n'a pas été lancée en l'air. Nous avons appris que de nombreux vols vont être supprimés dans le programme hiver de Volotea.

Brest va perdre quatre lignes, vers Lanzarote, Barcelone, Rome et Tenerife. Bordeaux en perdra huit, vers Lanzarote, Bari, Charleroi, Rome, Fuerteventura, Naples, Prague et Tenerife. Pour Lyon, six lignes seront concernées, vers Malaga, Ajaccio, Athènes, Bari, Grande Canarie et Porto.

Lille, Marseille, Rodez, Strasbourg et Toulouse seront aussi impactées.

Volotea justifie la baisse d'activité dans ses bases par le kérosène
"Ce CSE extraordinaire a bien eu lieu et il ne respectait même pas le cadre juridique de ce genre de réunion.

La consultation et l'avis étaient demandés lors de la même réunion, au lieu de respecter le délai d'un mois.

Il nous a été expliqué que la baisse d'activité dans les bases était liée à la hausse des cours du kérosène. Mais cette annonce nous a été faite à partir du moment où nous avons déposé le préavis", nous explique-t-il, perplexe.

Et cette réduction, selon ses propres mots, serait plus ou moins conséquente selon les bases.

L'entreprise est entrée dans des discussions avec les équipages concernés par cette réduction de voilure. Pour l'heure, le délégué SNPL n'a pas voulu nous en dire plus.

Un exemple qui illustre bien le mode de fonctionnement observé dans les sièges des low cost confrontées à des mouvements sociaux.

Pour quelles raisons les pilotes ont-ils décidé d'entrer en grève ?

"Il existe deux raisons principales.

La grille de rémunération n'a pas été réévaluée depuis 2012. Lors de chaque NAO, le sujet a été abordé, avec toujours la même réponse négative, en avançant que notre progression se fait par l'ancienneté dans l'entreprise.

Avec un niveau d'inflation de 25 % depuis 2012, nous nous retrouvons avec une grille salariale qui était 25 % plus attractive au moment de la création de l'entreprise.

Après, nous savions très bien que nous ne pouvions pas demander ce montant, eu égard à la situation du secteur, confronté à la hausse des cours du kérosène", détaille le syndicaliste.

Volotea : le SNPL demande une hausse juste pour atteindre le niveau du SMIC
Dans les compagnies low cost, contrairement à une legacy, le carburant est bien souvent le premier poste de dépense. La masse salariale arrive en deuxième, troisième, voire même quatrième position.

Donc, avec un kérosène encore en hausse de plus de 77 % par rapport à l'année passée, il devient compliqué pour les transporteurs de garantir leur promesse de prix bas.

"On demande une augmentation des salaires de 20 % pour les second officers afin de les amener simplement au niveau du SMIC, le niveau de décence minimal pour pouvoir embaucher quelqu'un aujourd'hui en France.

Un niveau qui n'est pas atteint par les copilotes qui ne volent pas suffisamment, ce qui arrive.

Pour les autres, nous avons demandé une augmentation de 10 %. Une étude a été commandée par le CSE l'année dernière. Elle a révélé que nous étions 40 % en dessous de la moyenne des acteurs hors Air France sur le marché français, et jusqu'à 50 % pour les commandants de bord.

Nous ne voulons pas un rattrapage par rapport à Air France, ce serait insoutenable pour la compagnie. Ni même un rattrapage de l'inflation, ce ne serait pas audible pour nos passagers", se montre mesuré Patrick Marciniak.

En 2022, déjà, un précédent mouvement avait eu lieu pour obtenir une hausse des salaires.

Quatre ans plus tard, la rémunération n'est pas la seule revendication des PNT. Un peu à l'image de leurs confrères d'easyJet France, qui appellent à débrayer dans dix jours, le SNPL Volotea exige de meilleures conditions de travail.

Volotea : les pilotes dénoncent des conditions de travail à la limite du supportable

"Volotea utilise au maximum les possibilités permises par le cadre européen.

Ce qui fait que nous avons des plannings pouvant contenir plusieurs journées avec quatre vols par jour pour les équipages. Et les journées s'enchaînent de plus en plus durement. Vous démarrez votre première journée à 5h du matin pour terminer la semaine avec deux vols de nuit.

Ou alors vous prenez votre dernier vol à 21h, pour arriver à l'hôtel quelques heures plus tard et reprendre le lendemain avec un vol à 7h, sans avoir pu dormir. Nous voulons que la compagnie revoie sa méthodologie pour construire les plannings", nous partage-t-il.

Face à l'absence de réponse et de discussions pour résoudre ces points de friction, le SNPL, l'UNAC et le SPL étudient les suites à donner à ce conflit.

La décision de renouveler la grève devra donc être collégiale. Une chose est sûre, le préavis peut permettre d'étendre le mouvement social au-delà du 6 septembre.

Chaque jour non travaillé a un impact important sur les salaires des grévistes, pendant que des primes sont offertes à ceux qui voleront durant le débrayage. Reste donc à savoir si les pilotes acteront la poursuite du conflit.

Une chose est sûre, les mêmes demandes émergent chez les salariés de plusieurs compagnies low cost, face à des comportements dignes des "livres d'histoire des grèves qui ont eu lieu dans l'industrie".

Romain Pommier

Air France-KLM : Oltion Carkaxhija nommé directeur général de Transavia

Tourmag – 4 septembre 2026

pas de fusion entre Transavia France et Transavia Pays-Bas

Air France-KLM fait évoluer son organisation. À compter du 4 septembre 2026, Oltion Carkaxhija, actuellement directeur général adjoint Opérations du groupe, prendra les fonctions de directeur général de Transavia.

Air France-KLM réorganise les responsabilités au sein de son Comité exécutif (GEC), dirigé par Benjamin Smith, directeur général du groupe.

Effectifs à compter du 4 septembre 2026, ces changements doivent permettre de « renforcer le pilotage stratégique à l'échelle du Groupe » et d'accompagner les prochaines étapes de transformation d'Air France-KLM.

Principal changement annoncé : Oltion Carkaxhija est nommé directeur général de Transavia.

Actuellement directeur général adjoint Opérations d'Air France-KLM, il aura notamment pour mission de mettre en œuvre la stratégie du groupe visant à renforcer la position de Transavia, notamment sur le marché intra-européen.

Cette nomination ne remet toutefois pas en cause l'organisation actuelle des deux compagnies.

Transavia France et Transavia Pays-Bas conserveront chacune leur directeur général respectif. Il n'est donc pas question, à ce stade, d'une fusion des deux entités.

Oltion Carkaxhija était déjà membre du Comité exécutif du groupe Air France-KLM.

Blaise Brigaud élargit ses responsabilités

Cette évolution s'accompagne également d'un changement pour Blaise Brigaud.

Actuellement directeur Développement durable d'Air France-KLM, il reprend les attributions précédemment détenues par Oltion Carkaxhija dans le domaine de la Transformation du Groupe.

Il est ainsi nommé directeur général adjoint Développement durable & Transformation d'Air France-KLM et rejoint, à ce titre, le Comité exécutif du groupe.

La France restera-t-elle la première destination mondiale ? « J'en suis à peu près sûr », répond Serge Papin

L'Echo Touristique – 4 septembre 2026

Lors du Dîner des décideurs de L'Écho touristique, le ministre du Tourisme s'est dit confiant pour l'année 2026 et convaincu que la France conservera son titre de première destination mondiale. Serge Papin a aussi détaillé ses priorités, entre soutien aux saisonniers, simplification et aides aux entreprises sinistrées par les incendies de l'été.

« Je suis assez confiant, nos chiffres du tourisme vont être bons sur la saison », après « une bonne année 2025 », a souligné le ministre du Tourisme Serge Papin, lors de la 17e édition du Dîner des décideurs de L'Écho touristique. « Je suis à peu près sûr du fait que nous allons garder le titre de leader mondial de la fréquentation touristique », a-t-il ajouté, promettant un bilan plus complet au salon l'IFTM, le 15 septembre.

« Les recettes touristiques internationales devraient progresser d'environ 10% en 2026 », a complété Christian Mantei, président d'Atout France, l'agence de promotion de la destination France à l'étranger. La clientèle française serait quant à elle stable, voire en très légère croissance.

Les recettes touristiques internationales de la France ont atteint 77,5 milliards d'euros en 2025 (+9% versus 2024) – un record historique. Résultat : la balance des paiements affiche un solde positif d'environ 20 milliards d'euros, chiffre Bercy. Le gouvernement français vise 100 milliards d'euros de revenus provenant des voyageurs étrangers à l'horizon 2030.

Une France en U

Quand il évoque l'industrie du tourisme, le Vendéen Serge Papin n'oublie pas son passé de PDG de Système U, l'ancien nom de la Coopérative U.

« Ce qui est intéressant, c'est qu'on est aussi leader sur ce point : la France est forte sur ce qu'on pourrait appeler la France en U — toute la façade atlantique, l'arc méditerranéen et l'arc Rhin-Rhône. C'est là que viennent principalement les touristes. Mais on est en train de remplir l'intérieur du U, parce que les attentes évoluent. J'étais récemment avec les ministres saoudien, chinois et grec du Tourisme, et ils sont intéressés pour apporter plus de sens à la découverte de la France. C'est le tourisme d'intérieur, autour de la randonnée, du vélo, du patrimoine, du savoir-faire et de l'agritourisme. »

Le ministre a par ailleurs évoqué ses trois dossiers prioritaires. D'abord, un plan pour attirer les saisonniers dans le tourisme face à une pénurie de main-d'œuvre (60 000 postes vacants), en s'appuyant si possible sur un meilleur

accès au logement. Ensuite, un volet « simplification », qu'il a résumé à deux décrets, l'un sur des tentes de camping plus confortables, l'autre sur l'allongement possible de l'acompte pour les locations saisonnières jusqu'à un an (au lieu de six mois). Enfin, un projet de dispositif incitatif pour la transmission d'entreprise aux salariés, destiné aux TPE-PME, largement majoritaires parmi les entreprises du secteur.

Une situation économique tendue en Gironde

Serge Papin a également promis de retourner en Gironde, à la fin du mois. Sur le front des incendies, le département a payé un lourd tribut, comme l'a rappelé Christelle Chassagne, présidente d'ADN Tourisme et du Comité régional du tourisme de Nouvelle-Aquitaine.

« Les professionnels attendent beaucoup des ailes de saison », a expliqué Christelle Chassagne. La campagne de relance, menée avec Atout France, « a fait beaucoup de bien ». Les opérations marketing se poursuivront jusqu'en novembre pour la clientèle internationale.

« L'ambiance reste toutefois morose », notamment pour des campings indépendants, alors que « des traites arrivent » cet automne. À Bordeaux, la Cité du Vin a ainsi enregistré « une chute d'activité de 70% pendant 15 jours. »

Incendies : vers une exonération sociale et fiscale ?

Et la patronne d'ADN Tourisme de citer « les oubliés (des assurances, NDLR), ceux qui n'ont pas brûlé, mais qui ont été directement impactés. Je pense à tous ceux qui sont sur la route des vins, aux hôteliers, aux restaurateurs ».

Le ministre a annoncé qu'une exonération sociale et fiscale, pour les entreprises sinistrées en Gironde, dans les Landes et dans le Var, figurait dans le prochain projet de loi de finances (PLF).

Mais cette mesure, qui irait ainsi au-delà du report actuel et de l'activité partielle, reste conditionnée à l'adoption du budget. Et ce, dans un contexte toujours « explosif », a rappelé Serge Papin lors du Dîner des décideurs de L'Écho touristique à Paris, face à 70 décideurs du tourisme.

Les chiffres de la destination France en 2025

En 2025, la France est restée la première destination mondiale, avec 102 millions de touristes étrangers. L'Espagne a enregistré 97 millions de touristes étrangers en 2025. L'écart reste mince (5%), nettement plus mince qu'autrefois.

Selon Atout France, la consommation touristique intérieure globale s'élève à 222 milliards d'euros en 2025. Le marché domestique représente ainsi près des deux tiers des dépenses touristiques.

Linda Lainé

Voyages d'affaires : le train capte plus de 85% des trajets domestiques en France

L'Echo Touristique - 4 septembre 2026

En France, 85,6% des voyages d'affaires nationaux s'effectuent désormais en train, selon le baromètre Navan 2026.

Le report modal vers le rail s'ancre durablement dans les politiques de voyages des entreprises françaises. Selon les conclusions du Baromètre Navan 2026 sur la mobilité d'affaires, 85,6% des déplacements professionnels domestiques sont désormais effectués en train, contre 80% en 2021. Cette dynamique conforte une tendance de fond amorcée au lendemain de la crise sanitaire, et hisse la France au cinquième rang européen de l'usage ferroviaire professionnel, derrière la Belgique (99,8%), les Pays-Bas (99,6%), la Suisse (97,8%) et le Royaume-Uni (91,1%), mais nettement devant l'Allemagne (70%), l'Italie (66,7%) et l'Espagne (49%).

Prépondérance

Cette prépondérance du rail est particulièrement marquée sur les principaux flux interurbains : huit des dix corridors d'affaires les plus fréquentés de l'Hexagone sont aujourd'hui très majoritairement ferroviaires. Sur des liaisons comme Lille-Paris, Paris-Strasbourg et Paris-Rennes, le train concentre 100% des réservations professionnelles enregistrées par la plateforme. Le constat est similaire sur Paris-Lyon (99%), Nantes-Paris (99%) ou Bordeaux-Paris (98%). Même sur des temps de trajet plus longs, le rail conserve un avantage net, captant 82% des flux sur Marseille-Paris et 73% sur Montpellier-Paris.

Plusieurs facteurs cumulatifs expliquent cette transition. En premier lieu, la politique de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) pousse les

organisations à privilégier les modes de transport à plus faible empreinte carbone. Ce mouvement est par ailleurs encadré par la loi Climat et Résilience, qui prohibe les liaisons aériennes intérieures lorsqu'une alternative ferroviaire directe existe en moins de 2h30.

Confort opérationnel

L'argument économique conforte également cet arbitrage : d'après les données publiées par le baromètre, « avec un coût moyen de 0,20 euro du kilomètre pour les entreprises, le réseau français se montre particulièrement attractif par rapport à ses voisins européens (0,37 euro au Royaume-Uni, 0,51 euro en Suisse) ». Seuls les marchés allemand (0,18 euro) et italien (0,19 euro) affichent des niveaux de prix inférieurs.

Au-delà des coûts et des impératifs environnementaux, le confort opérationnel reste déterminant. L'arrivée directe dans les cœurs de ville, la fluidité des embarquements et la possibilité de travailler efficacement à bord constituent des atouts majeurs. Une étude menée en 2025 par BCD Travel Research & Intelligence relevait déjà que 65% des voyageurs d'affaires privilégient le rail lorsque la durée et le tarif sont équivalents à ceux de l'avion. Les opérateurs ont d'ailleurs adapté leur offre à cette clientèle à haute contribution, à l'image des espaces Optimum et Optimum Plus de la SNCF ou de la classe Executive de Trenitalia.

Exceptions tenaces

L'avion ne conserve son hégémonie que sur les axes où le ferroviaire accuse un déficit de temps de parcours ou d'infrastructures à grande vitesse : il rassemble encore 76% des déplacements professionnels sur Paris-Toulouse et 95% sur Paris-Nice, où le TGV requiert près de six heures.

Navan est une plateforme technologique tout-en-un de gestion des voyages d'affaires et des dépenses professionnelles . Utilisée par plus de 10 000 entreprises à l'international , la solution SaaS centralise sur une interface unique les réservations (train, avion, hôtel), le déploiement de cartes de paiement corporate et l'automatisation intégrale du traitement des notes de frais.

Eglantine L'Haridon

Conflits, instabilité, sécurité : près d'un voyageur international sur trois a modifié ses plans en 2026

Air Journal - 6 septembre 2026

Près de trois voyageurs internationaux expérimentés sur dix ont annulé, reporté ou modifié un séjour à l'étranger en 2026 en raison de préoccupations de sécurité. D'après le baromètre Traveler Sentiment and Safety Survey de Global Rescue, 29% des voyageurs internationaux interrogés ont déjà adapté leur programme en 2026 à cause de préoccupations liées à la sécurité de leur destination.

L'étude a été menée du 30 juin au 6 juillet 2026 auprès de voyageurs habitués aux déplacements internationaux. Global Rescue, qui commercialise des services de gestion des risques, d'assistance médicale et d'évacuation, ne précise pas dans son communiqué le nombre total de répondants. Ce point invite à lire les résultats comme un indicateur de tendance plutôt que comme une mesure représentative de l'ensemble des voyageurs mondiaux.

Des destinations remplacées, reportées ou annulées

Parmi les répondants ayant modifié leurs plans, 9% ont choisi une autre destination, 7% ont reporté leur voyage et 6% l'ont annulé. Dans le même temps, 71% ont maintenu leur programme initial malgré un environnement international plus incertain.

Les non-Américains semblent davantage enclins à remplacer leur destination qu'à renoncer au voyage. Près de 14% d'entre eux ont opté pour un autre pays, contre 8% des voyageurs basés aux États-Unis.

Dan Richards, directeur général de Global Rescue, estime que les voyageurs « ne renoncent pas aux voyages internationaux » mais prennent « des décisions plus éclairées sur les lieux et les périodes de départ ». Il cite notamment les conflits au Moyen-Orient et en Ukraine, les risques terroristes, les troubles civils et les enjeux de sécurité régionale.

La sécurité devient un critère de choix

La sécurité influence au moins modérément le choix de destination pour 72% des voyageurs interrogés. Parmi eux, 42% affirment que les tensions

géopolitiques et les risques sécuritaires ont une influence forte ou très forte. Seuls 8% déclarent que ces facteurs ne jouent aucun rôle dans leurs décisions.

Le constat est similaire des deux côtés de l'Atlantique. Parmi les voyageurs basés aux États-Unis, 72% tiennent compte de ces enjeux et 28% ont déjà revu leurs plans. Chez les voyageurs vivant hors des États-Unis, les proportions atteignent respectivement 74% et près de 29%.

Les perturbations redoutées ne se limitent pas à l'annulation de vols. Une dégradation rapide du contexte local peut aussi affecter les transports, les franchissements de frontières, l'accès aux soins, les couvre-feux ou la tenue de manifestations.

Les conseils officiels privilégiés

Pour évaluer le niveau de risque, 49% des voyageurs interrogés indiquent s'appuyer d'abord sur les conseils aux voyageurs publiés par les autorités. Les reportages d'actualité arrivent ensuite, cités par 21% des répondants, devant les prestataires spécialisés dans la sécurité des voyages, avec 16%.

Dan Richards souligne que les voyageurs aguerris ne se fient pas uniquement aux titres d'actualité ou aux réseaux sociaux. « Ils comparent les avis gouvernementaux, suivent une information crédible et recherchent des renseignements professionnels sur la sécurité », a-t-il déclaré.

Pour les voyageurs français, le réflexe consiste notamment à consulter les Conseils aux voyageurs du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, puis à vérifier auprès de la compagnie aérienne, de l'aéroport de départ et, si nécessaire, de l'ambassade ou du consulat du pays de destination.

Alain Hai

Air China, China Eastern et China Southern : les coûts de carburant effacent la reprise du trafic

Air Journal - 6 septembre 2026

Air China, China Eastern Airlines et China Southern Airlines ont totalisé près de 8,2 milliards de yuans (CNY) de pertes nettes au premier semestre 2026, soit environ 1,22 milliard de dollars. Malgré une progression de leurs

recettes et du trafic, les trois grands transporteurs publics chinois ont été lourdement pénalisés par une hausse de 35% à 38% de leurs dépenses de carburant.

Les résultats du premier semestre confirment la fragilité persistante du modèle économique des grandes compagnies aériennes chinoises. Pour la septième année consécutive, Air China, China Eastern Airlines et China Southern Airlines affichent toutes trois une perte nette sur les six premiers mois de l'exercice, alors même que la demande de transport aérien poursuit son redressement et que leurs chiffres d'affaires progressent.

Trois compagnies chinoises, 8,2 milliards de yuans de pertes
China Southern Airlines, premier transporteur chinois en capacité, a enregistré la plus lourde perte du trio : 3,699 milliards de yuans au premier semestre, contre 1,534 milliard de yuans un an plus tôt. Son chiffre d'affaires a pourtant progressé de 9,72%, à 94,679 milliards de yuans.

Air China, la compagnie porte-drapeau chinoise, a de son côté accusé une perte nette d'environ 2,3 milliards de yuans, contre 1,81 milliard au premier semestre 2025. Son chiffre d'affaires a augmenté de 10,5%, à 89,27 milliards de yuans. Mais le transporteur a vu sa facture de carburant bondir à 32,77 milliards de yuans, contre 24,33 milliards un an auparavant.

China Eastern Airlines affiche pour sa part une perte nette d'environ 2,2 milliards de yuans, après 1,43 milliard de yuans de déficit un an plus tôt. Ses revenus ont augmenté de 11,1%, à environ 74,2 milliards de yuans.

Les trois groupes aériens chinois ont ainsi généré plus de 258 milliards de yuans de revenus cumulés sur le premier semestre 2026, mais leurs déficits se sont nettement creusés par rapport au premier semestre 2025.

Air China

Chiffre d'affaires S1 2026 89,27 milliards CNY

Résultat net S1 2026 -2,3 milliards CNY

Résultat net S1 2025 -1,81 milliard CNY

China Eastern Airlines

Chiffre d'affaires S1 2026 74,2 milliards CNY

Résultat net S1 2026 -2,2 milliards CNY

Résultat net S1 2025 -1,43 milliard CNY

China Southern Airlines

Chiffre d'affaires S1 2026 94,68 milliards CNY

Résultat net S1 2026 -3,70 milliards CNY

Résultat net S1 2025 -1,53 milliard CNY

Total

Chiffre d'affaires S1 2026 258,15 milliards CNY

Résultat net S1 2026 -8,2 milliards CNY

Résultat net S1 2025 -4,77 milliards CNY

La flambée du carburant efface les gains de trafic

La dégradation des comptes s'explique d'abord par le choc sur les prix de l'énergie. Les dépenses de carburant ont augmenté de 35% à 38% chez chacun des trois grands groupes aériens chinois au cours des six premiers mois de l'année, dans un contexte de tensions géopolitiques au Moyen-Orient ayant renchéri le pétrole et le kérosène.

China Eastern avait déjà prévenu à la mi-juillet que sa perte nette attribuable aux actionnaires pourrait atteindre entre 1,8 et 2,4 milliards de yuans au premier semestre. Elle indiquait alors que la forte hausse des prix du kérosène avait considérablement accru ses coûts d'exploitation, malgré une amélioration de ses revenus et de son activité.

China Southern avait livré un diagnostic similaire dans sa prévision de résultats : elle anticipait une perte comprise entre 3,473 et 3,973 milliards de yuans, attribuant notamment la détérioration de son résultat aux fortes fluctuations du prix du carburant d'aviation liées à l'environnement géopolitique international.

Cette sensibilité au carburant est structurelle dans le transport aérien, où le kérosène constitue l'un des premiers postes de coûts. Elle est particulièrement lourde pour les compagnies aériennes chinoises lorsqu'une hausse rapide des cours intervient alors que les prix des billets ne suivent pas au même rythme.

Demande intérieure et recettes sous pression

La hausse de la facture énergétique n'explique pas à elle seule le retour à des pertes plus importantes. Les grandes compagnies aériennes chinoises font également face à un marché intérieur caractérisé par une forte concurrence et une pression durable sur les tarifs, tandis que le train à grande vitesse continue de constituer une alternative solide sur les liaisons domestiques.

Les liaisons internationales, notamment vers l'Europe, ont apporté une partie de la croissance du trafic et des recettes. Elles n'ont toutefois pas suffi à compenser l'effet des coûts du carburant, les perturbations affectant certaines routes internationales et la faiblesse relative du marché domestique.

Pour Air China, China Eastern et China Southern, le défi consiste donc à retrouver un équilibre entre une capacité en expansion, nécessaire pour capter la reprise des flux internationaux, et une discipline tarifaire et opérationnelle suffisante pour absorber les à-coups du pétrole. China Southern poursuit ainsi des investissements de flotte et un programme de renforcement de ses fonds propres, tout en misant sur la croissance de ses segments internationaux de passagers et de fret.

Un second semestre incertain

Les prix du kérosène ont reflué depuis leur pic enregistré au deuxième trimestre, mais demeurent sensiblement supérieurs à ceux observés avant le conflit au Moyen-Orient. Selon l'agence Reuters, ils restaient encore à plus de 50% au-dessus de leur niveau d'avant-guerre à la fin août.

Les perspectives du second semestre restent donc étroitement liées à l'évolution des cours pétroliers, à la capacité des compagnies aériennes à maintenir leurs recettes unitaires et à l'intensité de la demande intérieure chinoise. La saison estivale, traditionnellement essentielle pour le secteur, est en outre apparue moins dynamique qu'espéré, ce qui assombrit les perspectives de redressement rapide.

Au-delà du cas chinois, ces résultats financiers illustrent une réalité partagée par l'ensemble du secteur : une reprise du trafic ne garantit pas le retour de la rentabilité. Lorsque le prix du kérosène augmente fortement, la progression des volumes et des revenus peut être rapidement absorbée par la facture énergétique, surtout dans un marché où la concurrence limite le relèvement des tarifs.

Thierry Blancmont

Privatisation de TAP : Lisbonne fait monter les enchères entre AF-KLM et Lufthansa

Air Journal - 6 septembre 2026

Le processus de privatisation partielle de TAP Air Portugal entre dans une phase décisive. Le gouvernement portugais a annoncé avoir demandé à Air France-KLM et au groupe Lufthansa de revoir leurs propositions à la hausse pour entrer au capital de la compagnie nationale portugaise.

Les deux groupes aériens européens avaient remis, fin juillet, des offres fermes en vue d'acquérir une participation de 44,9% dans TAP Air Portugal. Lisbonne souhaite désormais obtenir des conditions améliorées avant de sélectionner le partenaire appelé à accompagner la compagnie aérienne portugaise dans sa prochaine phase de développement.

Jusqu'à 49,9% du capital cédés

Le Portugal a relancé en juillet 2025 la privatisation de TAP, un dossier plusieurs fois repoussé depuis la renationalisation de l'entreprise durant la crise Covid. Le projet porte sur la cession de 49,9% du capital de la compagnie.

Dans ce dispositif, 44,9% sont destinés à un investisseur stratégique, tandis que les 5% restants doivent être réservés aux salariés. L'État portugais entend donc conserver le contrôle de TAP et préserver son influence sur les orientations de la compagnie, notamment sur les liaisons jugées essentielles pour la connectivité du pays.

La demande adressée à Air France-KLM et à Lufthansa confirme que les autorités portugaises veulent mettre en concurrence les deux candidats afin d'obtenir un engagement industriel, commercial et financier plus favorable. Le contenu précis des propositions initiales, comme celui des améliorations demandées, n'a pas été rendu public.

Une cible stratégique en Europe du Sud

TAP constitue l'une des dernières compagnies aériennes nationales européennes d'envergure encore indépendantes. Sa position à Lisbonne, entre l'Europe, le Brésil, l'Afrique lusophone et l'Amérique du Nord, représente un intérêt particulier pour les grands groupes européens cherchant à renforcer leur présence sur les marchés transatlantiques.

Pour Air France-KLM, une entrée au capital de TAP permettrait de consolider l'accès du groupe franco-néerlandais à la péninsule Ibérique et, surtout, à un

réseau historiquement dense vers le Brésil et les pays africains de langue portugaise. Le hub de Lisbonne offrirait également des complémentarités avec Paris-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol.

Lufthansa y verrait, de son côté, l'occasion de compléter son maillage en Europe du Sud et sur l'Atlantique, tout en renforçant son accès aux marchés lusophones. Le groupe allemand s'appuie déjà sur plusieurs compagnies aériennes, dont Lufthansa, Austrian Airlines, Brussels Airlines, ITA Airways et SWISS, ce qui pourrait nourrir des synergies commerciales et opérationnelles avec TAP.

Le gouvernement portugais garde la main

Le choix du futur investisseur ne reposera pas uniquement sur le montant financier proposé. Lisbonne avait insisté, lors du lancement du processus, sur la nécessité de préserver l'identité de TAP Air Portugal, le rôle de Lisbonne comme hub international ainsi que la desserte des régions autonomes des Açores et de Madère.

La connectivité du Portugal avec ses principaux marchés touristiques et économiques, particulièrement le Brésil, l'Afrique lusophone, l'Amérique du Nord et l'Europe, devrait également peser dans l'évaluation des offres. Le gouvernement entend éviter un scénario dans lequel TAP deviendrait un simple transporteur régional intégré à un grand groupe européen, au détriment de son réseau long-courrier et de l'activité à Lisbonne.

Le dossier reste donc éminemment politique. Après avoir été sauvée par l'État pendant la pandémie, TAP demeure un actif stratégique pour le Portugal, notamment pour son tourisme, son économie exportatrice et les liens historiques du pays avec les communautés lusophones.

Une décision attendue

À ce stade, aucune indication n'a été donnée sur le calendrier précis d'une sélection entre Air France-KLM et Lufthansa, ni sur la possibilité de négociations supplémentaires. La demande d'offres améliorées laisse cependant entendre que Lisbonne n'a pas encore arrêté son choix.

La procédure pourrait accélérer une fois les propositions révisées remises par les deux candidats. Pour Air France-KLM comme pour Lufthansa, l'enjeu dépasse l'acquisition d'une participation de 44,9% : il s'agit de s'allier à une compagnie aérienne dotée d'un hub atlantique stratégique, d'une marque

reconnue et d'un réseau particulièrement solide vers le Brésil et l'Afrique lusophone.

Thierry Blancmont

Grève chez Airbus en Espagne : un accord de principe trouvé avec quatre syndicats

Air Journal - 5 septembre 2026

Après onze jours de grève illimitée, le conflit social chez Airbus en Espagne pourrait connaître une issue. La direction de l'avionneur européen et quatre syndicats ont signé, vendredi 4 septembre, un préaccord sous l'égide du gouvernement espagnol. Sa validation reste toutefois suspendue au vote des salariés, appelés à se prononcer par référendum au cours du mois de septembre.

Réunis en urgence au ministère espagnol de l'Industrie et du Tourisme, à Madrid, les représentants d'Airbus et des syndicats ATP, CCOO, SIPA et UGT sont parvenus à un accord de principe destiné à désamorcer un mouvement social engagé durant l'été, puis durci fin août. Le ministre espagnol de l'Industrie, Jordi Hereu, a présidé cette médiation, à laquelle Guillaume Faury, le directeur général d'Airbus, a également participé.

Un texte soumis aux 15 000 salariés

Le préaccord n'équivaut pas encore à une sortie définitive de crise. Il doit désormais être soumis à un référendum contraignant auprès de l'ensemble des quelque 15 000 salariés d'Airbus en Espagne. La direction évoque une « solution équilibrée », incluant des améliorations finales et des précisions sur sa proposition précédente.

Les quatre syndicats signataires représentent ensemble 88% des élus du personnel, selon France 3 Occitanie. Mais l'issue du scrutin reste incertaine : fin juillet, un premier projet négocié avec une partie des organisations syndicales avait déjà été rejeté de peu par les salariés, ce qui avait contribué au durcissement du conflit.