

## Revue de presse Aérien & Tourisme

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



### Sommaire du 2 juin 2026 :

- **Taxe sur les billets d'avion : pourquoi elle va baisser pour certaines lignes**
  - **Ebola : des équipages d'Air France interdits d'entrée aux États-Unis**
  - **Moscou ferme le robinet du kérosène : la Russie suspend ses exportations jusqu'au 30 novembre**
  - **Corsair ouvre Marseille et Toulouse en direct vers la Guadeloupe**
  - **Grève générale au Portugal le 3 juin : jusqu'à 500 vols menacés, TAP en première ligne**
  - **Liquides et ordinateurs restent en cabine : la révolution des contrôles à Brussels Airport**
  - **Le fonds américain Castlelake veut s'offrir EasyJet : le titre bondit en Bourse**
  - **Trois piratages en trois jours : pourquoi le tourisme va devoir prouver sa sécurité**
-

## **Taxe sur les billets d'avion : pourquoi elle va baisser pour certaines lignes**

*La Tribune – 02 juin 2026*

Dès le 1<sup>er</sup> juin, la taxe sur les billets d'avions (TSBA) est réduite de 65 % pour les liaisons aériennes soumises à une obligation de service public. Une décision attendue, mais qui était suspendue au feu vert de Bruxelles. Et qui pourrait aussi bénéficier aux territoires d'Outre-Mer. Pour les acteurs de l'aérien, qui fustigent l'alourdissement fiscal dont ils sont victimes en France, c'est une – petite – bouffée d'oxygène. Le ministère des Transports a annoncé, dimanche 31 mai, une baisse de la taxe sur le transport aérien de passagers (TSBA) pour les lignes relevant de « l'aménagement du territoire », avec une entrée en vigueur dès ce lundi 1<sup>er</sup> juin. Mais aucun lien avec la flambée actuelle du kérosène : cette réduction était suspendue à l'accord de Bruxelles depuis un an et demi.

Au total, ce sont ainsi 26 lignes qui vont bénéficier d'une réduction de 65 % de la TSBA par rapport au tarif en vigueur. Soit un montant par billet qui passe de 7,40 euros à 2,63 euros. Parmi les routes concernées, exploitées par des compagnies telles que Chailair, Volotea, Amelia, Finistair, EasyJet et Twin Jet : Paris-Aurillac, Paris-Limoges, Strasbourg-Madrid ou bien encore Lyon-La Rochelle. Sont également comprises dans le cadre de cette baisse de taxe les liaisons entre la France et la Corse, assurées par Air France et Air Corsica. Pour rappel, la TSBA s'applique pour tous les départs effectués depuis la France.

### **Une baisse de taxe bienvenue pour le secteur**

Sans surprise, les acteurs de l'aérien applaudissent cette réduction de l'ex-taxe Chirac, annoncée par le ministre des Transports, Philippe Tabarot. « Nous nous réjouissons de cette petite avancée qui constitue une bonne nouvelle pour les compagnies concernées », confie Laurent Timsit, délégué général de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM). Idem pour Air France-KLM, où l'on souligne que « la compétitivité du pavillon français est lourdement affectée par cette taxation au niveau national ».

Cette baisse partielle de la TSBA intervient à un moment opportun pour l'aérien au vu de l'impact financier que représente pour les compagnies aériennes la hausse du prix du kérosène depuis le début du conflit en Iran, même si elle ne représente qu'une très faible part du trafic domestique. Mais elle est pourtant sans lien de cause à effet. « Cette mesure avait été votée début 2025 dans le cadre du projet de loi de finances 2025, et c'est une très bonne nouvelle qu'elle soit enfin prise en compte », estime le sénateur Vincent Capo-Canellas, très bon connaisseur du transport aérien.

### **Le feu vert de Bruxelles attendu depuis un an et demi**

En février 2025, la commission mixte paritaire (CMP) avait en effet statué pour un tarif de la TSBA pour les vols intra-européens en classe économique à 7,40 euros, contre 2,63 euros auparavant. Soit à mi-chemin entre ce que demandait le gouvernement (9,50 euros) et le Sénat (5,30 euros). Ce qui constituait au passage la deuxième hausse importante pour cette taxe initiée en 2006, après celle actée en 2020 avec l'ajout de l'écocontribution. La CMP avait également conservé la proposition d'une tarification réduite pour certaines lignes de vols relevant de l'aménagement du territoire, mais qui restait soumise à la validation de la Commission européenne.

Pourquoi devoir décrocher le feu vert de Bruxelles ? « Les lignes d'aménagement du territoire font l'objet d'un financement public pour permettre de maintenir la connectivité de certaines collectivités, rappelle Vincent Capo-Canellas. Il faut avoir à l'esprit que pour ces lignes, l'équilibre économique est ric-rac. » Les lignes qui bénéficient de la baisse de la TSBA

correspondent précisément à des liaisons aériennes soumises à une obligation de service public (OSP) dans le cadre d'une délégation de service public (DSP).

### **Le sapeur Camember reprend du service**

En clair, il s'agit de routes considérées comme essentielles pour le développement de certains territoires, et qui bénéficient d'une compensation financière de la part des pouvoirs publics du fait de leur manque de rentabilité. L'État se retrouvait in fine à taxer des liaisons qu'il subventionnait. « C'est un peu le sapeur Camember », relève Vincent Capo-Canellas, en référence à ce personnage de BD du XIX<sup>e</sup> siècle, incarnant un militaire comprenant les ordres de travers. Et d'ajouter : « Le feu vert de la Commission européenne démontre qu'elle est consciente des enjeux territoriaux ».

Or, l'accord de Bruxelles n'était pas gagné d'avance, dans la mesure où ce feu vert n'avait pas été accepté lors de la première hausse de la TSBA il y a 5 ans, qui comprenait également une proposition d'exemption. D'où un certain scepticisme quant à l'acceptation de la proposition. « Cela veut dire que la Commission européenne est consciente des enjeux territoriaux, glisse Vincent Capo-Canellas. Et la raison pour laquelle l'augmentation a été appliquée pour tout le monde, c'est que si Bruxelles avait pris la décision inverse, il aurait fallu demander un remboursement a posteriori. »

### **Une baisse de la taxe qui pourrait être élargie, pour les acteurs de l'aérien**

Une brèche dans laquelle s'est déjà engouffré le syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA), qui regroupe 50 % des compagnies aériennes françaises. « Durant les 15 mois entre le vote de la loi et sa mise en application, les compagnies opérant les liaisons concernées ont continué d'acquiescer la TSBA au tarif plein, relève le syndicat dans un communiqué publié lundi 1<sup>er</sup> juin. Aussi, le SCARA demande la rétroactivité de la mise en application de cette exonération de la TSBA. »

Au sein de la FNAM, on regrette par ailleurs que ne soient pas concernées par cette baisse de la TSBA l'ensemble des liaisons aériennes soumises à une obligation de service public (OSP). « Il n'y a qu'une partie des liaisons assurant la continuité territoriale qui soit concernée, celles faisant l'objet d'une compensation financière », regrette Laurent Timsit.

### **Les territoires d'Outre-Mer ne bénéficient pas de cette baisse de taxe**

En particulier, les routes reliant la métropole et les territoires d'Outre-Mer ne bénéficient pas, pour l'heure, de la réduction de la TSBA. « Nous restons pleinement mobilisés pour que les territoires d'Outre-Mer puissent eux aussi bénéficier d'un taux réduit de TSBA, compte tenu du caractère indispensable du transport aérien pour ces territoires », a fait savoir Philippe Tabarot par voie de communiqué.

La FNAM ne manque pas d'égratigner une nouvelle fois le triplement de la TSBA acté l'an dernier. Et qui contribue, selon elle, à réduire l'attractivité du pays. « Plusieurs pays européens ont constaté les conséquences délétères d'une hausse de la fiscalité sur l'aérien et sont revenus dessus, comme l'Allemagne et la Suède », affirme Laurent Timsit. La hausse de la TSBA expliquerait pour la FNAM une bonne partie de la baisse de croissance de son trafic aérien par rapport à la moyenne européenne, de l'ordre de 2 %.

## **Ebola : des équipages d'Air France interdits d'entrée aux États-Unis**

*tourmag.com – 2 juin 2026*

Après le psychodrame médiatique autour des cas d'hantavirus, le monde tremble face à l'épidémie d'Ebola qui frappe durement la République démocratique du Congo. Depuis la fin mai 2026, les États-Unis ont suspendu l'entrée sur leur territoire des ressortissants étrangers ayant séjourné en République démocratique du Congo, en Ouganda ou au Soudan du Sud. Les salariés d'Air France sont concernés, alors même que la ligne entre Paris et Kinshasa est toujours active.

Après s'être fait peur avec l'hantavirus, le monde regarde avec inquiétude ce qu'il se passe en République démocratique du Congo.

Depuis le début du mois de mai, le pays d'Afrique centrale est touché par une résurgence du virus Ebola. Le 15 mai, le gouvernement a officiellement déclaré la 17e épidémie de maladie à virus Ebola à frapper le pays.

Et malheureusement, le virus se propage assez rapidement aux nations voisines. À ce jour, plus de 1 100 cas suspects de virus Ebola ont été recensés en Afrique, dont 263 cas confirmés et 43 décès.

La souche à l'origine de cette épidémie ne possède, pour l'heure, ni vaccin ni traitement.

Et le virus présente un taux de létalité compris entre 30 % et 50 %. Dans ces conditions, l'Organisation mondiale de la santé a déclaré que la situation constituait une urgence de santé publique de portée internationale.

Plusieurs pays ont pris des restrictions à l'encontre des voyageurs se rendant en République démocratique du Congo et dans les pays voisins, à commencer par les États-Unis.

Ces décisions, prises pour éviter l'importation du virus, posent désormais des difficultés dans le secteur aérien, à commencer par Air France.

### **République démocratique du Congo : les voyageurs interdits d'entrer aux USA...**

Depuis le 22 mai 2026, le Centre de contrôle et de prévention des maladies a pris un décret limitant les entrées sur le sol américain.

Ainsi, l'administration de Donald Trump "suspend l'entrée aux États-Unis des ressortissants étrangers ayant séjourné en République démocratique du Congo, en Ouganda ou au Soudan du Sud au cours des 21 derniers jours".

Sauf que, si le personnel navigant commercial était jusqu'à présent exempté, depuis la mise en place de cette restriction plus stricte, les stewards et hôtesses d'Air France ne peuvent plus se rendre aux USA après avoir effectué une rotation entre Paris et la RDC.

L'UNAC, un syndicat qui compte 2 500 adhérents au sein de la compagnie, s'inquiète après avoir "appris aujourd'hui, jeudi 28 mai 2026, que les PNC sont maintenant concernés par l'interdiction de rentrer sur le territoire US.

Les plannings sont en train d'être reconstruits."

Kinshasa est desservie depuis Paris à raison de quatre vols par semaine. Le vol est opéré en Airbus A350-900. Air France possède 41 appareils de ce genre dans sa flotte.

Des discussions ont été entamées entre les organisations syndicales et la direction d'Air France, afin de mettre en place un droit de retrait pour les équipages qui ne souhaiteraient plus exercer sur la ligne entre la France et la République démocratique du Congo.

### **Les PNC pas épargnés par les restrictions à cause d'Ebola**

Ils pourraient alors éviter de se retrouver interdits de séjour aux États-Unis, mais aussi d'être confrontés au risque de contracter le virus.

"Une réunion extraordinaire CSSCT a pourtant été demandée par l'UNAC à la direction il y a plus d'une semaine.

Nous avons renouvelé notre demande d'organisation d'une réunion extraordinaire CSSCT et invitons les organisations syndicales représentatives à nous rejoindre", précise le syndicat.

De son côté, la compagnie a accusé réception de la décision américaine.

Elle rappelle donc que les passagers français et étrangers ne peuvent plus se rendre aux USA après avoir séjourné dans l'un des pays concernés par l'épidémie au cours des 21 derniers jours.

"Les citoyens ou résidents américains concernés par cette mesure restent autorisés à entrer aux États-Unis, mais uniquement via certains aéroports spécifiques.

Comme toutes les compagnies aériennes, Air France est tenue de respecter les conditions d'entrée imposées par les pays qu'elle dessert.

Les clients concernés par ces nouvelles règles seront informés, et des mesures commerciales ont été mises en place afin de leur permettre de modifier leur voyage sans frais", nous a précisé la compagnie nationale.

Pour l'heure si la RDC est à l'origine du foyer infectieux, Ouganda a recensé plusieurs cas, mais ce sont tous les pays limitrophes avec le géant africain qui sont désormais considérés à risque.

Selon l'Africa CDC, soit le Centre africain de contrôle et de prévention des maladies, les pays qui pourraient être touchés sont : le Soudan du Sud, le Rwanda, le Kenya, la Tanzanie, l'Éthiopie, le Congo, le Burundi, l'Angola, la République centrafricaine et la Zambie.

### **Moscou ferme le robinet du kérosène : la Russie suspend ses exportations jusqu'au 30 novembre**

*air-journal.fr – 2 juin 2026*

La Russie a décidé d'interdire les exportations de kérosène jusqu'au 30 novembre 2026, une mesure présentée par Moscou comme un moyen de sécuriser l'approvisionnement du marché intérieur alors que les raffineries russes sont visées par des frappes ukrainiennes.

Cette décision pourrait avoir des répercussions sur les compagnies aériennes d'Asie centrale dépendantes du carburant russe, tout en illustrant la fragilité croissante de la chaîne d'approvisionnement en carburants aéronautiques dans la région.

### **Une interdiction générale des exportations de kérosène**

Selon un communiqué relayé par l'agence Reuters, le gouvernement russe a interdit les exportations de carburant pour réacteurs, y compris celles issues d'achats sur les bourses, avec effet immédiat et jusqu'au 30 novembre 2026 inclus. Le texte officiel précise que « la nouvelle résolution introduit une interdiction temporaire à l'exportation de carburant pour moteurs d'avion depuis la Russie, y compris les volumes achetés aux enchères boursières », et que « la restriction sera en vigueur jusqu'au 30 novembre 2026 inclus ».

Le gouvernement souligne que la mesure vise à « travailler à maintenir un approvisionnement fiable et ininterrompu du marché intérieur » et à « assurer une situation stable sur le marché domestique des carburants », selon le communiqué cité par l'agence russe RIA Novosti. Moscou avait déjà recouru par le passé aux interdictions temporaires d'exportation de produits pétroliers, notamment d'essence et de diesel, lorsque la hausse des prix et les tensions d'approvisionnement menaçaient le marché intérieur.

### **Un marché intérieur sous pression**

Cette décision intervient dans un contexte de forte pression sur les infrastructures énergétiques russes, régulièrement visées par des attaques de drones ukrainiens depuis le début de 2024. D'après des données compilées par Reuters, la production de diesel en Russie a reculé d'environ 10% en avril puis de nouveau 10% en mai, les raffineries ayant dû réduire ou arrêter leur activité à la suite de ces frappes.

Parallèlement, les exportations de kérosène avaient, elles, augmenté avant l'annonce de l'embargo, accentuant les inquiétudes des autorités russes quant à l'équilibre entre les besoins domestiques et les ventes à l'étranger. Les autorités ont déjà limité les exportations d'essence et prolongé à plusieurs reprises des restrictions sur les exportations de diesel afin d'éviter une flambée des prix et des pénuries à la pompe, rappelant que « toutes les mesures nécessaires seront prises pour garantir l'approvisionnement du marché », selon des déclarations antérieures du ministère de l'Énergie rapportées par l'agence Interfax.

### **L'Asie centrale en première ligne**

La Russie exporte son kérosène principalement par rail vers les pays d'Asie centrale, en particulier le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan, qui dépendent très largement des raffineries russes pour leurs approvisionnements en carburants. Pour certaines de ces économies, la part des produits pétroliers russes dépasse 80 à 90% des volumes consommés, ce qui rend les marchés locaux extrêmement sensibles aux décisions de Moscou.

Les précédentes restrictions sur l'essence et le diesel avaient déjà provoqué des tensions sur les marchés de la région, avec des hausses de prix, des retards d'acheminement et des épisodes de pénuries temporaires, notamment au Tadjikistan et au Kirghizistan. Les analystes soulignent que « peu d'alternatives réelles aux approvisionnements russes existent à court

terme », les solutions de substitution (importations depuis le Kazakhstan, le Turkménistan ou par voie maritime) nécessitant de lourds investissements logistiques et des coûts plus élevés.

### **Impact potentiel sur le transport aérien régional**

Sur le plan strictement aéronautique, l'interdiction des exportations de kérosène pèse d'abord sur les compagnies aériennes des pays importateurs, en particulier les transporteurs d'Asie centrale dont les aéroports se fournissent en grande partie auprès de fournisseurs russes. En cas de tensions prolongées, ces transporteurs pourraient être confrontés à une hausse des coûts de carburant, voire à des ajustements de programme si les infrastructures de stockage et de substitution ne permettent pas d'absorber le choc.

Pour les compagnies européennes ou asiatiques opérant vers la région, le risque immédiat est surtout logistique : nécessité de renforcer les capacités de ravitaillement au départ de hubs mieux approvisionnés, ajustement des plans de vol pour limiter le recours au carburant local, ou recours accru au « tankering » (remplir davantage au départ afin de limiter le plein dans les escales jugées plus fragiles). Certains analystes estiment toutefois que l'impact global sur le marché mondial du kérosène restera limité, la Russie ne figurant pas parmi les tout premiers exportateurs de carburant aviation au niveau international.

### **Des exceptions et des clauses de sauvegarde**

Le décret russe prévoit plusieurs exceptions à cette interdiction générale, notamment pour le carburant contenu dans les réservoirs de transit des avions, les cargaisons déjà placées sous un régime douanier avant l'entrée en vigueur de la mesure, ainsi que certaines livraisons effectuées dans le cadre d'accords intergouvernementaux. Ces clauses visent à éviter le blocage de flux déjà engagés et à préserver certains engagements stratégiques, notamment vis-à-vis d'alliés proches de Moscou.

En pratique, cela signifie que les flux de kérosène pourraient ne pas être totalement interrompus vers certains partenaires, mais qu'ils seront encadrés et réduits, renforçant l'incertitude pour les opérateurs aéronautiques et les distributeurs de carburant. Pour les compagnies comme pour les gestionnaires d'aéroports, la lisibilité de ces exceptions et leur mise en œuvre concrète seront déterminantes pour calibrer la réponse opérationnelle.

### **Une nouvelle illustration de la « géopolitique du kérosène »**

Cette décision de Moscou intervient alors que de nombreux pays, à commencer par l'Union européenne et le Royaume-Uni, ont eux-mêmes mis en place des restrictions ou des régimes spécifiques autour des produits raffinés d'origine russe, notamment pour le diesel et le carburant aviation. Londres a ainsi choisi de maintenir une dérogation permettant l'importation de diesel et de kérosène raffinés à partir de brut russe dans des pays tiers, illustrant la difficulté à concilier objectifs de sanctions, sécurité énergétique et stabilité des marchés.

Dans ce contexte, l'interdiction russe d'exporter du kérosène jusqu'à fin novembre ajoute une nouvelle couche de complexité à un marché déjà tendu par les contraintes environnementales, la reprise du trafic aérien et les aléas géopolitiques. Pour les transporteurs comme pour les régulateurs, elle rappelle la dépendance persistante du

transport aérien à des flux de carburant concentrés, vulnérables aux chocs géopolitiques et militaires.

### **Corsair ouvre Marseille et Toulouse en direct vers la Guadeloupe**

*Air Journal – 1 juin 2026*

À compter de la mi-décembre 2026, Corsair proposera des vols directs hebdomadaires Marseille–Pointe-à-Pitre et Toulouse–Pointe-à-Pitre, opérés en Airbus A330neo pendant toute la saison hiver 2026-2027. La compagnie, qui revendique être la seule à relier directement la province aux Outre-mer, poursuit ainsi son offensive sur les grands aéroports régionaux, après Bordeaux, Nantes, Marseille et Toulouse vers les Antilles et l’océan Indien.

#### **Nouvelles lignes Marseille et Toulouse – Guadeloupe**

Selon le programme communiqué, la ligne Marseille–Pointe-à-Pitre sera inaugurée le 15 décembre 2026, suivie le lendemain, 16 décembre, par Toulouse–Pointe-à-Pitre. Les deux liaisons seront opérées une fois par semaine en A330neo pendant toute la saison hiver, avec des vols commercialisés du 15 ou 16 décembre 2026 au 28/29 avril 2027 selon les axes.

Au départ de Toulouse, un vol décollera chaque mercredi à 12h00 pour arriver à Pointe-à-Pitre à 15h50, le retour s’effectuant le même jour avec un départ de Guadeloupe à 17h50 et une arrivée à Toulouse à 6h50 le lendemain. Depuis Marseille, la rotation sera programmée le mardi (puis le jeudi à partir du 29 décembre), avec un départ à 11h30 et une arrivée à Pointe-à-Pitre à 16h00 ; le vol retour quittera la Guadeloupe à 18h00 pour atterrir à Marseille à 7h30 le lendemain.

Corsair met en avant un tarif de lancement aller-retour à partir de 760 euros TTC disponibles sur son site et en agences, même si certaines communications locales évoquent des prix d’appel légèrement inférieurs selon les périodes promotionnelles. Ces nouveaux vols s’ajoutent au dispositif déjà mis en place au départ de Bordeaux vers Fort-de-France, et de Nantes vers Pointe-à-Pitre, qui ont permis de tester et consolider la demande en liaisons long-courriers ultra-marines directes depuis la province.

#### **Une stratégie province–Outre-mer assumée**

Avec ces ouvertures, Corsair consolide une stratégie entamée depuis plusieurs saisons : sortir du schéma tout-Paris en reliant directement les régions aux territoires ultramarins. La compagnie dessert déjà Bordeaux–Fort-de-France, Nantes–Pointe-à-Pitre, ainsi que Marseille et Toulouse vers l’océan Indien (La Réunion, Mayotte, île Maurice), construisant progressivement un réseau provincial long-courrier rare sur le marché français.

« Depuis plusieurs années, Corsair fait un choix structurel : connecter directement les régions françaises aux territoires ultramarins, avec pour objectif de proposer des parcours plus simples, plus fluides et mieux adaptés aux attentes des clients », rappelle son PDG Pascal Izaguirre, qui souligne qu’« aujourd’hui, aucune autre compagnie ne propose un maillage aussi structuré entre la province et les Outre-mer ». Selon lui, « ces nouvelles liaisons entre Marseille, Toulouse et Pointe-à-Pitre illustrent notre volonté de renforcer les connexions

entre les territoires et de faciliter les déplacements de tous ceux qui vivent, travaillent ou voyagent entre l'Hexagone et l'Outre-mer ».

Cette offre vise plusieurs segments : touristes métropolitains en quête de soleil, familles ultramarines installées en région, mais aussi professionnels et acteurs économiques locaux, pour qui un détour par Paris allongeait fortement les temps de parcours. Dans un contexte de concurrence accrue vers les Antilles au départ de Paris, cette stratégie de niche régionale permet à Corsair de se différencier face aux grandes majors françaises, et à la low cost long-courrier French bee positionnées sur Orly ou Roissy.

### **Correspondances vers les îles de l'arc antillais**

Au-delà de Pointe-à-Pitre, Corsair mise sur son partenariat avec Air Inter Iles by St Barth Executive pour offrir des prolongements vers Saint-Barthélemy et Marie-Galante. Ce partenariat, déjà en vigueur depuis décembre 2024 pour les passagers en provenance de Paris-Orly vers Saint-Barthélemy, repose sur des transferts simplifiés en avions de petite capacité opérés par Air Inter Iles depuis Pointe-à-Pitre.

Depuis 2025, des vols réguliers commercialisés par Corsair relient également Pointe-à-Pitre à Marie-Galante, avec plusieurs rotations par semaine programmées en haute saison, permettant des séjours combinés entre Grande-Terre, Basse-Terre et les îles voisines. Pour les passagers de Marseille et Toulouse, cette connectivité ouvre l'accès à un réseau antillais élargi avec un seul billet, un enregistrement de bout en bout et des correspondances optimisées à Pointe-à-Pitre.

### **A330neo et montée en gamme de l'offre**

Ces nouvelles lignes s'appuient sur une flotte désormais 100% Airbus A330neo, dont Corsair souligne la modernité, la consommation réduite de carburant et la moyenne d'âge de l'ordre de deux ans. L'homogénéisation de la flotte permet d'offrir un niveau de confort et de services identique, quel que soit l'aéroport de départ, tout en améliorant le bilan environnemental par rapport aux anciens A330ceo.

### **Grève générale au Portugal le 3 juin : jusqu'à 500 vols menacés, TAP en première ligne**

*air-journal.fr – 1 juin 2026*

Le Portugal se prépare à une journée noire dans les transports le mercredi 3 juin 2026, avec une grève générale appelée par la centrale syndicale CGTP qui menace jusqu'à 500 vols au départ et à l'arrivée des aéroports du pays, dont environ 300 sur TAP Air Portugal.

Les voyageurs français attendus à Lisbonne, Porto, Faro ou Funchal ce jour-là doivent s'attendre à un trafic aérien très fortement perturbé et à un renchérissement rapide des alternatives encore disponibles.

### **Grève générale au Portugal : ce qui est prévu le 3 juin**

La grève est portée par la Confederação Geral dos Trabalhadores Portugueses (CGTP), principale confédération syndicale du pays, contre la réforme du travail « Trabalho XXI » défendue par le gouvernement. Ce paquet législatif réécrit plus d'une centaine d'articles du Code du travail portugais, en assouplissant les licenciements, en élargissant le recours à la

sous-traitance et en prolongeant la durée maximale des contrats à durée déterminée, ce que les syndicats décrivent comme un retour à un modèle fondé sur « la peur, la soumission et la déprotection » des salariés.

La mobilisation dépasse largement l'aviation : transports urbains, trains longue distance, ferries, hôpitaux, écoles et administrations sont appelés à cesser le travail, ce qui fait craindre un quasi-arrêt du pays à quelques semaines du début de la haute saison touristique.

### **Un ciel portugais sous tension : plus de 500 vols en jeu**

Selon le syndicat national du personnel de cabine SNPVAC, plus de 500 vols sont programmés sur la seule journée du 3 juin sur les bases portugaises et se trouvent potentiellement affectés par le mouvement. Le syndicat indique que la grève « affectera également les jours précédents et suivants », en raison des repositionnements d'équipages et des réorganisations de programme nécessaires.

Le trafic aérien sera fortement impacté sur quelques acteurs clés : TAP Air Portugal, transporteur national, porterait le poids principal avec environ 300 rotations concernées, tandis que Portugália (régionale) et SATA (basée aux Açores) complètent le tableau. Du côté des équipages, le SNPVAC, qui représente le personnel navigant commercial, a confirmé sa participation après un vote où 79% des membres se sont prononcés pour l'adhésion à la grève générale. À ce stade, les pilotes de TAP ne sont pas directement impliqués, mais les perturbations devraient venir des PNC et des personnels de handling, ce que confirme la presse économique portugaise.

TAP explique dans un communiqué qu'elle « assurera un total de 79 vols dans le cadre des Services Minimums pendant la Grève Générale ». Les services minimums n'avaient pas encore été définis au moment de la rédaction, mais les médias lusophones anticipent déjà « des annulations de vols » sur plusieurs aéroports, y compris Lisbonne, Porto, Faro, Funchal et Ponta Delgada.

Les low-cost easyJet et Ryanair, très présentes à Lisbonne, Porto et Faro, reconnaissent de leur côté un risque de perturbations, puisque le mouvement touche le personnel de cabine et de handling travaillant au départ de bases portugaises.

### **Air France, Transavia, Vueling : des alternatives sous pression**

Plusieurs transporteurs étrangers qui desservent le Portugal depuis la France ou l'Espagne prévoient de maintenir leur programme, en l'absence de préavis dans leurs propres bases. Les liaisons d'Air France (Paris–Lisbonne, Paris–Porto), de Transavia France (Paris-Orly, Nantes, Lyon vers Lisbonne et Porto) et de Vueling via Barcelone restent pour l'instant programmées normalement, mais les sièges disponibles diminuent très vite.

Les professionnels du tourisme soulignent que les prix sur ces vols ont déjà pris l'ascenseur, avec des tarifs parfois proches du double du niveau habituel à une semaine de l'échéance, en raison de la ruée des voyageurs cherchant à contourner les risques d'annulation sur TAP et les low-cost basées au Portugal. Cette situation intervient alors que le dossier de la privatisation de TAP reste ouvert et que le groupe Air France-KLM a officiellement manifesté son intérêt pour le capital du transporteur portugais au printemps, ajoutant un enjeu stratégique aux difficultés opérationnelles du moment.

## **Réservation, report, annulation : la politique commerciale de TAP**

Pour limiter le chaos le jour J, TAP Air Portugal a déjà activé une procédure de report sans frais pour tous les billets émis avant le 20 mai 2026 sur un vol programmé le 3 juin. Les passagers peuvent avancer leur départ sur une fenêtre allant du 27 mai au 2 juin, ou repousser leur vol entre le 4 et le 11 juin, sans payer de différence tarifaire tant que la nouvelle date reste dans ces bornes et que la même classe de réservation est disponible. La modification se fait via l'espace client du site TAP ou par le service clientèle, avec la recommandation forte d'agir avant le jour de la grève pour bénéficier d'un choix plus large de dates et de vols.

## **Vos droits en cas d'annulation : ce que prévoit le règlement européen**

Les passagers embarquant depuis un aéroport portugais ou se rendant au Portugal avec une compagnie européenne bénéficient de la protection du règlement européen 261/2004. En cas d'annulation, le transporteur doit proposer un choix entre un remboursement intégral du billet sous sept jours et un réacheminement vers la destination finale dans les meilleurs délais, éventuellement via d'autres compagnies ou itinéraires lorsque cela est possible.

Dans l'intervalle, la compagnie reste tenue d'assurer la prise en charge dite « d'assistance » : repas et boissons en fonction de l'attente, deux communications (appels ou messages), hébergement et transfert entre l'aéroport et l'hôtel si la nuit doit être passée sur place. Les grèves de personnel peuvent relever de circonstances extraordinaires limitant le droit à indemnisation forfaitaire, mais elles n'exonèrent pas les compagnies de ces obligations de réacheminement et d'assistance, point que les associations de consommateurs portugaises rappellent régulièrement lors de mouvements sociaux de cette ampleur.

## **Liquides et ordinateurs restent en cabine : la révolution des contrôles à Brussels Airport**

*air-journal.fr - 1 juin 2026*

À partir de 2028, les passagers de Brussels Airport ne devront plus sortir leurs liquides ni leurs appareils électroniques de leur bagage cabine lors du contrôle de sûreté, grâce à l'installation progressive de scanners corporels et de scanners CT de dernière génération. L'aéroport bruxellois engage ainsi un vaste chantier de modernisation de son infrastructure de contrôle, dans le cadre de son programme Hub 3.0, afin de concilier exigence de sûreté, confort passager et capacité accrue.

## **Un chantier majeur pour le contrôle de sûreté**

Brussels Airport annonce une refonte complète de son dispositif de contrôle de sûreté passagers au départ, avec l'installation, « dans les prochaines années », de scanners corporels et de scanners CT (tomographie volumique) pour les bagages cabine. Les travaux de préparation débuteront dès l'an prochain, avant la mise en place en 2027 d'une plateforme temporaire de contrôle intégrant cette nouvelle technologie. Les premiers nouveaux scanners devraient être opérationnels en 2028, puis déployés progressivement sur toutes les lignes de contrôle départ jusqu'à l'été 2029, soit 19 lignes entièrement modernisées.

Aujourd'hui, les passagers au départ de Brussels Airport passent encore sous un portique détecteur de métaux, tandis que leurs bagages cabine sont contrôlés par des scanners à rayons X classiques. Les appareils électroniques doivent être sortis des sacs, et les liquides sont limités à un litre au total, dans des contenants de 100 ml maximum, comme dans la plupart des aéroports européens. La bascule vers les scanners CT doit permettre de « simplifier et fluidifier » cette étape, tout en offrant des capacités de détection supérieures, selon l'aéroport.

### **Un gain de confort pour les passagers**

Avec les nouveaux scanners CT, Brussels Airport promet une expérience de contrôle sensiblement plus confortable pour les voyageurs. Les liquides et les appareils électroniques (ordinateurs portables, tablettes) pourront rester dans les bagages cabine, ce qui réduit les manipulations, les bacs à remplir et les files ralenties par les préparatifs de dernière minute.

L'aéroport souligne également que ces équipements de nouvelle génération doivent lui permettre d'augmenter sa capacité de traitement, afin d'accompagner la croissance attendue du trafic dans les années à venir. « La sécurité de nos passagers et de nos collaborateurs a toujours été notre priorité absolue. Grâce à cette nouvelle technologie, nous continuons à garantir la sécurité tout en rendant le passage au contrôle de sécurité encore plus simple et plus fluide pour les voyageurs. Ces nouveaux scanners nous permettront également d'augmenter notre capacité afin de suivre la croissance du nombre de passagers dans les années à venir », déclare Arnaud Feist, CEO de Brussels Airport.

### **Des scanners CT au service de la sûreté**

Les scanners CT (souvent qualifiés C3 dans la terminologie européenne) utilisent une technologie proche de celle des scanners médicaux, produisant des images 3D du contenu des bagages qui peuvent être examinées sous tous les angles par les opérateurs. Ces systèmes permettent une détection fine des explosifs solides ou liquides, et autorisent, sous certaines conditions réglementaires, le maintien des objets et liquides à l'intérieur des valises cabine.

Dans le cadre de la réglementation européenne actuellement en vigueur, Brussels Airport rappelle que les liquides pourront être transportés sans limitation de quantité totale, à condition d'être contenus dans des récipients allant jusqu'à 2 litres. Plusieurs aéroports européens qui ont déjà déployé les scanners CT, notamment au Royaume-Uni, en Irlande ou en Italie, ont commencé à assouplir les règles sur les liquides, permettant des contenants jusqu'à 2 litres et sans obligation de sortir les appareils électroniques. Toutefois, ces assouplissements restent dépendants des textes européens, qui ont par ailleurs réintroduit à partir du 1er septembre 2024 une limite de 100 ml par contenant pour certains usages des scanners de nouvelle génération, ce qu'a dénoncé la fédération aéroportuaire ACI Europe.

### **Un déploiement progressif jusqu'en 2029**

Le projet bruxellois repose sur un déploiement par étapes, conçu pour limiter l'impact sur l'exploitation quotidienne. Un premier test de scanner corporel est prévu dès juin, avant l'aménagement en 2027 d'une plateforme de contrôle de sécurité temporaire intégrant les nouveaux équipements. Cette capacité additionnelle doit permettre de maintenir un niveau

de service suffisant pendant que les lignes existantes seront modernisées, zone par zone, sans fermeture massive des points de contrôle.

D'ici l'été 2029, l'ensemble du contrôle de sécurité des départs sera équipé des nouveaux scanners, soit 19 lignes modernisées. Dans une seconde phase, les passagers en correspondance bénéficieront à leur tour de cette infrastructure, ce qui est stratégique pour un hub comme Brussels Airport qui traite un volume important de passagers en transit. L'aéroport communique déjà sur cette échéance en promettant qu'« d'ici l'été 2029, vous n'aurez plus à sortir vos liquides et appareils électroniques de votre bagage cabine lors du contrôle de sûreté à Brussels Airport ».

### **Un jalon du programme Hub 3.0**

Cette modernisation des contrôles de sûreté s'inscrit dans le programme Hub 3.0 de Brussels Airport, qui regroupe plusieurs investissements destinés à « préparer l'aéroport du futur ». Ce programme vise à renforcer le positionnement de Zaventem comme hub européen efficace et confortable, dans un contexte de concurrence accrue avec d'autres plateformes comme Amsterdam-Schiphol, Paris-CDG ou Francfort, elles aussi engagées dans le déploiement de scanners CT.

### **Le fonds américain Castlelake veut s'offrir EasyJet : le titre bondit en Bourse**

*La Tribune – 1 juin 2026*

L'action de la compagnie aérienne britannique EasyJet s'est envolée de plus de 10 % ce lundi matin à la Bourse de Londres. Le fonds d'investissement américain Castlelake a formalisé son intérêt pour un éventuel rachat du transporteur. EasyJet s'envole de plus de 10 % à la Bourse de Londres ce lundi matin. En cause : l'annonce par la société d'investissement américaine Castlelake qu'elle envisage une offre de rachat de la compagnie aérienne britannique. Le fonds américain avait annoncé vendredi en fin de journée qu'il en était « aux premiers stades d'examen d'une éventuelle offre » visant EasyJet, précisant qu'il n'existait « aucune certitude qu'une offre soit déposée » et à quel prix. Il doit annoncer son intention ferme de faire une offre ou renoncer au plus tard le 26 juin. Il a aussi précisé lundi, dans un nouveau communiqué, détenir déjà 2,14 % du capital de la compagnie aérienne.

#### **Une approche « opportuniste »**

De son côté, le transporteur pointe du doigt dans un communiqué « le caractère très opportuniste du calendrier, alors que le cours de l'action EasyJet est temporairement déprimé en raison de la situation actuelle au Moyen-Orient et de son impact sur la confiance des clients et sur les prix du kérosène ». Le conseil d'administration de la compagnie précise n'avoir eu à ce stade « aucune discussion avec Castlelake et n'a reçu de sa part aucune approche ni aucune proposition » officielle. L'action EasyJet a fondu à la Bourse de Londres de plus de 20 % sur un an.

EasyJet a aussi mis en avant « les importants défis réglementaires, financiers et autres, liés à la mise en œuvre d'une éventuelle prise de contrôle ». Le conseil d'administration « examinera toute proposition qui pourrait être formulée » mais « sera particulièrement attentif à la valorisation et à la capacité de mener l'opération à son terme ».

#### **Période de pertes**

Pour Richard Hunter, analyste chez Interactive Investor, l'approche de Castlake s'explique par la baisse de l'action d'EasyJet ces derniers mois, mais « la complexité de l'opération » et le prix qui pourrait s'avérer trop faible pourraient être « des obstacles significatifs ».

EasyJet avait publié en mai une perte alourdie sur un an au premier semestre de son exercice décalé, pénalisée par la guerre au Moyen-Orient qui a entraîné une hausse des prix du carburant.

Si la période est traditionnellement une saison de pertes pour les compagnies aériennes, EasyJet avait alors prévenu que le second semestre serait lui aussi affecté par le conflit.

### **Trois piratages en trois jours : pourquoi le tourisme va devoir prouver sa sécurité**

*tourmag.com – 2 juin 2026*

Alors que Pierre & Vacances, Belambra et Gîtes de France ont été touchés par des fuites de données en l'espace de quelques jours, Christophe Mazzola, expert en cybersécurité, analyse les failles structurelles du secteur touristique. Il décrypte les risques liés à la conservation des données clients et les enjeux de confiance numérique pour les professionnels du tourisme.

Mi-mai, au moment où les familles bouclent leurs réservations d'été et où le secteur entre dans sa période la plus dense, un même attaquant a rappelé à l'hébergement de vacances une vérité qu'il préférerait ne pas regarder en face. En soixante-douze heures, trois acteurs majeurs ont reconnu une fuite de données.

Le vendredi, Pierre & Vacances-Center Parcs, par sa plateforme « La France du Nord au Sud », filiale de la marque Maeva. Le samedi, Belambra et ses quarante-quatre clubs. Le dimanche, le réseau Gîtes de France.

Trois modèles économiques que tout sépare, réunis en un week-end par la même faiblesse et par le même mode opératoire.

#### **Ce qui a fuité, et ce que personne ne regarde**

Chaque communiqué a tenu à mettre en avant la même chose : aucune donnée bancaire.

Pierre & Vacances précise même qu'aucune adresse e-mail n'aurait été collectée de son côté. Cette formule est devenue un réflexe de communication de crise, et c'est précisément là que se loge l'erreur d'appréciation.

Elle rassure sur le seul risque que le grand public sait nommer, la carte bleue, et détourne l'attention de ce qui a réellement été emporté.

Car le butin est ailleurs. Chez Gîtes de France, près de 389 000 clients sont concernés, sur des réservations qui remontent à 1995, et le lot comprendrait environ 360 000 enregistrements liés à des mineurs et à des enfants inscrits dans des dossiers de séjour.

Noms, dates de nuitées, e-mails, téléphones, adresses postales. Aucun numéro de carte, certes, mais tout le nécessaire pour fabriquer un message de phishing à la crédibilité parfaite. Quand le faux courriel cite la vraie date, le vrai lieu et le prénom réel de l'enfant, la vigilance de la victime ne pèse plus grand-chose.

Dans un secteur où la donnée personnelle est par nature familiale et étalée dans le temps, l'absence de coordonnées bancaires n'est pas une bonne nouvelle, c'est un trompe-l'œil.

### **Un secteur conçu pour servir de démonstration**

L'élément le plus dérangeant n'est pas technique, il est politique. Le pirate n'a pas cherché à monétiser discrètement sa prise. Il a revendiqué son geste publiquement, en expliquant avoir agi pour démontrer, selon ses propres mots, à quel point la France est une passoire en matière de cybersécurité.

Autrement dit, ces trois entreprises n'ont pas affronté une opération criminelle sophistiquée. Elles ont servi de support à une démonstration. Et le choix du tourisme n'a rien d'un hasard.

Le secteur cumule les facteurs de risque que j'observe sur le terrain depuis des années. Des bases qui s'empilent depuis trois décennies sans que personne ne se demande pourquoi une réservation de 1995 existe encore.

A lire aussi : Maeva, Belambra, Gîtes de France... le tourisme frappé par des cyberattaques

Une sous-traitance informatique mutualisée, où plusieurs structures départementales partagent le même prestataire, donc la même faille. Une saisonnalité qui concentre l'activité, la pression et la baisse de garde sur les mêmes semaines.

Et une culture où la sécurité reste vécue comme une ligne de coût technique plutôt que comme une condition de la relation client.

### **Le vrai scandale, ce sont les données qu'on n'aurait jamais dû conserver**

Ce qui me frappe, ce n'est pas que ces attaques aient été possibles, c'est qu'elles étaient prévisibles. Le risque était identifié, sectoriel, documenté depuis des mois. Il manquait l'autre moitié de l'équation : la décision d'agir.

C'est ce que j'appelle l'écart de décision, ce delta structurel entre le moment où l'on sait et le moment où l'on tranche.

Une donnée de 1995 toujours exploitable en 2026 n'est pas un accident technique. C'est une décision de conservation qui n'a jamais été prise, donc jamais arbitrée, donc reconduite par défaut année après année. Le secteur a confondu mémoire commerciale et accumulation passive.

Or la donnée la mieux protégée est celle que l'on ne détient plus. La minimisation et la durée de conservation limitée ne sont pas des contraintes réglementaires à subir, ce sont des leviers de réduction de surface d'attaque : ce qui n'existe plus dans le système ne peut pas fuiter.

Trois décennies de réservations conservées « au cas où » se sont transformées, en un week-end, en trois décennies de responsabilité exposée.

### **Déclarer la sécurité ne suffit plus, il faut pouvoir la prouver**

Dans les semaines qui viennent, chaque acteur du secteur va affirmer qu'il prend la sécurité au sérieux. Le mot n'a plus aucune valeur. Tout le monde le dit, y compris ceux qui viennent de l'apprendre à leurs dépens.

Ce qui aura désormais de la valeur, c'est la capacité à le démontrer, de façon structurée, vérifiable et récurrente. C'est exactement la fonction d'un système de management de la sécurité de l'information.

Une démarche de type ISO 27001, ou ISO 27701 sur le volet spécifique des données personnelles, ne se résume pas à un logo sur un site. Conduite sérieusement, elle force précisément les décisions qui ont manqué ici : un inventaire des actifs et des données, une politique de conservation et de purge, un audit régulier des prestataires, un dispositif de réponse à incident éprouvé avant la crise et non pendant. Là est toute la différence entre la conformité et la résilience.

Un certificat obtenu puis oublié dans un tiroir reste du papier. Un système réellement opéré, avec sa boucle d'amélioration continue et ses revues de direction, transforme la sécurité en routine de gouvernance plutôt qu'en réaction de panique.

Pour un dirigeant du tourisme, l'enjeu se déplace donc. La question n'est plus seulement « suis-je protégé », elle devient « suis-je en mesure de prouver, à un client, à un partenaire, à la CNIL, que ma protection repose sur un système et non sur de la chance ».

### **La confiance numérique, nouvel actif du tourisme**

Pendant des années, choisir une destination s'est résumé à arbitrer entre le prix, l'emplacement et les avis. Cette grille vieillit. À mesure que les fuites s'accumulent, une question plus discrète s'invite dans la décision du voyageur : l'acteur à qui je confie ma famille et mes informations sait-il les protéger ?

La solidité numérique d'un hébergeur devient un critère de choix, au même rang que la propreté d'une chambre ou la qualité d'une table.

Pour les professionnels, ce basculement est une menace pour les uns et une opportunité pour les autres. Ceux qui sauront démontrer leur posture, pièces à l'appui, en feront un argument commercial autant qu'une défense. Le pirate de la mi-mai voulait prouver que la France était une passoire.

Il a surtout rappelé que, dans le tourisme, la confiance ne se gagne plus seulement à l'arrivée des vacanciers. Elle se joue bien en amont, au moment où l'on clique sur « réserver ».