

Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, S. Aziri, C. De Nale, L. Dennoncourt, Y.

Mejri, O.Jacquot, V.Pâté



Sommaire du 3 juin 2026 :

- **KLM : les pilotes obtiennent une hausse salariale de 4,75% après des mois de tensions**
- **Contrôle aérien : la France sous la contrainte de l'Europe**
- **Chine : les surcharges carburant sur les vols intérieurs réduites à partir du 5 juin**
- **Air France-KLM rassure sur l'approvisionnement en kérosène pour cet été**
- **Été 2026 : ITA Airways muscle son réseau entre Rome, l'Espagne et Marseille**
- **Ces 26 lignes aériennes françaises qui vont bénéficier d'une baisse de taxe**
- **États-Unis : la menace de restrictions dans les grands aéroports fait planer le spectre d'un chaos avant la Coupe du monde**
- **Gestion du trafic aérien : Thales et l'ENAC préparent l'aviation de demain**

KLM : les pilotes obtiennent une hausse salariale de 4,75% après des mois de tensions

Air Journal – 02 juin 2026

Après des mois de discussions difficiles, la compagnie néerlandaise KLM et les syndicats de pilotes sont parvenus à un accord de principe sur une nouvelle convention collective. Le texte prévoit une hausse salariale de 4,75% sur deux ans et un élargissement des avantages liés aux billets à tarif réduit, dans un contexte marqué par des tensions financières et opérationnelles.

Un compromis après un long bras de fer social

Le dialogue social aura été particulièrement tendu chez KLM. Depuis l'expiration de la précédente convention collective en mars 2025, les quelque 3 600 pilotes de la compagnie opéraient sans cadre contractuel actualisé. Les négociations se sont étirées sur plusieurs mois, ponctuées de menaces de grève.

La direction refusait initialement toute augmentation salariale, invoquant une rentabilité inférieure à celle de sa partenaire Air France au sein du groupe Air France-KLM, ainsi qu'une pression croissante sur les coûts. Parmi les facteurs avancés : la hausse des redevances à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol et l'envolée des prix du carburant, accentuée par les tensions géopolitiques au Moyen-Orient.

Une hausse salariale encadrée et des avantages élargis

L'accord finalement trouvé prévoit une augmentation des salaires de 4,75% étalée sur deux ans. Il inclut également une extension du dispositif permettant aux pilotes d'acheter des billets à tarif préférentiel. Selon Ruud Stegers, président du syndicat de pilotes VNV, principal représentant de la profession aux Pays-Bas, cet avantage sera désormais accessible jusqu'à quatre ans après l'âge de départ à la retraite fixé à 58 ans. « Il s'agit d'un accord équilibré compte tenu de la situation de l'entreprise », a-t-il déclaré au quotidien économique néerlandais Financieele Dagblad.

La question sensible de l'équité interne

Au cœur des négociations : la question de l'équité entre catégories de personnel. Les pilotes ont fait valoir que les personnels au sol avaient déjà obtenu une revalorisation de 3,25% dans le cadre d'un accord distinct. Un argument d'autant plus sensible que, quelques mois plus tôt, les syndicats avaient utilisé un raisonnement inverse pour défendre les salariés au sol, rappelant que les pilotes avaient bénéficié de 29 millions d'euros de redistribution en janvier 2025. Ce jeu de balancier social a contribué à structurer les discussions et à pousser la direction vers un compromis.

KLM sous pression économique structurelle

Cet accord intervient dans un contexte plus large de fragilité relative pour KLM au sein du groupe Air France-KLM. La compagnie néerlandaise affiche une rentabilité inférieure à celle de sa sœur française, en partie en raison des contraintes opérationnelles à Schiphol, où les capacités sont plafonnées pour des raisons environnementales, de coûts d'exploitation plus élevés et d'un réseau long-courrier exposé à des zones géopolitiquement instables. Dans ce contexte, la direction cherche à contenir ses dépenses tout en évitant une dégradation du climat social, crucial pour la continuité des opérations.

Si les syndicats et la direction ont trouvé un terrain d'entente, l'accord n'est pas encore définitivement entériné. Il doit désormais être soumis au vote des membres des organisations représentatives, dont le puissant syndicat VNV. Le résultat de cette consultation déterminera l'entrée en vigueur effective de la nouvelle convention collective.

Contrôle aérien : la France sous la contrainte de l'Europe

Air&Cosmos – 2 juin 2026

Si la réforme du contrôle aérien français, notamment via 4-Flight, connaît des retards au niveau national, elle doit aussi s'apprécier au regard d'un cadre européen plus vaste, avec une standardisation et une coordination complexes entre les différents Etats membres.

Depuis de nombreuses années, le contrôle aérien français court après après les retards pris dans la modernisation de ses outils. Celle-ci s'avère d'autant plus complexe qu'elle s'inscrit dans le cadre du Ciel unique européen, qui impose aux États membres des standards technologiques et des critères d'interopérabilité dans leur système respectif de gestion du trafic aérien (ATM). La France semble enfin sur la bonne voie avec la mise en place - encore progressive - du système 4-Flight en partenariat avec Thales.

Remise à niveau, sans plus

Cela doit lui permettre de répondre aux exigences européennes, définies dans le cadre du programme de recherche et de coordination Sesar. Bras armé technologique du Ciel unique, celui-ci a établi un certain nombre de capacités incontournables, ainsi qu'un plan de déploiement avec un Projet commun n°1 (CP1) qui va s'imposer à tous les Etats membres de l'Union européenne d'ici 2028.

« 4-Flight permet à la France de franchir la barre de CP1, avec un passage au tout électronique », explique Marc Dufourmantelle, vice-président pour la stratégie et l'innovation de la branche mobilité aérienne de Thales. Jusqu'à maintenant, les contrôleurs français avaient encore à des « strips » (bandes de papier où sont inscrites

les informations de vol d'un aéronef). C'est dire si le système français avait besoin d'un coup de jeune. Marc Dufourmantelle prévient néanmoins que 4-Flight « ne permettra pas de passer la barre de la réglementation CP2 en discussion. Il est donc important pour la France et pour la DSNA en particulier de préparer d'ores et déjà le futur système de contrôle aérien après 2030 »

« Dans cette nouvelle réglementation, il y a la mise en œuvre de l'ATM du futur tel qu'adopté par Sesar, dans l'European ATM Master Plan, le 12 décembre 2024. Ce Master Plan définit un certain nombre d'objectifs stratégiques, dont le « New Service Delivery Model », qui est un élément clé dont nous discutons au niveau européen », poursuit-il. Celui-ci repose sur trois piliers : une architecture ouverte et modulaire, une plateforme cloud de mise en œuvre, et la décomposition par l'architecture initiale d'un certain nombre de services qui pourront être fournis séparément par les industriels du secteur.

Concurrents et partenaires

Sesar implique donc que des fournisseurs industriels, habituellement en concurrence, se coordonnent pour proposer des systèmes différents mais inter-opérables. C'est d'ailleurs le rôle de l'entreprise commune Sesar JU, qui réunit acteurs publics et privés. Celle-ci a permis de structurer un véritable écosystème du contrôle aérien en Europe.

D'autres circuits se sont montés en parallèle, comme le précise Marc Dufourmantelle : « Avec les autres industriels européens, nous avons mis en place une plateforme informelle, baptisée LIFT (acronyme de Leonardo, Indra, Frequentis, Thales), qui regroupe les quatre fournisseurs industriels principaux pour les systèmes de contrôle aérien en Europe et dans le monde. ».

« Nous nous coordonnons avec les autres industriels du secteur pour piloter les efforts de standardisation des produits et services de contrôle aérien (ATC). Chez Thales, la ligne de produits de systèmes de contrôle aérien s'appelle TopSky ATC. Cette nouvelle génération de systèmes sera conforme aux éléments attendus dans la réglementation CP2. Les systèmes TopSky ATC qui sont en cours de développement, ont déjà été vendus en avance de phase à douze pays européens. Mais pas à la France. Tout reste ouvert et nous espérons que la France les adoptera », assure-t-il ainsi.

Un quart de siècle après son lancement, le Ciel unique européen progresse sur le plan technologique, mais reste encore loin de ses objectifs opérationnels. La difficulté n'est pas nouvelle : « Eurocontrol a été créée après la Seconde Guerre Mondiale pour pouvoir unifier le ciel européen. L'objectif initial était la mise en œuvre d'un "ciel unique européen" pur et parfait avec, en théorie, un seul espace aérien géré par un seul PSNA*, explique Marc Dufourmantelle. Pour des raisons assez évidentes, qui se sont encore renforcées ces derniers temps, les pays membres de l'Union européenne ont souhaité

garder la main sur leurs espaces aériens qu'ils considèrent être des espaces souverains.

»

D'où des « des complexités avec un fort cloisonnement », concède Marc Dufourmantelle, qui déplore ainsi « les difficultés pour gérer de manière coordonnée l'espace aérien européen qui est l'un des plus denses au monde, dans un contexte de forte croissance des vols et du trafic ».

Chine : les surcharges carburant sur les vols intérieurs réduites à partir du 5 juin

Air Journal – 3 juin 2026

Les principales compagnies chinoises, dont Air China, ont annoncé une réduction des surcharges carburant sur les vols intérieurs pour les billets émis à partir du 5 juin, après une forte hausse intervenue en avril.

La mesure allège légèrement la facture des passagers sur un marché domestique géant, mais toujours confronté à la volatilité des prix de l'énergie et aux injonctions de rentabilité.

Surcharges carburant en baisse à partir du 5 juin

Selon les informations publiées mardi par Air China et d'autres transporteurs chinois, les surcharges carburant appliquées sur les vols intérieurs seront réduites pour les billets vendus à compter du 5 juin. Les compagnies indiquent que la surtaxe sera ramenée à 80 yuans (environ 11,7 dollars) par segment pour les tronçons de 800 km ou moins, et à 150 yuans pour les routes plus longues.

Par rapport aux niveaux actuels, cela représente une baisse de 10 yuans sur les segments de 800 km ou moins et de 20 yuans sur les vols plus longs, indiquent les compagnies dans leurs communications. Les nourrissons sont exemptés de cette surcharge, tandis que les enfants, les militaires blessés et les policiers handicapés bénéficient d'une réduction de 50%. Ces paramètres sociaux sont explicitement précisés dans la grille tarifaire annoncée par les transporteurs.

Un recul après une hausse spectaculaire en avril

Cette baisse intervient moins de deux mois après un relèvement spectaculaire de ces mêmes surcharges carburant par les grands transporteurs du pays. Début avril, Air China, China Eastern, China Southern et Xiamen Airlines avaient multiplié par six la surtaxe carburant domestique, passant de 10/20 yuans à 60/120 yuans par segment, respectivement pour les vols de moins ou plus de 800 km, à compter du 5 avril.

Cette hausse était liée à la flambée des coûts énergétiques dans un contexte de tensions géopolitiques et de renchérissement du kérosène. La réduction annoncée pour le 5 juin ramène donc les niveaux à 80/150 yuans, soit au-dessus des montants d'avant avril,

mais en retrait de la marche forcée imposée au printemps. Cette trajectoire illustre l'ajustement graduel des compagnies entre couverture de leurs coûts et sensibilité du marché domestique au prix.

Un marché domestique clé pour les compagnies chinoises

Le réseau intérieur chinois est l'un des plus vastes au monde, avec des centaines de lignes reliant les métropoles côtières aux villes de l'intérieur et aux régions plus éloignées. Pékin encourage de longue date le développement de ce réseau comme levier de cohésion territoriale et de croissance, ce qui se traduit par un encadrement très étroit des grandes compagnies publiques que sont Air China, China Eastern et China Southern.

Dans ce cadre, les surcharges carburant constituent un outil de flexibilité tarifaire permettant aux transporteurs d'ajuster plus rapidement une partie de leurs recettes aux coûts de l'énergie, sans modifier en permanence les tarifs de base. Le recours massif à ces surcharges au printemps, suivi d'un léger recul début juin, traduit la volonté des compagnies de préserver leurs marges sur le domestique, alors que la concurrence reste vive avec les low cost locales et le rail à grande vitesse.

Air France-KLM rassure sur l'approvisionnement en kérosène pour cet été

La Tribune – 2 juin 2026

Le groupe aérien assure que la guerre au Moyen-Orient n'entraînera ni perturbations d'approvisionnement en kérosène ni annulations de vols cet été, malgré un contexte pétrolier tendu.

Air France-KLM veut se montrer confiant face aux inquiétudes liées aux tensions géopolitiques et à leurs répercussions sur les marchés énergétiques. Le groupe aérien estime que son activité estivale ne sera pas affectée par d'éventuelles contraintes sur l'approvisionnement en carburant.

Air France et sa compagnie sœur KLM « ne prévoient aucune perturbation de l'approvisionnement en carburant cet été », bien que la guerre continue au Moyen-Orient, a affirmé mardi le groupe de transport aérien.

Dans un message destiné aux professionnels du voyage, la maison mère précise également ses intentions opérationnelles pour la saison estivale : « Air France et KLM ne prévoient aucune perturbation de l'approvisionnement en carburant cet été et maintiendront leurs programmes de vols initialement prévus », a écrit Air France-KLM sur son site internet pour les professionnels du voyage. Le groupe va plus loin en excluant toute conséquence directe sur le trafic aérien : « Aucune annulation n'est attendue pour cette raison », a ajouté le groupe.

Sur le plan commercial, Air France-KLM rappelle par ailleurs sa politique tarifaire, consistant à ne pas répercuter a posteriori les fluctuations du prix du carburant sur les billets déjà vendus.

Coûts d'approvisionnement

Ces déclarations interviennent dans un contexte de forte tension sur le marché pétrolier, après la guerre déclenchée le 28 février par les États-Unis et Israël contre l'Iran, qui a entraîné une interruption des exportations de pétrole brut et de kérosène depuis plusieurs pays du Golfe. Une situation qui affecte principalement l'Asie, et dans une moindre mesure l'Europe.

Dès avril, l'Agence internationale de l'énergie alertait sur le risque de pénurie en cas de blocage prolongé du détroit d'Ormuz, tandis que les compagnies aériennes multipliaient les messages de rassurance à destination des passagers et des marchés.

Dans les faits, l'impact se concentre surtout sur les coûts d'approvisionnement en carburant pour les transporteurs, une hausse partiellement répercutée sur les tarifs aériens. Les aéroports européens restent, eux, approvisionnés normalement en kérosène, ce qui permet de sécuriser les opérations.

« Jusqu'ici, l'UE a connu des effets sur les prix, sans interruptions de l'approvisionnement au niveau des consommateurs », relevait dimanche la Commission européenne dans un point de situation, après trois mois de guerre.

Été 2026 : ITA Airways muscle son réseau entre Rome, l'Espagne et Marseille

Air Journal – 2 juin 2026

ITA Airways renforce fortement son réseau d'été 2026 autour de son hub de Rome-Fiumicino, avec l'ouverture de liaisons saisonnières quotidiennes vers Malaga, Valence et Marseille, mais aussi des hausses de fréquences vers la Tunisie, la Méditerranée insulaire, Londres Heathrow, Houston, Bangkok et Delhi.

La compagnie italienne confirme ainsi son positionnement de transporteur de référence sur le bassin méditerranéen tout en accélérant sur le long-courrier vers l'Amérique du Nord et l'Asie.

Nouvelles liaisons Rome–Malaga, Rome–Valence et Rome–Marseille

Depuis le 1er juin 2026, ITA Airways exploite trois nouvelles lignes saisonnières quotidiennes au départ de Rome-Fiumicino vers Malaga, Valence et Marseille, programmées jusqu'au 30 septembre 2026. Ces destinations figurent désormais dans la carte officielle des vols été de la compagnie, aux côtés d'autres liaisons méditerranéennes comme Ibiza, Palma de Majorque ou Nice.

Les inaugurations ont été célébrées dans chacun des trois aéroports, en présence de représentants institutionnels, des autorités aéroportuaires et des équipes commerciales d'ITA Airways, selon le communiqué. « C'est avec grand plaisir que nous annonçons le lancement de nouvelles liaisons saisonnières vers Malaga, Valence et Marseille », a déclaré Emiliana Limosani, Chief Commercial, Network & Incentive Management Officer d'ITA Airways, soulignant que « ces nouvelles routes renforcent l'offre Été 2026 d'ITA Airways vers certaines des destinations loisirs les plus recherchées de la saison, élargissant les possibilités de voyage pour nos passagers et renforçant davantage le rôle stratégique de notre hub de Rome Fiumicino ».

Un hub romain tourné vers la Méditerranée

La saison été 2026 d'ITA Airways s'articule autour de 72 destinations, dont 19 domestiques, 36 internationales et 17 intercontinentales, avec 12 liaisons saisonnières vers les îles italiennes, grecques et espagnoles. Outre Malaga, Valence et Marseille, le programme estival comprend notamment des lignes saisonnières vers Mykonos, Alicante et Trapani, ainsi qu'une montée en puissance vers Brindisi, Lampedusa, Pantelleria, Palma de Majorque et Nice.

Le lien avec l'Afrique du Nord est également renforcé : la liaison Rome–Tunis bénéficie de sept fréquences hebdomadaires supplémentaires entre juin et septembre, confirmant l'importance stratégique de cette région dans le développement du réseau. Sur le marché intérieur, de nouveaux services saisonniers Olbia–Turin et Olbia–Gênes, opérés en août avec une rotation hebdomadaire le samedi, complètent l'offre vers la Sardaigne.

Long-courrier : Houston, Londres Heathrow, Bangkok et Delhi en renfort

Parmi les faits marquants de l'été 2026 figure le lancement de la desserte Rome–Houston, première liaison sans escale entre les deux hubs. Présentée à la fois à la BIT de Milan et à l'ITB de Berlin, cette ligne s'inscrit dans la stratégie de renforcement d'ITA Airways sur le marché nord-américain, jugé « stratégique pour le développement du réseau intercontinental » par la compagnie. La liaison doit atteindre cinq fréquences hebdomadaires entre juin et septembre, en complément d'un réseau déjà étendu vers New York, Boston, Washington, Los Angeles, Miami, San Francisco, Toronto, São Paulo, Buenos Aires ou Rio de Janeiro.

En Europe, ITA Airways remet également Londres Heathrow au cœur de sa stratégie, avec une liaison Rome–LHR opérée deux fois par jour à partir de la saison été 2026, en complément de ses services vers London City. À plus long rayon d'action, la compagnie renforce ses vols vers l'Asie, particulièrement vers la Thaïlande et l'Inde : tout au long du mois d'août 2026, la liaison Rome–Bangkok passe de trois à cinq fréquences hebdomadaires, tandis que la route Rome–Delhi devient quotidienne, avec sept vols par semaine, « en réponse à la demande croissante de voyages long-courriers vers des destinations présentant un fort intérêt touristique et culturel », selon le transporteur.

Une flotte en croissance et l'ombre portée de Lufthansa

Ces développements interviennent alors qu'ITA Airways poursuit le rajeunissement de sa flotte, composée majoritairement d'appareils de nouvelle génération (Airbus A320neo, A321neo et A330neo) déployés progressivement sur les lignes européennes et intercontinentales. La compagnie met en avant, notamment lors de salons comme l'ITB de Berlin, les gains en consommation de carburant et en émissions de CO₂ de ces biréacteurs modernisés.

Sur le plan capitalistique et stratégique, ITA Airways est en cours d'intégration au sein du groupe Lufthansa, qui a pris 41% du capital, et doit rejoindre Star Alliance au cours de la première moitié de 2026, après avoir quitté progressivement SkyTeam. Cette convergence devrait s'accompagner d'un renforcement des accords de partage de codes avec Lufthansa, Swiss, Austrian ou Brussels Airlines, et faire de Rome-Fiumicino un pivot méditerranéen du réseau du groupe germano-italien.

Ces 26 lignes aériennes françaises qui vont bénéficier d'une baisse de taxe

Ouest France - 2 juin 2026

Effectif depuis le 1^{er} juin, 26 dessertes intérieures françaises vont désormais bénéficier d'un taux réduit de taxe sur le transport aérien de passagers. Cette fameuse TSBA tant décriée depuis qu'elle existe et surtout depuis qu'elle a été multipliée par trois l'an dernier.

La TSBA, c'est quoi ?

En deux mots, afin de trouver quelque argent, le gouvernement français avait souhaité dans le cadre de la loi de Finances 2025 mettre en place un nouveau système de taxes sur l'aérien, et plus particulièrement augmenter la fiscalité sur les billets d'avion au départ de l'hexagone. En triplant notamment ce que l'on appelle la Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion (TSBA), autrement connue aussi sous le nom de « Taxe Chirac ».

Créée à l'époque du Président en 2006, le but de celle-ci était de mettre en place une contribution financière solidaire, puis écologique, prélevée sur le transport aérien mondial. De petits montants ajoutés au prix du billet selon la classe et le type de vol prévu, afin d'aider à la fois la planète et les pays en développement. Une bonne idée en soi mais qui, au final, ne verra le jour qu'en France ou presque... et dont la principale conséquence sera de fait de pénaliser le transport aérien français par rapport à la concurrence en renchérissant son coût. Surtout depuis le triplement de l'an dernier.

Bref, c'est cette TSBA que les autorités ont décidé de revoir à la baisse, du moins pour 26 lignes domestiques considérées comme « essentielles à l'aménagement du territoire

». Ce qui va permettre de « soutenir la connectivité de territoires parmi les moins bien desservis et d'alléger le prix du transport aérien de et vers ceux-ci ».

Du coup, la taxe sur ces vols spécifiques va baisser des deux tiers, passant en classe Eco de 7,40 € à 2,63 €. Une mesure qui, si pour l'instant ne concerne que la métropole, devrait un jour prochain se voir étendue de la même façon à l'outre-mer.

Les 26 lignes concernées

De/vers Paris : Aurillac-Paris, Brive-Paris, Le Puy-Paris, Castres-Paris, Rodez-Paris, Limoges-Paris et Tarbes-Paris.

De/vers la Corse : Ajaccio-Marseille, Ajaccio-Nice, Ajaccio-Paris, Bastia-Marseille, Bastia-Nice, Bastia-Paris, Calvi-Marseille, Calvi-Nice, Calvi-Paris, Figari-Marseille, Figari-Nice et Figari-Paris.

Autres dessertes : Brest-Ouessant, La Rochelle-Lyon, Limoges-Lyon, Poitiers-Lyon, Strasbourg-Copenhague, Strasbourg-Madrid et Strasbourg-Munich.

États-Unis : la menace de restrictions dans les grands aéroports fait planer le spectre d'un chaos avant la Coupe du monde

Air Journal – 3 juin 2026

Les compagnies aériennes et les grandes organisations professionnelles du voyage et du commerce mettent en garde la Maison Blanche contre une possible suspension des opérations douanières dans certains grands aéroports américains desservant l'international, dont Newark, Boston, Chicago ou Los Angeles.

Une telle décision, liée au bras de fer entre l'administration Trump et les « villes sanctuaires », pourrait bloquer des dizaines de millions de passagers, perturber les chaînes logistiques et ternir l'image des États-Unis à l'approche de la Coupe du monde de football 2026.

Menace sur les aéroports des « villes sanctuaires »

Jeudi dernier, le secrétaire au département de la Sécurité intérieure (DHS), Markwayne Mullin, a indiqué que l'administration Trump envisageait de retirer les agents de la Customs and Border Protection (CBP) de l'aéroport de Newark Liberty (New Jersey), ce qui reviendrait de facto à suspendre le traitement des passagers et du fret internationaux. Cette mesure serait motivée, selon lui, par « le manque de coopération » des autorités locales avec les services fédéraux de l'immigration, Newark étant situé dans une juridiction qualifiée de « sanctuaire ».

Le responsable du DHS a également évoqué la possibilité d'étendre ce dispositif à plus d'une douzaine d'autres aéroports implantés dans des villes appliquant des politiques similaires vis-à-vis de l'Immigration and Customs Enforcement (ICE), comme Boston,

Denver, Philadelphie, Chicago, Los Angeles, Seattle ou San Francisco. Le département de la Justice a déjà identifié l'an dernier une trentaine d'États, de villes et de comtés répondant à cette définition, sans qu'une liste précise d'aéroports ciblés n'ait toutefois été publiée à ce stade.

Un risque de « chaos inutile » pour le transport aérien

Face à ces déclarations, plusieurs organisations, dont la Chambre de commerce américaine, Airlines for America, la National Retail Federation et l'U.S. Travel Association, ont publié un communiqué commun pour dénoncer un projet jugé déstabilisant pour l'ensemble du système aérien. « La suspension des opérations douanières dans ces aéroports risque de provoquer un chaos inutile dans l'ensemble du système de transport aérien du pays », avertissent-elles, rappelant l'interdépendance des réseaux internationaux.

« Les réseaux aériens internationaux sont hautement interconnectés, et des changements opérationnels dans un petit nombre de grands aéroports se répercuteront rapidement à travers le pays, affectant négativement les voyageurs, les expéditions de fret, les chaînes d'approvisionnement et les communautés qui dépendent de ces connexions », ajoutent-elles dans ce même texte. Selon les estimations de l'U.S. Travel Association, une fermeture totale des arrivées et départs internationaux dans un groupe d'une vingtaine d'aéroports pourrait affecter jusqu'à plusieurs dizaines de millions de passagers par an, avec un impact économique agrégé de l'ordre de plusieurs dizaines de milliards de dollars.

Passagers, compagnies et fret en première ligne

Les compagnies membres d'Airlines for America (A4A), qui regroupe notamment American Airlines, Delta Air Lines, United Airlines, Southwest et d'autres transporteurs américains, redoutent un scénario dans lequel des vols internationaux seraient contraints d'être déroutés vers un nombre limité d'aéroports encore autorisés à traiter les flux internationaux. Cela générerait une surcharge des terminaux, des files d'attente interminables aux contrôles frontières et une recrudescence de vols annulés ou fortement retardés, y compris pour le trafic domestique connecté.

Le fret aérien serait tout aussi vulnérable, voire davantage, en raison de la concentration de cargaisons à forte valeur ajoutée dans quelques hubs. « Le fret aérien ne peut pas être réacheminé sans conséquences économiques graves », a averti la Cargo Airline Association, citée par plusieurs médias spécialisés, en référence à la dépendance de certains secteurs – produits pharmaceutiques, composants électroniques, semi-conducteurs – aux flux express et just-in-time transitant par ces plateformes.

Des mises en garde jusque dans l'administration Trump

La fermeté affichée par le secrétaire à la Sécurité intérieure ne fait pas l'unanimité au sein même de l'exécutif. Le secrétaire aux Transports, Sean Duffy, a ainsi déclaré que ce retrait d'agents de la CBP dans les aéroports des villes sanctuaires « n'avait aucun sens », soulignant le risque de paralyser un secteur déjà confronté à des tensions de capacités et de main-d'œuvre.

L'U.S. Travel Association s'est également fendue d'un communiqué particulièrement sévère : « Une telle mesure aurait des conséquences dévastatrices pour l'industrie du voyage et pour les communautés qui dépendent des visites internationales », a estimé Geoff Freeman, son président-directeur général. Ces prises de position illustrent la fracture entre une logique de pression migratoire et les impératifs de continuité du transport aérien, considéré comme infrastructure critique pour l'économie américaine.

Tensions migratoires et calendrier sportif explosif

Le débat intervient dans un contexte de durcissement de la politique migratoire américaine, déjà au cœur de plusieurs controverses liées aux visas, aux cautions exigées pour certains ressortissants ou aux interdictions d'entrée visant quelques pays. À l'approche de la Coupe du monde 2026, organisée conjointement par les États-Unis, le Canada et le Mexique, ces signaux contradictoires inquiètent les acteurs du tourisme comme les compagnies aériennes.

La FIFA et les autorités américaines anticipent au total environ 5 millions de visiteurs supplémentaires pour le tournoi, dont la majorité transitera par des hubs américains, avec 60 des 80 matches prévus sur le sol des États-Unis. Des plateformes telles que New York-JFK, LaGuardia et Newark Liberty seront en première ligne pour acheminer les supporters vers le MetLife Stadium du New Jersey, qui doit accueillir plusieurs rencontres majeures, dont la finale programmée le 19 juillet 2026. L'U.S. Travel Association prévient qu'un blocage des flux internationaux « porterait atteinte à l'image du pays comme destination d'accueil » au moment même où celui-ci espère un record de visiteurs étrangers grâce au Mondial.

Gestion du trafic aérien : Thales et l'ENAC préparent l'aviation de demain

Aerocontact.com – 2 juin 2026

Le 27 mai dernier, Thales et l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) ont annoncé la signature d'un partenariat stratégique visant à anticiper les mutations du transport aérien. Conclu pour une durée minimale de trois ans lors du salon Airspace World à Lisbonne, cet accord s'articule autour de deux axes majeurs : l'innovation technologique et la formation des talents.

Au cœur de cette collaboration figure un objectif commun : accélérer le développement de solutions de gestion du trafic aérien (ATM) plus sûres, plus intelligentes et plus durables. En combinant l'expertise industrielle de Thales - notamment en systèmes de contrôle aérien, intelligence artificielle, cybersécurité et technologies embarquées - avec les compétences académiques et réglementaires de l'ENAC, les deux partenaires entendent faire émerger des concepts avancés répondant aux défis actuels du secteur.

Parmi les pistes explorées, le recours à l'intelligence artificielle pour optimiser l'espace aérien et améliorer les trajectoires de vol occupe une place centrale. Ces innovations pourraient permettre aux compagnies aériennes de réduire leur consommation de carburant et de diminuer les émissions de CO₂ jusqu'à 10%. Le développement de systèmes de contrôle aérien de nouvelle génération figure également parmi les priorités, avec l'ambition d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic.

Au-delà de la recherche, le partenariat met l'accent sur la formation, considérée comme un levier clé de transformation du secteur. L'ENAC adaptera et enrichira ses programmes afin de répondre aux évolutions des métiers, notamment ceux de contrôleur aérien. L'objectif est de former des ingénieurs et des managers dotés d'une vision globale de l'écosystème aéronautique, en phase avec les besoins d'une industrie en pleine mutation.

Cette coopération vise à renforcer les passerelles entre formation académique et monde professionnel, en offrant de nouvelles opportunités de parcours, de la formation initiale jusqu'à la recherche doctorale. Elle entend également favoriser une plus grande représentation des femmes dans l'aéronautique.

Enfin, les deux partenaires souhaitent développer un écosystème collaboratif en associant startups, laboratoires de recherche et institutions. Une dynamique déjà illustrée en Mongolie, où le système ATM de Thales est déployé en parallèle des programmes de formation de l'Ecole.

Olivier Chansou, directeur de l'ENAC, a déclaré à ce propos : « avec Thales, nous créons un écosystème unique où la recherche académique rencontre l'expertise terrain. Nos étudiants et chercheurs bénéficieront d'un environnement stimulant pour préparer et imaginer l'aviation de 2050. »

De son côté, Youzec Kurp, vice-président Airspace Mobility Solutions chez Thales, a ajouté : « ce partenariat avec l'ENAC est clé dans notre stratégie d'innovation ouverte. Ensemble, nous allons accélérer dans les technologies critiques pour une aviation plus sûre, plus intelligente et plus durable, en formant les talents afin qu'ils acquièrent les compétences nécessaires pour gérer l'écosystème ATM complexe et dynamique, d'aujourd'hui et de demain. »

PROGEXA

*Des experts au service exclusif
des représentants du personnel*

70 Rue d'Hautpoul - 75019 Paris

accueil@progexa.fr

01 53 38 92 10