

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 4 juin 2026 :

- **Carburant : Air France-KLM rassure et lance des billets modifiables sans frais pour l'été**
 - **Bagage gratuit, indemnité retard, annulation de vol... Les droits des passagers aériens suspendus à un ultime bras de fer européen**
 - **Première baisse du trafic aérien depuis l'après-Covid**
 - **Guerre au Moyen-Orient : l'aéroport du Koweït frappé par des drones iraniens, un mort, plusieurs blessés et des dégâts substantiels**
 - **Sénégal : AIBD : Dette , menace de grève, "deux poids deux mesures"... Les syndicats du secteur aérien lancent un ultimatum à l'État**
 - **AirAsia Philippines menacée de suspension pour 4,7 millions de dollars d'impayés**
 - **Air Austral visée par une revendication de fuite de données**
 - **Nouveau cap décisif franchi dans la méga-commande indienne de Rafale**
-

Carburant : Air France-KLM rassure et lance des billets modifiables sans frais pour l'été

Air Journal – 04 juin 2026

Air France, KLM et Transavia assurent pouvoir maintenir leur programme de vols pour l'été 2026, malgré les inquiétudes liées à la disponibilité du carburant dans certains aéroports, et lancent une campagne de billets modifiables sans frais au départ de la France afin de lever les hésitations des voyageurs.

Air France-KLM veut lever les doutes sur le carburant

À l'approche des grands départs, le groupe Air France-KLM prend les devants pour rassurer sa clientèle sur le bon déroulement de la saison estivale. Depuis le printemps, plusieurs acteurs du secteur ont pointé des tensions ponctuelles d'approvisionnement en carburant dans certains aéroports, sur fond de hausse des prix de l'énergie et de conflits géopolitiques, en particulier au Moyen-Orient.

Dans un message adressé au marché et aux voyageurs, le groupe affirme suivre « en permanence la situation dans les escales desservies » par ses compagnies et estime que « les signaux sont au vert » pour les mois de juillet et août 2026. Sur cette période, Air France, KLM et Transavia prévoient d'assurer près de 2200 vols par jour vers plus de 320 destinations dans le monde, toutes marques confondues.

« Transporter tous nos clients cet été »

La tonalité se veut résolument rassurante. « Air France, KLM et Transavia transporteront tous leurs clients cet été », déclare Benjamin Smith, directeur général d'Air France-KLM, cité dans la communication du groupe. Selon ce dernier, les équipes opérationnelles suivent de près les niveaux de stock dans les principaux hubs de la compagnie, notamment Paris-Charles-de-Gaulle, Amsterdam-Schiphol et Paris-Orly, ainsi que dans un certain nombre d'escales sensibles.

Le groupe indique d'ailleurs qu'aucun réajustement tarifaire ne sera demandé aux passagers ayant déjà réservé et payé leur billet, même en cas de nouvelle hausse des coûts de carburant. Une précision qui tranche avec les pratiques habituelles de certains transporteurs consistant à répercuter, via des surcharge carburant, une partie de la volatilité du prix du baril sur les billets déjà émis.

Des billets modifiables sans frais au départ de France

En parallèle de ce message de confiance sur la capacité opérationnelle, Air France-KLM mise sur la flexibilité pour stimuler les réservations de dernière minute. À partir du 3 juin 2026, Air France, KLM et Transavia lancent une campagne promotionnelle inédite pour des voyages au départ de la France, avec des billets modifiables sans frais, quel que soit le tarif ou la cabine de voyage.

Pour Air France et KLM, l'offre vise les vols long-courriers au départ de la France : tous les billets achetés entre le 3 et le 17 juin 2026 seront modifiables sans frais jusqu'à la date effective du voyage, indépendamment de la classe choisie (Economy, Premium ou Business) ou du niveau de tarif. Le principe rejoint l'esprit des offres Flex déjà déployées par le groupe sur certains segments affaires, mais s'applique cette fois de manière élargie, sans surcoût de modification, sur une fenêtre commerciale limitée.

Transavia : l'option Flex offerte pendant une semaine

Du côté de Transavia France, filiale low cost du groupe, la campagne se traduit par la gratuité de l'option Flex du 3 au 9 juin 2026 sur toutes les liaisons au départ de la France métropolitaine. Habituellement facturée 10 euros, cette option permet de modifier son voyage sans frais jusqu'à deux heures avant le départ, un élément clé pour une clientèle loisirs sensible aux aléas de calendrier.

Transavia accompagne cette flexibilité renforcée par une sélection de tarifs promotionnels, par exemple des vols Paris-Orly-Marrakech à partir de 69 euros l'aller simple, ou Paris-Orly-Héraklion et Palerme à partir de 40 euros. Pour la saison été 2026, la compagnie poursuit par ailleurs l'élargissement de son réseau, avec de nouvelles destinations comme Wrocław (Pologne) ou Alghero (Sardaigne), et un renforcement de certaines lignes régionales, confirmant son rôle croissant au sein du portefeuille de marques d'Air France-KLM.

Un programme estival dense, malgré quelques ajustements

Sur le plan purement opérationnel, Air France prévoit pour l'été 2026 un réseau d'environ 170 destinations dans 73 pays, avec une croissance de capacités long-courrier d'environ 2% par rapport à l'été précédent, tirée notamment par l'Amérique du Nord. Au total, les différentes marques du groupe desservent plus de 320 destinations dans près de 100 pays, en combinant les réseaux moyen- et long-courriers.

Ce programme reste toutefois soumis à des ajustements pour des raisons à la fois économiques et géopolitiques. Air France-KLM a récemment abaissé ses prévisions 2026 en raison de la guerre au Moyen-Orient, et plusieurs vols vers la région (notamment Dubaï, Tel-Aviv, Riyad ou Dammam) ont été suspendus par précaution. Transavia a également annoncé une légère réduction de ses vols en mai-juin 2026 en raison de la hausse des prix des carburants, avec moins de 2% des vols annulés et des solutions de rebooking ou de remboursement pour les passagers concernés.

Flexibilité, un outil de réassurance commerciale

La campagne de billets modifiables sans frais s'inscrit dans la continuité des politiques de flexibilité mises en place pendant la crise sanitaire, lorsque les compagnies avaient rendu leurs billets largement modifiables et remboursables afin de maintenir la demande dans un contexte d'incertitude. En 2022, Air France proposait déjà des billets 100% modifiables et remboursables sans frais jusqu'au jour du départ pour tout voyage jusqu'au 31 mars 2022, dans le cadre du programme « Air France Protect ».

Joël Ricci

Bagage gratuit, indemnité retard, annulation de vol... Les droits des passagers aériens suspendus à un ultime bras de fer européen

Les Echos – 3 juin 2026

Depuis treize ans, le Parlement et le Conseil des Etats tentent de trouver un compromis entre préservation de la compétitivité des compagnies aériennes et défense des consommateurs. Une négociation de la dernière chance est entamée depuis 24 heures.

Les pourparlers de la dernière chance. Depuis mardi après-midi, le Parlement européen et les représentants des Etats membres du Conseil sont réunis à Bruxelles, sous l'égide de la Commission, pour tenter d'enfin accorder leurs violons sur la révision du droit des passagers aériens. Les discussions, tenues pour la première fois depuis treize ans dans le cadre d'une procédure de conciliation, se sont prolongées jusqu'au petit jour sans avancées réelles, avant d'être finalement prolongées mercredi.

En treize ans de négociations, les Européens n'ont jamais pu trouver de terrain d'entente. Cette réunion est l'ultime fenêtre avant la date butoir du 15 juin. Faute d'accord, les règles actuelles, adoptées en 2004, resteraient en vigueur. Principale pierre d'achoppement, la réforme du système d'indemnisation des passagers en cas de retard d'un vol.

Actuellement, le règlement no 261 prévoit une indemnité payée par les compagnies aériennes allant de 250 à 600 euros (selon la distance de vol) pour les voyageurs en cas de retard de plus de trois heures. Le Conseil défend un allègement de ces obligations pesant sur les transporteurs et chiffrées à 8,1 milliards d'euros par an par la Commission.

Assurer la compétitivité du secteur

A l'opposé, le Parlement s'est érigé, lui, en défenseur des consommateurs et ne se dit « pas près d'accepter un compromis qui affaiblirait les droits dont bénéficient actuellement les passagers ». « Nous soutenons l'équilibre économique des compagnies européennes mais certainement pas au détriment des passagers aériens », explique aux « Echos » l'eurodéputé socialiste François Kalfon. Avant la réunion, les parlementaires avaient notamment tracé une ligne rouge concernant tout allongement du seuil des trois heures pour le déclenchement de l'indemnisation.

Dans une note préparatoire à la conciliation du 2 juin, révélée par « Contexte », la présidente chypriote du Conseil assurait, elle, ne donner son accord qu'à un consensus « maintenant des coûts opérationnels raisonnables pour les compagnies aériennes », assurant ainsi la préservation de « la compétitivité du secteur ».

Si toutefois la réforme du système d'indemnisation venait à faire gonfler la facture pour les compagnies, le Conseil demanderait « la mise en oeuvre de mesures supplémentaires pour compenser l'augmentation des coûts » pour les compagnies. Ces dernières dénoncent d'ailleurs régulièrement le système actuel, les poussant à annuler des vols plutôt qu'à les retarder, par crainte de décaler les vols suivants et de payer des indemnités en cascade.

Bagage cabine gratuit

Autre point de tension, l'instauration d'un bagage cabine de 7 kg gratuit d'emblée pour tout passager, tel que proposé par le Parlement. De quoi susciter l'ire du secteur aérien, et notamment des low cost dont une large frange du modèle économique dépend justement des options supplémentaires payées par les voyageurs. « A minima, nous demandons que le bagage soit inclus d'emblée dans le prix des billets d'avion, quitte à ce que les compagnies puissent donner des rabais aux voyageurs sans valise », précise François Kalfon.

Autres questions en suspens, l'obligation pour les compagnies aériennes de placer les familles côte à côte dans l'avion, l'interdiction de facturer l'impression de la carte

d'embarquement ou encore la définition juridique des « circonstances exceptionnelles » permettant aux transporteurs d'annuler des vols sans dédommagement.

Le 26 mai, les différentes associations européennes de défense des consommateurs ont prévenu, dans une déclaration commune, que « tout résultat qui affaiblirait les droits actuels serait inacceptable ». Pour elles, « maintenir les règles actuelles serait une meilleure option en l'absence de véritables améliorations ».

Charles Plantade

Première baisse du trafic aérien depuis l'après-Covid

Aero Buzz – 4 juin 2026

Les résultats de trafic publiés par l'association européenne des aéroports, ACI Europe, font ressortir, avril 2026, une baisse de 0,7 % du trafic passagers sur l'ensemble du réseau aéroportuaire européen par rapport au même mois de l'année précédente. Une première depuis la reprise post-Covid.

Le transport aérien qui a fait preuve d'une remarquable résilience après l'effondrement du trafic en 2020 du fait de la pandémie est rattrapé par une nouvelle crise. Les premières répercussions de la guerre déclenchée en Iran, fin février 2026, sont enregistrées en avril 2026 avec une baisse de 0,7 % du trafic passagers sur l'ensemble du réseau aéroportuaire européen par rapport au même mois de l'année précédente.

« Ce recul, bien que marginal, marque une étape importante : la première baisse annuelle du trafic passagers depuis le début de la reprise du transport aérien européen après la pandémie de COVID-19 en avril 2021. », constate ACI Europe. « Les résultats d'avril reflètent une combinaison de facteurs, notamment le conflit au Moyen-Orient qui a principalement affecté le marché hors UE+ (Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Israël, Kazakhstan, Kosovo, Moldavie, Monténégro, Macédoine du Nord, Russie, Serbie, Turquie, Ukraine et Ouzbékistan), le décalage partiel des vacances de Pâques en mars cette année et les mouvements sociaux qui ont fortement impacté le marché allemand. »

Alors que le trafic passagers sur le marché hors UE+ a diminué de -7,6 %, le marché UE+ a continué à se développer, affichant une croissance de +0,6 %, les aéroports de l'UE à eux seuls augmentant de +1,4 % .

Sur le marché hors UE+ c'est-à-dire hors l'EEE (Espace économique européen rassemblant les vingt-sept États membres de l'Union européenne et trois des quatre États membres de l'Association européenne de libre-échange, plus la Suisse et le Royaume-Uni), les aéroports d'Israël (-73,4 %) ont subi des pertes massives tandis que les aéroports du principal marché turc ont également vu leur trafic passagers diminuer (-5,1 %), ainsi que ceux de Géorgie (-16,3 %) et d'Azerbaïdjan (-12,9 %) – ce qui reflète leur exposition à la région du Moyen-Orient. Parallèlement, un certain nombre de marchés plus petits à l'ouest de la zone non-UE+ ont continué d'afficher des augmentations impressionnantes : la Macédoine du Nord (+30,6 %), l'Albanie (+25,3 %) et la Moldavie (+24,6 %).

Parmi les plus grands marchés de l'UE+, les aéroports d'Espagne (+3,7 %) et d'Italie (+2,2 %) ont affiché les meilleurs résultats, tandis que ceux d'Allemagne (-8,5 %), du Royaume-Uni (-2,1 %) et de France (-0,9 %) ont vu leurs volumes de passagers diminuer. Les meilleures performances de l'UE+ sont venues des aéroports de Slovaquie (+125,2%), de Slovénie (+14,6%), d'Estonie (+12,1%), de Malte (+13,5%) et de Pologne (+8,3%). À l'autre extrémité du spectre, les aéroports de Chypre (-16,1 %) et d'Islande (-11,7 %) ont enregistré les baisses les plus importantes, suivis de ceux d'Autriche (-7,4 %) et de Suisse (-6,1 %).

« Avril marque un tournant décisif pour le trafic aérien européen. Si la croissance du trafic passagers se normalisait déjà après la forte reprise post-pandémique, l'instabilité géopolitique, notamment la guerre au Moyen-Orient, pèse désormais davantage sur la croissance et révèle d'importantes disparités de performance entre les marchés. Le point positif est que la demande reste globalement soutenue, que les ajustements de capacité des compagnies aériennes sont limités et que les craintes de pénurie de kérosène se sont apaisées. », analyse Olivier Jankovec, directeur général d'ACI Europe.

Parmi les aéroports Majors, ceux qui traitent plus de 40 millions de passagers par an, Barcelone (+4,1%), Madrid (+3,3%) et Amsterdam-Schiphol (+2,7%) étaient les seuls à avoir vu leur trafic passagers augmenter en avril 2026. Munich (-16,4 %) et Francfort (-11 %) ont enregistré les baisses les plus importantes, principalement en raison de pas moins de 7 jours de grève au cours du mois. Les aéroports d'Istanbul (-6,8 %) et d'Istanbul Sabiha Gökçen (-3,4 %), habituellement parmi les plus performants, ont tous deux enregistré une baisse de trafic en avril, tout comme les aéroports de Londres Gatwick (-8,8 %) et de Londres-Heathrow (-5,34 %). En revanche, les aéroports de Rome-Fiumicino (-0,6 %) et de Paris-CDG (0,0 %) sont restés quasiment stables.

Globalement, les grands aéroports (plus de 40M de passagers) ainsi que les méga-aéroports (entre 25 et 40 M) et les grands aéroports (de 10 à 25 M) ont été les segments les plus touchés par le conflit au Moyen-Orient, avec respectivement, -3,5%, -1% et +0,1%, car ils concentrent la majeure partie de la connectivité de l'Europe avec la région. À l'inverse, les aéroports moyens (1 à 10 M) et les petits aéroports (moins de 1 M) dont le réseau de lignes est principalement intra-européen, avec respectivement +2,1% et +5,5%, sont restés largement protégés, grâce au fait que les transporteurs à bas coût n'ont pas réduit leur capacité et qu'une partie de la demande s'est déplacée des voyages long-courriers vers les voyages moyen/court-courriers. Pourtant, les petits aéroports ont continué à afficher les pires résultats par rapport aux niveaux d'avant la pandémie (2019), à -27,7 %, reflétant des conditions de marché structurellement modifiées et d'importants défis en matière de viabilité financière.

Le trafic de fret dans les aéroports européens a diminué de 5,3 % en avril, tandis que les mouvements d'avions ont enregistré une légère baisse de 0,8 %.

Par Aerobuzz

Guerre au Moyen-Orient : l'aéroport du Koweït frappé par des drones iraniens, un mort, plusieurs blessés et des dégâts substantiels

Air Journal – 3 juin 2026

L'aéroport international du Koweït a été touché à l'aube par une attaque de drones et de missiles attribuée à l'Iran, qui a fait au moins un mort et plusieurs blessés, et provoqué la suspension du trafic aérien et le déroutement de vols vers d'autres plateformes régionales.

L'épisode marque une nouvelle escalade du conflit régional et pose, pour les compagnies comme pour les autorités de l'aviation civile, la question de la protection des infrastructures aéroportuaires du Golfe face aux menaces aériennes.

Guerre au Moyen-Orient : l'aéroport du Koweït pris pour cible

Selon le ministère koweïtien des Affaires étrangères, des drones et missiles iraniens ont visé « des installations civiles et vitales, notamment l'aéroport international du Koweït », causant la mort d'une personne, plusieurs blessés et des dégâts matériels sur des infrastructures jugées critiques, y compris des missions diplomatiques. Le communiqué officiel condamne des « agressions iraniennes » et insiste sur le fait que « la sécurité de l'État du Koweït, sa souveraineté ainsi que la sûreté de ses citoyens et des résidents sur son territoire constituent une ligne rouge ».

L'attaque est intervenue à l'aube, dans un contexte de forte tension entre Téhéran, Washington et plusieurs monarchies du Golfe, alors que la région est déjà déstabilisée par une succession d'échanges de frappes et de menaces de part et d'autre. Les autorités koweïtiennes ont immédiatement saisi les organisations internationales et régionales pour dénoncer l'atteinte à des installations civiles et demander un arrêt de ces attaques.

Terminal 1 visé : dégâts matériels et blessés

L'état-major de l'armée koweïtienne a confirmé que « des drones ennemis ont ciblé aujourd'hui le terminal passagers (T1) de l'aéroport international du Koweït, dans le cadre d'une agression iranienne, ce qui a entraîné d'importants dégâts matériels et blessé plusieurs personnes », dans un message publié sur son compte X. Des images diffusées sur les réseaux sociaux et par les télévisions régionales montrent des façades endommagées, des vitres soufflées et des débris dans les zones publiques et opérationnelles du terminal.

Les premières évaluations évoquent des dommages « significatifs » à la structure du bâtiment, sans destruction complète de la zone aérogares ni incendie majeur sur les pistes ou les voies de circulation. L'aéroport, qui avait accueilli près de 15 millions de passagers en 2025, venait de reprendre pleinement ses opérations au début du mois après une précédente série de frappes et la mise en place d'un cessez-le-feu entre l'Iran et les États-Unis le 8 avril.

Trafic suspendu et vols déroutés

La Direction générale de l'aviation civile (DGCA) du Koweït a immédiatement activé son plan d'urgence, annonçant la suspension de tous les vols commerciaux « jusqu'à nouvel ordre » et le déroutement des appareils vers d'autres aéroports de la région. « Le trafic aérien à l'aéroport international du Koweït est suspendu et les vols sont détournés vers des aéroports

voisins jusqu'à nouvel ordre », a déclaré un porte-parole de la DGCA, cité par l'agence de presse officielle KUNA.

Dans un second temps, les autorités ont indiqué que le trafic reprenait partiellement dans la matinée, certaines opérations étant relocalisées ou reconfigurées en fonction de la disponibilité des infrastructures et des évaluations techniques. Les passagers ont été invités par plusieurs compagnies à vérifier l'état de leurs vols et, lorsque cela était possible, à différer leurs déplacements.

Compagnies aériennes et impact opérationnel

Kuwait Airways a annoncé la suspension de ses opérations « jusqu'à nouvel ordre », en coordination avec la DGCA et dans le respect des standards de sécurité. D'autres transporteurs, notamment des compagnies du Golfe et des transporteurs asiatiques présents à Koweït, ont indiqué suspendre ou détourner leurs rotations vers des aéroports alternatifs, comme Dubaï, Doha ou Dammam, le temps d'y voir plus clair sur la situation sécuritaire et la capacité de l'aéroport à reprendre ses activités.

Des compagnies internationales, telle que la low-cost indienne IndiGo, ont également annoncé geler leurs vols vers le Koweït « jusqu'au 4 juin à minuit » ou jusqu'à ce que des couloirs aériens sûrs soient à nouveau disponibles. Les effets en cascade se font sentir sur les réseaux de correspondances, la plateforme koweïtienne jouant un rôle de point de passage pour le trafic régional et des flux de travailleurs expatriés.

Un hub régional déjà fragilisé

Kuwait International Airport, avant cette nouvelle attaque, avait déjà été visé à plusieurs reprises par des tirs ou des tentatives de frappes de représailles de Téhéran dans le cadre du conflit, conduisant à des suspensions temporaires d'activité et à des inspections de sécurité renforcées. La reprise complète des opérations début avril, quelques jours après l'entrée en vigueur du cessez-le-feu entre l'Iran et les États-Unis, devait marquer un retour progressif à la normale pour les compagnies basées sur la plateforme et leurs partenaires.

Sécurité des infrastructures aéroportuaires du Golfe

Pour les autorités de l'aviation civile de la région, l'attaque contre l'aéroport du Koweït illustre la vulnérabilité persistante des infrastructures aéroportuaires face aux drones et missiles de croisière, malgré les investissements consentis dans les systèmes de défense anti-aérienne et les dispositifs de surveillance. Les drones kamikazes, déjà largement utilisés au Moyen-Orient, offrent à leurs opérateurs la possibilité de viser des terminaux, hangars ou installations de carburant, avec des trajectoires complexes et parfois à très basse altitude.

Joël Ricci

Sénégal : AIBD : Dette , menace de grève, "deux poids deux mesures"... Les syndicats du secteur aérien lancent un ultimatum à l'État

dakaractu - 3 juin 2026

Le ton est monté d'un cran ce lundi à l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD) de Diass. Face à la presse nationale et internationale, l'Alliance Inter-Union des Travailleurs de

l'Aviation Civile et du Secteur du Transport Aérien a dressé un tableau alarmant de la situation du secteur aérien sénégalais, tout en lançant un ultimatum de huit jours aux autorités pour apporter des réponses concrètes à leurs revendications.

Au micro de Dakaractu Mbour, Kéba Deme, Secrétaire général du Syndicat des Travailleurs de l'Aéronautique Civile (STAC), qui regroupe notamment les travailleurs de TSA, AIBD-SA, l'ANASIM, l'Aviation civile, la Météorologie et le Bureau Enquête Analyse, a dénoncé une série de dysfonctionnements qui, selon lui, menacent l'équilibre de toute la plateforme aéroportuaire.

L'une des principales préoccupations soulevées concerne la situation financière d'Air Sénégal. Selon les responsables syndicaux, la compagnie nationale accumulerait une dette estimée à près de 30 milliards de FCFA vis-à-vis de plusieurs structures qui assurent le fonctionnement de la plateforme aéroportuaire. Une situation jugée extrêmement préoccupante dans un secteur où chaque acteur dépend de la stabilité financière de l'autre pour garantir la sécurité et la continuité des opérations aériennes.

Les syndicats réclament également une autonomie renforcée de l'autorité de l'aviation civile afin de lui permettre d'assurer pleinement ses missions de supervision et de contrôle. « Le Code de l'aviation civile de 2015 recommande une autorité forte et indépendante. Nous avons besoin d'une régulation solide pour préserver la crédibilité et la sécurité du secteur », a soutenu Kéba Dème.

Le dossier de la société TSA (Terrain de Sûreté Aéroportuaire) a également occupé une place centrale dans les échanges.

Selon le syndicaliste, près de 700 jeunes diplômés, certifiés et agréés pour les missions de sûreté aéroportuaire, vivent aujourd'hui dans une totale incertitude alors qu'une importante restructuration de leur société est en cours. « Les travailleurs et leurs représentants ne sont ni associés ni informés sur les orientations prises. Cette absence de dialogue social inquiète fortement les agents », a-t-il regretté. Les travailleurs dénoncent également ce qu'ils considèrent comme une injustice persistante à AIBD-SA, après la fusion entre les ADS et AIBD-SA.

Selon les syndicats, des agents exerçant les mêmes fonctions, avec les mêmes qualifications et les mêmes horaires, continuent de percevoir des rémunérations différentes. « L'article 105 du Code du travail est pourtant clair : à travail égal, salaire égal. Aujourd'hui encore, une grande partie des agents est traitée en dessous de leurs collègues », déplore le secrétaire général du STAC.

Les syndicats sont également revenus sur le préavis de grève déposé par l'intersyndicale de l'ASECNA.

Pour Kéba Birandem, le simple dépôt d'un préavis dans un secteur aussi stratégique constitue déjà un signal d'alarme.

« Nous sommes dans un secteur hyper réglementé. Le fait même de déposer un préavis est révélateur d'un profond malaise. L'État doit agir avant qu'il ne soit trop tard », a-t-il averti. Les travailleurs de l'ASECNA dénoncent notamment la vétusté des équipements, le manque d'effectifs et plusieurs indemnités impayées depuis près de six mois.

Les syndicats ont également critiqué ce qu'ils qualifient de protectionnisme excessif autour d'Air Sénégal. S'ils reconnaissent la nécessité d'accompagner la compagnie nationale, ils estiment que celle-ci doit désormais évoluer dans un environnement concurrentiel normal, conformément aux principes du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA). « On ne peut pas protéger éternellement un bébé. Il faut qu'il grandisse, qu'il marche et qu'il affronte la concurrence », a lancé Kéba Dème.

Prenant à son tour la parole, Mamadou Gaye dit Mara a soulevé la question sensible du logement des travailleurs du secteur aérien.

Selon lui, près de 6 000 travailleurs attendent toujours la concrétisation des engagements pris par l'État, alors que seuls 1 500 logements avaient été annoncés. Il dénonce ce qu'il considère comme une rupture d'équité. « Pendant que d'autres secteurs comme les enseignants ou les agents des Impôts et Domaines bénéficient d'un accompagnement spécifique, les travailleurs de l'aérien ont le sentiment d'être oubliés. C'est une politique de deux poids, deux mesures », a-t-il martelé.

Autre sujet abordé lors de la rencontre, il s'agit de la gestion de l'aéroport de Dakar-Yoff, aujourd'hui sous forte présence militaire. Les syndicats dénoncent des difficultés d'accès rencontrées par certains travailleurs civils, notamment à travers l'obligation de disposer de badges spécifiques délivrés par les autorités militaires. Une situation qui, selon eux, complique le fonctionnement normal des activités civiles.

À l'issue de cette rencontre, les syndicats ont lancé un appel solennel au Président de la République et au gouvernement afin qu'ils prennent en charge les nombreuses préoccupations du secteur. Faute de réponses satisfaisantes dans un délai de huit jours, l'intersyndicale n'exclut aucune option pour faire entendre la voix des travailleurs.

Une menace qui intervient dans un contexte particulièrement sensible pour le transport aérien sénégalais, où les inquiétudes s'accumulent autour de la situation financière des entreprises, du climat social et de l'avenir de milliers de travailleurs. Une chose est désormais certaine : la plateforme aéroportuaire de Diass est assise sur une poudrière sociale dont l'explosion pourrait avoir des répercussions bien au-delà du seul secteur aérien.

Dakaractu

AirAsia Philippines menacée de suspension pour 4,7 millions de dollars d'impayés

Air Journal – 3 juin 2026

La compagnie low-cost AirAsia Philippines est confrontée à une menace sérieuse de suspension de ses opérations après une décision du régulateur aérien philippin. L'Autorité de l'aviation civile des Philippines (CAAP) a ordonné à la compagnie de cesser ses activités dans les aéroports publics en raison d'arriérés de paiement atteignant 271,94 millions de pesos (environ 4,7 millions de dollars).

Un ordre de cessation d'activité imminent

Selon plusieurs médias philippins, dont ABS-CBN, le directeur général de la CAAP, Raul del Rosario, a signé le 2 juin 2026 un ordre de cessation (« cease-and-desist order »). Celui-ci impose à la filiale du groupe AirAsia d'interrompre ses opérations dans un délai de trois jours après réception de la notification. L'organisme reproche à la compagnie de ne pas avoir honoré ses obligations financières malgré « de multiples tentatives de recouvrement ». Les dettes concernent notamment les redevances de navigation aérienne, les frais d'atterrissage et de stationnement, les taxes passagers domestiques ainsi que diverses redevances aéroportuaires accumulées entre 2021 et mai 2026.

La CAAP précise que ce montant n'inclut pas les pénalités ni les intérêts de retard, susceptibles d'alourdir la facture. En cas d'application stricte de la décision, AirAsia Philippines pourrait être privée d'accès aux infrastructures aéroportuaires gérées par l'État, sauf autorisation expresse.

Une compagnie qui se veut rassurante

Malgré cette décision, la compagnie affirme poursuivre ses opérations normalement. Dans une déclaration relayée le 3 juin 2026, AirAsia Philippines assure que « ses vols et services continuent comme prévu sur l'ensemble de son réseau, sous réserve des conditions opérationnelles habituelles telles que la météo ». La direction avait précédemment indiqué son intention de régler le solde restant « dans la semaine », laissant entrevoir une possible issue négociée.

Un différend financier ancien

Le contentieux entre la compagnie et le régulateur ne date pas d'hier. Dès mars 2026, la CAAP avait adressé une mise en demeure portant sur 833,7 millions de pesos (environ 14,5 millions de dollars), assortie d'un ultimatum de cinq jours. Avec les pénalités, la dette totale aurait pu dépasser le milliard de pesos (17,4 millions de dollars). Ces montants incluaient notamment des taxes passagers collectées par la compagnie mais non reversées. La CAAP souligne que ces sommes constituent des fonds fiduciaires (« trust funds ») devant impérativement être transférés aux autorités.

Depuis, AirAsia Philippines a réduit significativement son passif, ramené à 271,94 millions de pesos après plusieurs paiements. Toutefois, selon le régulateur, le solde n'a pas été réglé dans les délais impartis.

Un enjeu opérationnel et concurrentiel

AirAsia Philippines exploite actuellement une flotte de 15 Airbus A320 et dessert un réseau domestique dense ainsi que plusieurs liaisons internationales en Asie du Sud-Est. Une suspension effective aurait des conséquences immédiates sur la connectivité intérieure du pays.

Les autorités envisagent déjà des mesures d'urgence : les compagnies concurrentes Cebu Pacific et Philippine Airlines pourraient être sollicitées pour assurer des vols de substitution en cas d'interruption des opérations.

Ricardo Moraes

Air Austral visée par une revendication de fuite de données

zinfos974 – 04 juin 2026

Une base de données attribuée à Air Austral a été publiée sur le dark web, selon une alerte relayée par le site spécialisé French Breaches. Environ 1 000 employés seraient concernés, mais l'authenticité et l'ampleur réelles de la fuite restent à ce stade à confirmer.

Air Austral fait l'objet d'une revendication de fuite de données diffusée sur le dark web. Selon les informations publiées, une base contenant des données professionnelles de près de 1.000 employés aurait été mise en ligne.

Les informations concernées incluraient notamment des noms, adresses e-mail professionnelles, fonctions et données liées à l'organisation interne de la compagnie aérienne.

À ce stade, ni l'authenticité des données ni l'ampleur réelle de l'incident n'ont été confirmées de manière indépendante. Plusieurs éléments restent donc à vérifier, notamment le nombre exact de personnes concernées et l'origine de la fuite.

Les salariés sont invités à rester vigilants face à d'éventuelles tentatives de phishing ou d'usurpation d'identité utilisant leurs informations professionnelles.

Ecrit par Zinfos974

Nouveau cap décisif franchi dans la méga-commande indienne de Rafale

Les Echos – 03 juin 2026

New Delhi a envoyé sa lettre de demande formelle à Paris pour la commande de 114 Rafale. Un contrat historique évalué à 33 milliards d'euros.

Le contrat du siècle se précise pour Dassault. L'Inde a formellement envoyé sa « lettre de demande » pour l'acquisition de 114 Rafale. Et ce à quelques semaines de la venue du Premier ministre indien, Narendra Modi, mi-juin, pour la tenue du G7. Une commande record de 33 milliards d'euros, qui intervient dans un contexte de tensions toujours intenses avec le Pakistan, un an après l'opération « Sindoor ».

Cette requête marque un nouveau pas décisif dans les relations, après le feu vert accordé mi-février par le ministère indien de la Défense à la veille de la visite d'Emmanuel Macron en Inde. C'est maintenant au tour de Paris de formuler sa réponse, au plus tard dans les deux à trois prochains mois, l'accord final devant intervenir dans le courant de l'année prochaine. Interrogé, le ministère des Armées n'a pas fait de commentaire, mais la presse indienne s'est fait l'écho du courrier.

Les négociations avancent rapidement

Le chef de l'armée de l'air indienne, Marshal Amar Preet Singh, est lui aussi attendu ce mois-ci en France. C'est donc un nouveau signe que les négociations avancent, et même rapidement, pour faire converger techniquement et commercialement les intérêts indiens et français.

Les capacités de l'armée de l'air indienne se sont réduites. Elle compterait aujourd'hui moins de 30 escadrons, quand l'objectif affiché est de plus de 40. Son appareil historique, le MiG-21, a été retiré du service et d'anciennes versions du MiG-29, comme du Jaguar et du Mirage 2000, doivent disparaître dans les années qui viennent.

L'armée de l'air et la marine indiennes ont déjà passé commande de 62 avions Rafale. Cette nouvelle commande de 114 appareils doit porter le total à 176. La marine indienne a également déjà fait part de son intention d'acquérir jusqu'à 31 appareils supplémentaires pour faire face aux menaces maritimes, ce qui pourrait ainsi porter le nombre de Rafale dans le pays à plus de 200.

Contenu local

D'après la requête de New Delhi, plus de 90 Rafale pourraient devoir être directement assemblés, voire fabriqués sur le sol indien, conformément à son plan d'autosuffisance « Atmanirbhar Bharat ». Deuxième fournisseur d'armement de l'Inde, Paris voit ses parts de marché croître face à la Russie. L'Inde est devenue de très loin le premier récipiendaire des transferts de licence de technologie d'armement tricolore.

Selon la presse indienne, les groupes indiens Tata, Mahindra et Adani participeraient au contrat. Pour Dassault, l'Inde, premier pays à mettre en oeuvre les trois versions Rafale (B, C et M), est stratégique. Le groupe dirigé par Eric Trappier a signé justement l'an dernier avec Tata un partenariat pour la construction d'une usine de fabrication des sections de fuselage du Rafale, à Hyderabad. Un accord a aussi été conclu avec Hical pour la fourniture de pièces de précision pour les commandes de vol Rafale. « On sait faire du 50 % de contenu local », a déclaré le dirigeant.

Des employés de certaines entreprises nationales suivent déjà une formation chez Dassault en France en vue des travaux sous-traités prévus dans le cadre du programme, d'après des médias indiens. Ces entreprises devraient se soumettre à un audit de l'Etat, à l'issue duquel elles se verraient délivrer des licences pour la fabrication d'avions de combat. Au moins deux sociétés indiennes devraient obtenir cette licence, après quoi Dassault mènerait des négociations pour choisir son futur partenaire de production. Un joint-venture pourrait alors être créé.

Anne Drif