

Revue de presse Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 9 septembre 2026 :

- **easyJet : préavis de grève des pilotes en France les 13 et 14 septembre**
- **Aéroport de Beauvais : le monde socio-économique s'associe au projet de modernisation**
- **Au Royaume-Uni, une panne du contrôle aérien « très complexe » a provoqué des annulations de vols en cascade**
- **Train + avion : Brussels Airlines et Deutsche Bahn lancent une correspondance intégrée via Brussels Airport**
- **Privatisation de TAP Air Portugal : le Portugal repousse sa décision à la fin 2026**
- **La dérogation EES expire : le secteur aérien réclame un délai**
- **Düsseldorf–New York : La Compagnie lance son quatrième axe transatlantique**

- **La stratégie touristique française se heurte à la crise climatique selon le Réseau Action Climat**
 - **Amadeus s'associe à Anthropic pour intégrer ses données dans les agents IA**
 - **Céline Dion, visite du pape... les compteurs de l'hôtellerie francilienne s'affolent en cette rentrée**
 - **Sommet spatial de Paris : des syndicats manifestent contre « la financiarisation » du secteur**
-

easyJet : préavis de grève des pilotes en France les 13 et 14 septembre

Deplacements Pros – 08/09/2026

Le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) appelle les pilotes easyJet basés en France à cesser le travail les 13 et 14 septembre 2026. La stabilité des plannings, sujet sur lequel les discussions engagées avec la direction n'ont, selon le syndicat, pas permis d'aboutir à un accord est au coeur du conflit social.

Un nouveau mouvement social se profile chez easyJet en France. Dans un communiqué publié ce 4 septembre, la section easyJet du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) annonce le dépôt d'un préavis de grève pour les 13 et 14 septembre 2026. L'organisation syndicale appelle l'ensemble des pilotes de la compagnie basés en France à participer au mouvement. Le principal point de blocage concerne l'instabilité des plannings des pilotes. Le SNPL affirme négocier depuis « quatre mois » avec la direction afin d'obtenir des mesures permettant de limiter les modifications d'horaires. Selon le syndicat, les discussions sur les éléments de rémunération auraient suffisamment progressé pour envisager un accord, mais l'absence d'engagement sur l'organisation des plannings empêcherait sa conclusion.

Le SNPL estime que les changements répétés d'emploi du temps affectent l'organisation personnelle des navigants, mais également leurs conditions de repos. Il évoque une situation susceptible de générer « une frustration et une fatigue » et, à plus long terme, des risques psychosociaux.

Le précédent de la grève des PNC Pour appuyer ses revendications, le SNPL fait notamment référence au conflit social ayant concerné les personnels navigants commerciaux (PNC) d'easyJet à la mi-août. Selon le syndicat, la compagnie aurait accepté, à l'issue de ce mouvement, de nouvelles mesures de protection des plannings des PNC, dont la possibilité de verrouiller cinq jours chaque mois. L'organisation réclame désormais des dispositions comparables pour les pilotes. Elle souligne que certaines protections seraient par ailleurs déjà appliquées dans d'autres pays où opère easyJet.

Le préavis intervient ainsi moins d'un mois après le mouvement des PNC évoqué par le syndicat. Pour les entreprises et les voyageurs d'affaires, les journées des 13 et 14 septembre constituent donc un point de vigilance sur les déplacements prévus avec la compagnie depuis et vers la France. À ce stade, le communiqué du SNPL ne précise ni le niveau de participation attendu au mouvement, ni le nombre de vols susceptibles d'être affectés. « La direction peut encore éviter cette grève prévue les 13 et 14 septembre », affirme le SNPL, qui indique rester ouvert au dialogue.

Aéroport de Beauvais : le monde socio-économique s'associe au projet de modernisation

La Gazette France – 07/09/2026

Le 8 septembre a lieu une nouvelle réunion publique, et la réunion de clôture, à Tillé, concernant le projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais. Si les associations de riverains montrent leur désaccord, une centaine d'entités socio-économiques a signé une tribune de soutien.

Après une première phase de concertation préalable volontaire en 2025, le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais est entré depuis le 15 juin dans une étape réglementaire où le public peut consulter le dossier de conception et donner son avis. Cette consultation se déroule en parallèle de l'instruction administrative de l'étude d'impact environnemental et garantit la transparence du projet. Dans le cadre de cette consultation une réunion publique est organisée le 8 septembre à Tillé, la dernière.

Ce projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais suscite beaucoup de débats. La société Bellova – une société gérée par plusieurs actionnaires à la tête de l'aéroport – a impulsé un projet de développement, estimé à 200 millions d'euros. Au total, 30 000 m² de surface de bâtiments supplémentaires seront construits. Ainsi, les deux terminaux de 14 000 m² passeront à 43 000 m², avec un début des travaux prévu en 2027 pour une fin estimée en 2030. Cet

agrandissement permettra de fluidifier les mouvements au sein de l'aéroport mais aussi de proposer une véritable expérience aux voyageurs. Une modernisation et une extension qui ont pour but de suivre la croissance de l'aéroport, qui connaît une augmentation du trafic. Un aéroport aujourd'hui reconnu et victime de son succès.

Soutien du monde socio-économique

Dans ce projet, deux camps s'affrontent : les sociétés de riverains sont en désaccord, dénonçant une atteinte à l'environnement, et une partie du monde socio-économique soutient ce projet, notamment via la signature d'une tribune. Dans cette dernière, une centaine d'entités ont signé. «Le débat sur le rôle des infrastructures dans les territoires ne peut plus être abordé sous l'angle réducteur d'une simple opposition entre activité économique et considérations environnementales, explique cette tribune. Dans un contexte de réflexion profonde des équilibres territoriaux, l'Aéroport Paris-Beauvais s'impose comme un acteur structurant, dont l'apport dépasse largement sa fonction première de transport».

Troisième employeur du Beauvaisis, son activité soutient plus de 5 500 emplois équivalents temps plein, dont plus de 1 500 emplois directs sur la plateforme. «Entre 2019 et 2024, ces emplois directs ont progressé de 63 %», constate la société Bellova.

D'un point de vue économique, cette tribune démontre aussi que l'aéroport est une opportunité pour le tourisme local avec «une forte progression de l'offre d'hébergements touristiques, en hausse de 86% en quatre ans, ainsi que par plus de 400 000 nuitées enregistrées sur l'agglomération en 2025. Cette dynamique a permis de générer près de 4,5 millions d'euros de chiffre d'affaires pour les locations touristiques».

Du côté de l'environnement, la tribune met en perspective la responsabilité environnementale assumée de l'aéroport. «Le projet de modernisation est une opportunité pour amplifier la démarche de décarbonation de l'aéroport engagée depuis plusieurs années», exprime la société Bellova.

Au Royaume-Uni, une panne du contrôle aérien « très complexe » a provoqué des annulations de vols en cascade

Le Monde / AFP – 09/09/2026

L'organisme britannique chargé du contrôle aérien a assuré avoir résolu le dysfonctionnement, mais au moins 177 vols ont encore été annulés

mercredi, contre environ 1 300 la veille, selon le site de suivi du trafic aérien Flightradar24.

Les perturbations se prolongent dans le ciel britannique. Une panne technique au Royaume-Uni continue de provoquer des dizaines d'annulations de vols, mercredi 9 septembre, particulièrement à l'aéroport de Londres-Heathrow, les responsables du contrôle aérien avertissant que le retour à la normale « prendra du temps ». Selon le site de suivi du trafic aérien Flightradar24, environ 1 300 vols ont été annulés dans le pays mardi, et 177 l'ont encore été, mercredi, presque tous à Heathrow. La panne, « très complexe », a « créé des difficultés pour l'ensemble du réseau aérien, et s'en remettre prendra du temps », a écrit sur X l'organisme britannique chargé du contrôle aérien britannique, NATS. Celui-ci a assuré avoir « résolu » le dysfonctionnement à l'origine des perturbations et travailler « aussi dur que possible pour résorber le retard accumulé dans les vols ».

Mais la compagnie aérienne British Airways, qui a déclaré avoir été obligée de détourner plus d'une centaine de vols, mardi après-midi, a prévenu que « la gravité du problème signifie qu'il y aura[it] des répercussions importantes », faute d'avions et d'équipages disponibles. Des dizaines de milliers de voyageurs ont été affectés, a estimé British Airways sur X, décrivant « une expérience incroyablement frustrante » pour ses clients et son personnel.

« C'est un cauchemar absolu », a déclaré mardi à l'agence britannique Press Association Josie Donoghue, à sa sortie de l'aéroport de Londres-Gatwick. Cette soignante a dû débarquer de son vol pour l'Irlande après être restée bloquée trois heures sur le tarmac. « Traverser cet aéroport, c'était comme essayer de sortir d'Alcatraz », a-t-elle témoigné. La compagnie irlandaise à bas coût Ryanair a annulé plus de 50 vols, ce qui a affecté plus de 65 000 passagers.

Conséquences en cascade pour les voyageurs

Le club de football d'Arsenal, qui doit affronter Naples en Ligue des champions, mercredi, a dû annuler une conférence de presse en raison du retard de son vol pour la ville italienne. Liverpool, Birmingham et Edimbourg ont également été affectés, tout comme l'aéroport de Dublin, en Irlande. Selon les médias britanniques, la ministre des transports Heidi Alexander a convoqué mercredi le PDG de NATS, Martin Rolfe, lequel a présenté ses excuses et affirmé qu'il acceptait « l'entière responsabilité » de l'incident.

En juillet 2025, une panne avait entraîné l'annulation de nombreux vols à destination ou en provenance des aéroports britanniques et suscité la colère des dirigeants de compagnies aériennes. En 2023, le Royaume-Uni avait connu sa

pire panne de systèmes de contrôle aérien depuis des années. Plus de 700 000 passagers avaient été affectés par les retards ou annulations d'environ 2 000 vols en plein retour d'un long week-end.

« Plus de trois ans après la panne catastrophique du système de NATS en 2023, il est évident que rien n'a changé », a regretté dans un communiqué Neal McMahon, directeur des opérations de Ryanair, qui a réclamé la tête de Martin Rolfe en l'accusant d'avoir encore une fois « laissé tomber les voyageurs britanniques ». « Ça suffit, il est temps que le gouvernement britannique intervienne (...) et mette aux commandes quelqu'un qui soit capable de faire le travail », s'est plaint M. McMahon.

NATS fonctionne, depuis 2001, sous le modèle d'un partenariat public-privé. L'Etat britannique détient 49 % du capital de la société, ainsi qu'une « action en or » lui permettant d'intervenir dans les décisions stratégiques, le reste étant détenu principalement par un consortium de compagnies aériennes.

Train + avion : Brussels Airlines et Deutsche Bahn lancent une correspondance intégrée via Brussels Airport

Air Journal – 08/09/2026

Brussels Airport a accueilli lundi son premier train ICE en provenance de Cologne, rétablissant une liaison directe avec le réseau international à grande vitesse pour la première fois depuis 2015. Grâce à un accord entre Deutsche Bahn et Brussels Airlines, les voyageurs peuvent désormais associer le trajet ferroviaire et un vol de la compagnie belge sur une même réservation, avec correspondance protégée.

Le premier ICE de Deutsche Bahn a quitté Cologne le 7 septembre à 6h11, a desservi Aix-la-Chapelle, Liège et Louvain, puis est arrivé à la gare de Brussels Airport à 8h29, avant de poursuivre cinq minutes plus tard vers Anvers-Central. Au-delà du symbole ferroviaire, cette arrivée marque une étape stratégique pour Brussels Airport : l'aéroport belge cherche à élargir sa zone de chalandise vers l'ouest de l'Allemagne sans multiplier les liaisons aériennes de correspondance.

Un ICE Cologne–Brussels Airport–Anvers deux fois par jour

La nouvelle desserte repose sur deux aller-retours quotidiens entre Cologne et Anvers. Les ICE en provenance de Cologne arrivent à Brussels Airport à 8h29 et 16h28 ; dans l'autre sens, au départ d'Anvers vers Cologne, les trains marquent l'arrêt à l'aéroport à 11h29 et 14h29. La gare ferroviaire est située sous le terminal, ce qui facilite le passage du train à l'enregistrement puis aux contrôles

de sûreté. Pour un passager au départ de Cologne, le temps de parcours jusqu'à Brussels Airport s'établit à environ deux heures. La relation dessert également Aix-la-Chapelle, Liège et Louvain, tout en prolongeant son itinéraire jusqu'à Anvers-Central. Le service est exploité par Deutsche Bahn en coopération avec la SNCB, qui fournit notamment les conducteurs en Belgique. Cette desserte constitue le retour du train à grande vitesse à Zaventem après plus de dix ans d'absence. Brussels Airport avait perdu sa connexion directe au réseau international à grande vitesse en 2015 ; le nouvel arrêt ICE remplace donc l'aéroport sur la carte des accès ferroviaires transfrontaliers à haut niveau de service.

Un seul billet train-avion avec Brussels Airlines

L'élément le plus important, côté aérien, ne réside pas seulement dans l'arrêt de l'ICE : il s'agit de l'intégration commerciale du rail au réseau de Brussels Airlines. Les passagers de la compagnie au départ de l'ouest de l'Allemagne peuvent réserver le segment ferroviaire et le vol au sein d'un même dossier de voyage, via le site de Brussels Airlines, les agences de voyages et les canaux de vente habituels. Les billets sont également proposés sur les canaux de Lufthansa Group. Le produit donne droit à une correspondance garantie en cas de perturbation sur la partie ferroviaire ou aérienne, selon les conditions du billet combiné. Les voyageurs peuvent en outre cumuler des miles dans le programme Miles & More. Cette logique de « through-ticketing » rapproche l'offre de celle d'un pré-acheminement aérien classique : le train devient, pour le client, la première ou la dernière étape d'un même itinéraire plutôt qu'un trajet acheté séparément. Depuis l'annonce du partenariat en février, plus de 1 000 billets combinant ICE et vol Brussels Airlines avaient déjà été vendus avant l'inauguration du service. Parmi les destinations les plus réservées figurent New York, Accra et Alicante, signe que l'offre vise autant les flux long-courriers via le hub bruxellois que le réseau européen de la compagnie belge.

Un levier de trafic sans vols supplémentaires

Pour Brussels Airlines, filiale du groupe Lufthansa, l'intérêt est double : capter des voyageurs issus de marchés allemands proches, notamment autour de Cologne et d'Aix-la-Chapelle, et alimenter son réseau sans ouvrir de nouvelles liaisons aériennes courtes. L'aéroport met en avant plus de 180 destinations accessibles depuis Brussels Airport, même si l'offre effective dépend naturellement des programmes de vols et des périodes de voyage.

« Nous pouvons accueillir davantage de voyageurs au sein de notre réseau, sans devoir pour autant déployer des vols supplémentaires », a déclaré Nina

Öwerdieck, directrice financière de Brussels Airlines. « Nous espérons que ce n'est que le début d'un réseau de trains à grande vitesse plus étendu à Brussels Airport, avec davantage de possibilités de combiner le train et l'avion de manière fluide. » Arnaud Feist, directeur général de Brussels Airport, voit dans cette arrivée une avancée pour la stratégie intermodale de la plateforme : « Grâce à cette connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse, les passagers peuvent déjà effectuer une partie de leur trajet en train et bénéficient d'un accès simplifié à plus de 180 destinations de notre réseau. »

Deutsche Bahn met pour sa part en avant la complémentarité entre deux plateformes de correspondance. « Avec la liaison ICE, nous relions deux pôles de transport majeurs : Cologne, en tant que plaque tournante pour les voyages internationaux longue distance, et Brussels Airport, en tant que hub international pour les correspondances aériennes », a souligné Michael Peterson, membre du directoire de DB chargé du transport voyageurs longue distance.

L'intermodalité s'installe dans la stratégie des hubs

Cette initiative s'inscrit dans une tendance européenne plus large : les compagnies aériennes cherchent à intégrer le train dans leurs réseaux de distribution afin de réduire la dépendance aux courts courriers de correspondance, de renforcer la connectivité de leurs hubs et de proposer un parcours moins fragmenté. Le modèle est particulièrement pertinent lorsque l'infrastructure ferroviaire permet un accès direct au terminal et que le billet unique protège effectivement le passager en cas de retard. À Brussels Airport, le défi sera désormais de transformer l'essai commercialement. Les deux allers-retours quotidiens offrent une première base, mais leurs horaires limitent de fait l'accès à certaines vagues de départ ou d'arrivée. L'ambition affichée par l'aéroport et Brussels Airlines est donc claire : étendre à terme le nombre de destinations ferroviaires internationales directement connectées à Zaventem, afin de faire du train un véritable alimentateur du réseau aérien, et non une simple alternative terrestre.

Privatisation de TAP Air Portugal : le Portugal repousse sa décision à la fin 2026

Air Journal – 09/09/2026

Le gouvernement portugais a repoussé au 31 décembre 2026 l'échéance du processus de privatisation partielle de TAP Air Portugal. Lisbonne ouvre une ultime phase de négociations de trois semaines avec Air France-KLM et

Lufthansa, dont les offres pour 44,9% du capital ont été jugées très proches. Au-delà du prix, le choix portera sur l'avenir industriel de la compagnie, de son hub de Lisbonne et de ses liaisons stratégiques vers le Brésil, l'Afrique lusophone et l'Amérique du Nord.

Le Portugal prend davantage de temps pour choisir le futur partenaire stratégique de TAP Air Portugal. Le gouvernement a étendu jusqu'au 31 décembre 2026 le calendrier de la privatisation de la compagnie nationale, initialement appelée à aboutir à la fin de l'été. Cette prolongation doit permettre d'organiser une dernière séquence de discussions avec les deux prétendants encore en lice : Air France-KLM et Lufthansa Group. Les deux groupes européens avaient remis, le 29 juillet, des propositions contraignantes afin de reprendre 44,9% du capital de TAP. Après analyse par la holding publique Parpública, les autorités portugaises ont estimé que les deux dossiers étaient trop voisins dans leur appréciation globale pour départager immédiatement les candidats. António Leitão Amaro, ministre de la Présidence, a souligné que les propositions « différaient dans leur contenu, mais ont été évaluées comme globalement similaires », justifiant l'ouverture d'« une dernière phase de négociations », destinée à obtenir des offres améliorées.

TAP : une vente partielle, un contrôle public maintenu

Le schéma arrêté par Lisbonne prévoit la vente de jusqu'à 49,9% du capital. Une participation de 44,9% doit être cédée à l'investisseur aérien de référence ; jusqu'à 5% sont réservés aux salariés du groupe TAP. Les actions qui ne seraient pas souscrites par les employés pourront être acquises par le partenaire sélectionné, selon les règles de l'opération. L'État portugais conservera donc au minimum 50,1% du capital à ce stade. Cette précaution traduit la sensibilité politique du dossier. Nationalisée en 2020, au plus fort de la crise sanitaire, TAP a bénéficié d'un important soutien public avant son redressement. Le gouvernement de Luís Montenegro veut désormais faire entrer un actionnaire industriel susceptible d'apporter des capacités financières, un réseau commercial et une vision de long terme, sans abandonner les leviers jugés essentiels à la souveraineté aérienne du pays. L'exécutif insiste sur la nécessité de conserver une compagnie « rentable, bien gérée » et durablement au service de l'intérêt stratégique portugais. Une fois l'investisseur privilégié désigné, le montage devra encore être approuvé par le Conseil des ministres portugais puis examiné par les autorités européennes de la concurrence. Le décret de privatisation laisse en outre ouverte la possibilité, à terme, d'une cession de la participation majoritaire aujourd'hui conservée par l'État.

Le prix ne suffira pas à faire la différence

Lisbonne ne départagera pas les offres sur leur seule valorisation financière. L'examen portera aussi sur les engagements d'investissement, le développement de la flotte, la pérennité des activités de maintenance et d'ingénierie, les garanties sociales, l'emploi et les actions liées à la décarbonation, notamment l'usage de carburants d'aviation durables (SAF). Les autorités réclament également un projet solide pour la croissance de TAP sur l'ensemble du territoire : Lisbonne, mais aussi Porto, Faro, les Açores et Madère. Lors du lancement de la procédure, le gouvernement avait explicitement fixé parmi ses priorités le renforcement de la connectivité des régions autonomes, des communautés portugaises expatriées et des pays lusophones, le développement de Porto, l'investissement dans la flotte et le maintien de pôles de maintenance au Portugal. Le maintien de la marque TAP, du siège au Portugal et du rôle central du hub de Lisbonne constitue donc un élément déterminant. L'enjeu dépasse l'identité nationale : la compagnie occupe des créneaux de décollage et d'atterrissage précieux à Lisbonne et possède une présence singulière sur les marchés brésilien, africain lusophone et nord-américain. Ces flux alimentent à la fois le tourisme, la diaspora, les échanges économiques et le trafic de correspondance.

Air France-KLM et Lufthansa, deux logiques de réseau

Air France-KLM a confirmé que son intérêt pour TAP demeurerait intact. Le groupe franco-néerlandais met en avant un plan couvrant « l'ensemble des activités » de la compagnie — transport de passagers, fret et maintenance — et précise que son partenaire de coentreprise Delta Air Lines soutient cette démarche. Une telle alliance pourrait renforcer les correspondances entre Lisbonne et les grands hubs de Paris-Charles-de-Gaulle, Amsterdam-Schiphol et, indirectement, le réseau transatlantique de Delta. Lufthansa, de son côté, se dit prête à « poursuivre le processus de manière constructive dans les prochaines semaines » afin de bâtir « un partenariat de long terme avec TAP et le Portugal ». Pour le groupe allemand, l'enjeu serait d'élargir encore son portefeuille européen, déjà composé notamment de Lufthansa, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines et ITA Airways, tout en accédant plus directement aux marchés lusophones.

La dérogation EES expire : le secteur aérien réclame un délai

Déplacements Pros – 08/09/2026

Le mécanisme permettant de suspendre le système européen d'entrée-sortie aux frontières a expiré le 6 septembre, sous les protestations du secteur.

Le 6 septembre dernier, la dérogation au système européen d'entrée-sortie (EES) a officiellement pris fin. Ce dispositif d'exception permettait aux États membres de suspendre temporairement les contrôles biométriques lors des pics de trafic, offrant aux autorités frontalières une marge de manœuvre face aux surcharges. Son expiration intervient sans renouvellement de la part de la Commission européenne, malgré des mois de signaux d'alarme de la part des compagnies aériennes, des aéroports, des associations de voyageurs et de plusieurs gouvernements. Pour la première fois depuis l'entrée en vigueur obligatoire de l'EES en avril 2026, les frontières européennes devront fonctionner sans filet, à l'aube des grands pics de trafic d'automne et d'hiver.

L'été comme révélateur

L'été 2026 aura servi de test grandeur nature et les résultats sont loin d'être concluants. À Cracovie, Lisbonne, Milan et Rome, les files d'attente aux postes de contrôle frontalier ont atteint deux à trois heures, impliquant des vols ratés pour certains passagers. Les causes identifiées sont multiples : bornes biométriques défaillantes, manque de personnel formé, déploiement très inégal des outils de pré-enregistrement : seules la Suède et le Portugal disposent d'une application dédiée. C'est dans ce contexte qu'une coalition d'acteurs a multiplié les appels à Bruxelles. Neuf États membres ainsi que la Suisse ont adressé dès juillet une lettre commune pour plaider le maintien du mécanisme de suspension. L'IATA, ACI Europe et plusieurs compagnies aériennes - dont Ryanair, qui réclame une extension jusqu'en avril 2027 - ont exigé une restauration de cette flexibilité, tout en se gardant de remettre en cause le principe même des frontières numériques. L'association britannique du voyage ABTA a, elle aussi, interpellé la Commission, soulignant que le système n'est toujours pas déployé de manière uniforme sur l'ensemble des pays participants.

Bruxelles tient bon

Face à cette pression coordonnée, la Commission européenne maintient sa position. Son porte-parole a mis en avant le bilan sécuritaire du dispositif : quelque 160 millions d'enregistrements réalisés et près de 50.000 refus d'entrée prononcés en l'espace de trois cents jours d'application. Bruxelles indique être "en contact étroit et constructif avec les quelques États membres où des ajustements sont encore nécessaires à certains points de passage frontaliers", et se dit prête à fournir un appui supplémentaire.

Sur le terrain, la situation reste pourtant contrastée. Les bornes installées par Eurotunnel, le port de Douvres et Eurostar à Londres-Saint-Pancras demeurent inopérantes, en raison de problèmes techniques avec le logiciel EES développé pour les autorités françaises : les voyageurs transmanche ne subiront donc pas de changements immédiats. Mais pour les aéroports européens, l'hiver approche sans soupape officielle. Thomas Reynaert, directeur des affaires extérieures de l'IATA, a résumé l'enjeu dans les colonnes du Guardian : "Ce sont de vrais impacts ressentis par les passagers. Cela donne une mauvaise réputation à l'Europe. Quand les systèmes échouent, les passagers perdent confiance, et quand les gens sont en retard, les compagnies aériennes paient un prix élevé."

Düsseldorf–New York : La Compagnie lance son quatrième axe transatlantique

Air Journal – 08/09/2026

La compagnie française La Compagnie inaugurera au printemps 2027 une liaison directe entre Düsseldorf et l'aéroport new-yorkais de Newark. Exploitée jusqu'à cinq fois par semaine, exclusivement en classe affaires, cette nouvelle desserte sera assurée par un Airbus A321neo LR neuf. Elle doit permettre au transporteur de s'ancrer dans la puissante région Rhin-Ruhr, tout en ajoutant une quatrième destination européenne à son réseau depuis Newark.

La Compagnie reliera Düsseldorf à New York-Newark dès le 21 avril 2027

La Compagnie poursuit son développement transatlantique hors de France. La compagnie française, spécialisée dans le voyage tout affaires, a annoncé le 7 septembre l'ouverture d'une liaison directe entre Düsseldorf (DUS) et New York-Newark (EWR), à compter du 21 avril 2027.

La route sera exploitée jusqu'à cinq fois par semaine, les lundi, mardi, mercredi, vendredi et dimanche durant la saison été. Le vol B0 400 quittera Düsseldorf à 12 h 00 pour une arrivée prévue à Newark à 14 h 35 locales, après 8 h 35 de vol. Dans l'autre sens, le B0 401 décollera de Newark à 21 h 00 et atterrira à Düsseldorf à 10 h 20 le lendemain. La Compagnie assure qu'elle deviendra alors le seul opérateur à proposer une liaison sans escale entre Düsseldorf et la région de New York. Les réservations sont déjà ouvertes.

Une quatrième destination européenne depuis Newark

Düsseldorf deviendra la quatrième destination européenne de La Compagnie au départ/à destination de Newark, après Paris-Orly, Milan-Malpensa et Nice-Côte

d'Azur. Paris et Milan sont desservies à l'année ; Nice a longtemps été une destination saisonnière, même si la compagnie prévoit d'y maintenir ses opérations durant l'hiver. Pour Christian Vernet, directeur général de La Compagnie, cette arrivée en Allemagne s'inscrit dans une logique de marché : « Düsseldorf représente une étape naturelle dans le développement de La Compagnie. Au cœur de l'une des régions économiques les plus dynamiques d'Europe, avec de fortes entreprises internationales et des liens anciens avec les États-Unis, la Rhénanie-du-Nord-Westphalie correspond particulièrement bien à notre modèle unique, tout affaires. » Le choix de Düsseldorf est en effet moins touristique que stratégique. La métropole, intégrée à l'aire Rhin-Ruhr, se situe au cœur d'un bassin industriel et tertiaire dense, avec une présence importante de groupes internationaux, notamment dans l'industrie, la chimie, les télécommunications, la finance, le conseil, la santé et les salons professionnels. La compagnie estime répondre à une demande clairement identifiée entre cette région allemande et les États-Unis.

Un Airbus A321neo LR dédié au marché premium

La liaison sera opérée par un nouvel Airbus A321neo LR, dont la livraison est attendue en mars 2027 selon plusieurs sources sectorielles. Cet appareil sera le troisième A321LR de La Compagnie, qui exploite aujourd'hui deux monocouloirs long-courriers de ce type. Un quatrième appareil, un A321XLR, est annoncé pour 2028. L'A321LR est au cœur de la stratégie de l'entreprise : sa capacité et son rayon d'action permettent de relier l'Europe à la côte Est américaine avec des coûts d'exploitation plus contenus qu'un gros-porteur, tout en conservant un produit haut de gamme. Cette formule est adaptée aux marchés de taille intermédiaire, où la demande affaires est suffisamment solide pour soutenir une cabine premium, mais pas nécessairement un appareil plus grand. Les A321neo actuellement exploités par La Compagnie comprennent 76 fauteuils disposés en 2-2, tous convertibles en lits entièrement plats. La nouvelle configuration du futur A321LR destiné à Düsseldorf pourrait toutefois être plus espacée, avec 68 sièges selon des plans de cabine et informations publiés dans la presse spécialisée ; la compagnie met surtout en avant sa cabine exclusivement affaires. Les prestations annoncées comprennent notamment l'accès aux salons, deux bagages enregistrés, le Wi-Fi haut débit gratuit, un système de divertissement individuel et une restauration accompagnée de vins français et de champagne. À Düsseldorf, les passagers devraient utiliser le DUS Sky Lounge, situé dans le terminal C, tandis que l'offre à Newark s'appuiera sur le salon Lounge & Co. de La Compagnie.

La stratégie touristique française se heurte à la crise climatique selon le Réseau Action Climat

Les Echos – 08/09/2026

Dans un rapport publié mardi, l'organisation appelle les autorités à freiner l'essor du trafic aérien et à privilégier le tourisme de proximité. Elle estime que la promotion de la France auprès de touristes lointains alimente la crise climatique tout en rendant l'offre touristique moins accessible pour la clientèle intérieure.

Chaque année, les autorités françaises se félicitent d'exploser les compteurs. Avec plus de 100 millions de touristes étrangers accueillis l'année dernière, la France a franchi un nouveau record. Mais à l'heure où les effets du changement climatiques sont de plus en plus visibles - chaleurs extrêmes, sécheresses, incendies -, cette stratégie est-elle encore soutenable ? Dans son rapport « Trop de touristes en France ? L'impasse de la stratégie touristique française » publié ce mardi, le Réseau Action Climat estime que la promotion de la France auprès de touristes lointains alimente non seulement la crise climatique mais contribue aussi au renchérissement de l'offre touristique hexagonale. Ces conditions conduisent de plus en plus de résidents Français à privilégier des vacances moins longues, ou à partir eux-mêmes à l'étranger - et ainsi de potentiellement recourir à des modes de transports fortement émetteurs de CO2.

« Disproportion »

Selon les chiffres de l'Ademe (2022) cités dans le rapport, le tourisme en France représente 11 % des émissions nationales de gaz à effet de serre, pour une contribution directe au PIB estimée par l'Insee à environ 3,8 %. « Cette disproportion s'explique en grande partie par l'empreinte carbone du transport aérien », souligne le rapport. Les touristes extra-européens représentent en effet 2 % des touristes accueillis en France, mais pèsent 20 % des émissions de gaz à effet de serre. La stratégie visant à attirer en priorité les clientèles lointaines à fort pouvoir d'achat bénéficie du reste surtout à une poignée de territoires comme l'Ile-de-France et la Côte d'Azur, déplore l'organisation. Cette concentration géographique exerce une pression sur le foncier et alimente la hausse du prix des loyers, ajoute le rapport. Le secteur touristique a par ailleurs opéré une montée en gamme ces dernières années, qui a encore favorisé l'internationalisation de la clientèle hôtelière « au détriment d'une clientèle résidente ». les prix des hébergements touristiques ont augmenté près de deux fois plus vite que l'inflation en vingt ans, affirme Réseau Action Climat. « La stratégie gouvernementale semble n'avoir d'yeux que pour les touristes lointains, au détriment du climat et du marché domestique. Le projet de parc d'attractions

Dragon Ball Z, voulu par Emmanuel Macron et financé par l'Arabie saoudite, est un exemple de ce qu'il ne faut plus faire. Celui-ci va alimenter notre dépendance à une pétromonarchie autoritaire et stimuler le trafic aérien, notamment depuis l'Asie », estime dans un communiqué Alexis Chailloux, responsable transport et climat du Réseau Action Climat.

Cibler les voisins européens

L'agence d'Etat chargée de développer le tourisme, Atout France, avait indiqué dans son dernier bilan annuel sa volonté de faire évoluer son modèle en mettant moins l'accent sur la fréquentation que sur la création de valeur. « Nous sommes dans une stratégie de hausse des recettes touristiques internationales et non du nombre de touristes. On a atteint l'objectif des 100 millions de visiteurs internationaux, ce qui est satisfaisant pour la destination », précise Adam Oubuih, directeur général d'Atout France. Le volume de visiteurs étrangers demeurait pourtant dernièrement un indicateur phare dans la communication des autorités françaises, qui mettaient en avant le statut de « première destination touristique mondiale ». Le Réseau Action Climat, qui juge nécessaire de rompre avec cette logique, préconise - entre autres - de limiter l'essor du trafic aérien. Notamment « en stoppant le projet d'extension de Roissy CDG ainsi que les subventions et exonérations fiscales dont jouit le secteur », comme les subventions aux lignes aériennes low cost.

Les auteurs du rapport recommandent, en vue de favoriser le tourisme intérieur et de proximité, le développement de liaisons ferroviaires européennes et une réorientation des campagnes de publicité pour cibler en priorité les pays européens proches. « Les clientèles de proximité sont au coeur de notre stratégie, elles constituent le socle de notre fréquentation (85 % de la clientèle internationale) tandis que les marchés lointains sont travaillés dans une logique de valeur », répond Adam Oubuih. « Il faut faire preuve de bon sens, la France a un ADN d'ouverture au monde et ne peut tourner le dos aux visiteurs des pays lointains avec qui nous entretenons des relations économiques et diplomatiques fortes », ajoute-t-il. Reste à savoir si ces impératifs pourront durablement se concilier avec les limites environnementales auxquelles le secteur est confronté.

Amadeus s'associe à Anthropic pour intégrer ses données dans les agents IA

Déplacements Pros – 08/09/2026

Amadeus ouvre ses contenus voyage aux environnements Claude Code et Cowork, ciblant développeurs et professionnels.

Selon un billet de blog publié par Amadeus le 3 septembre 2026 et signé par Luc Viguie, directeur des partenariats stratégiques, l'entreprise annonce une collaboration avec Anthropic, la société créatrice du modèle d'intelligence artificielle Claude. L'objectif affiché : rendre les données, la documentation et les capacités d'Amadeus accessibles directement depuis les environnements de développement et de travail alimentés par l'IA. La démarche s'inscrit dans une transformation de fond du secteur, à mesure que les agents et assistants IA prennent en charge un nombre croissant de tâches, de l'écriture de code à l'analyse de données, modifiant en profondeur les habitudes des professionnels de l'industrie du voyage.

Un toolkit pour les développeurs

Le premier volet de cette collaboration cible les développeurs, qui adoptent de plus en plus les outils de codage assisté par IA, tels que Claude Code d'Anthropic. Amadeus indique travailler à la création d'une boîte à outils unique regroupant ses ressources de connectivité, sa documentation technique, ses protocoles d'authentification et ses contenus de voyage, à commencer par les données aériennes et de destination.

L'ambition affichée : permettre aux utilisateurs de Claude Code d'accéder à ces ressources en langage naturel, sans devoir naviguer entre des portails dispersés et des guides de référence multiples. Cette approche représente une évolution du modèle classique du portail développeur, permettant de découvrir des capacités, de construire des prototypes et d'accélérer le développement d'applications directement dans l'environnement de travail. Amadeus précise toutefois que ce toolkit est encore en cours de développement, et qu'une liste d'attente est ouverte pour les personnes souhaitant être notifiées de sa disponibilité.

Les professionnels du voyage ciblés

Le second volet concerne les professionnels du voyage, avec la mise en développement d'un plugin pour Claude Cowork, l'environnement de travail collaboratif d'Anthropic. L'idée est de rapprocher certaines applications d'Amadeus des flux de travail quotidiens des utilisateurs, sans les contraindre à jongler entre plusieurs systèmes fermés. Concrètement, le plugin permettrait d'accéder à des informations, de conduire des recherches, de rédiger des contenus, d'analyser des données et d'agir directement au sein des systèmes d'Amadeus en langage naturel.

L'entreprise met en avant sa volonté de maintenir une supervision humaine : les décisions et les mécanismes de contrôle resteraient entre les mains des utilisateurs et de leurs organisations. Elle indique avoir mené un pilote interne

avec Claude Enterprise, présenté comme concluant, et évaluer actuellement les options de déploiement à plus grande échelle. Cette initiative traduit une orientation plus large du groupe, qui entend permettre à ses outils d'être utilisés depuis les environnements que les professionnels choisissent eux-mêmes, plutôt que d'imposer des plateformes propriétaires fermées.

Amadeus dans l'écosystème IA

Au-delà de ces deux dispositifs, Amadeus positionne cette collaboration dans une stratégie plus large visant à s'établir comme fournisseur de données de référence dans l'écosystème des agents IA. La société met en avant son rôle de system-of-record du secteur, sa profondeur d'intégration dans la chaîne du voyage et son infrastructure de production mondiale. Dans un secteur où la fiabilité et la fraîcheur des données constituent des enjeux déterminants, les acteurs disposant de vastes bases de contenu structuré (vols, hôtels, destinations, tarifs) se trouvent en position favorable pour alimenter les agents IA conversationnels.

La question de la gouvernance reste néanmoins posée : à mesure que ces agents gagnent en autonomie, comment garantir la transparence des décisions prises et maintenir une supervision adéquate ? C'est précisément sur ce terrain qu'Amadeus entend se distinguer, en valorisant une approche qu'il qualifie d'ouverte et d'encadrée, dans le cadre d'une politique d'IA responsable appuyée sur des partenariats stratégiques.

Céline Dion, visite du pape... les compteurs de l'hôtellerie francilienne s'affolent en cette rentrée

Les Echos – 07/09/2026

A Paris et dans sa région, le secteur se frotte les mains alors que plusieurs rendez-vous majeurs se profilent. A la Défense, où la star canadienne se produira 16 fois en deux mois, certains hôtels affichent complet.

Les événements majeurs de la rentrée font les choux gras de l'hôtellerie francilienne. Les mois de septembre et octobre sont marqués cette année par deux rendez-vous exceptionnels en région parisienne - la venue du pape Léon XIV les 25 et 26 septembre et le retour de la superstar de la pop, Céline Dion. Cette dernière se produira pas moins de 16 fois à Plénitude Arena (La Défense) entre le 12 septembre et le 17 octobre. La capitale accueillera du reste plusieurs grandes rencontres professionnelles sur la période, dont l'IPEM, grand-messe mondiale

du capital-investissement (du 8 au 10 septembre), ou le Mondial de l'auto à la mi-octobre.

« Les hôteliers sont prêts à faire face »

Ces grands rassemblements soutiennent largement les performances du secteur hôtelier. Selon Antoine Angeard, directeur général du Groupement national des chaînes hôtelières (GNC), les taux d'occupation de septembre sont, en moyenne, supérieurs de 10 points à ceux de l'an dernier. « La hausse bénéficie au-delà de Paris, mais il n'y a pas de saturation : il reste de la place, et les hôteliers sont prêts à faire face, ils sont habitués à accueillir lors de ces grands événements qui sont l'occasion de montrer leur savoir-faire », précise-t-il. L'occupation des 18 établissements intra-muros de Marriott, partenaire hôtelier officiel de la série de concerts de Céline Dion, a augmenté de 10 % sur un an en septembre et octobre. Le Méridien Arc de Triomphe, « hôtel phare autour de ce partenariat, a vu ses réservations augmenter de 17 % comparé à l'année dernière », précise le groupe américain.

Accor, qui détient le plus grand nombre d'établissements hôteliers en région parisienne, enregistre une performance similaire avec des réservations en hausse de 10,7 % sur un an pour la période. A la Défense, la progression est encore plus marquée, avec une avance de 18,4 % par rapport à l'an dernier.

« Plusieurs hôtels sont complets les soirs de concert sur septembre et octobre comme le Pullman la Défense, l'un des hôtels les plus proches de Plénitude Arena », précise le groupe. Ce dernier observe d'ailleurs une « hausse exceptionnelle » en mai 2027, qui correspond à la deuxième partie de la résidence de la star canadienne (+1.700 % à date, sur un marché traditionnellement réservé plus tardivement).

Rôle croissant du tourisme musical

Le réseau Adagio, qui compte dix Aparthotel à la Défense et dans les alentours (Nanterre, Puteaux, Courbevoie, Suresnes, plus d'un millier d'appartements), observe une progression de 400 % des réservations depuis l'annonce du retour en France de la chanteuse, faite le 30 mars dernier. « Cette dynamique s'accompagne d'une évolution du profil de la clientèle, avec une montée en puissance de réservations en provenance de marchés habituellement sous-représentés, notamment le Canada et l'Australie, aux côtés d'une clientèle majoritairement française », précise la firme. Hotels.com (groupe Expedia) observe de son côté une hausse de 20 % du volume de recherches effectuées par des ressortissants du Canada, et de 15 % pour les Etats-Unis. Selon son porte-parole pour la France, Xavier Rousselou, ces tendances confirment « le rôle

croissant du tourisme musical dans l'activité hôtelière de la capitale, portée tant par les fans français que par les visiteurs du monde entier ».

La tendance ne bénéficie pas qu'au secteur hôtelier traditionnel. La plateforme de location touristique Airbnb a constaté une forte hausse des recherches d'hébergement, en particulier autour des dates du 24 au 26 septembre - marquées à la fois par la venue du pape Léon XIV et la présence de Céline Dion. Elles ont progressé de 429 % sur un an pour Courbevoie, 172 % à Neuilly-sur-Seine et 128 % à Boulogne-Billancourt, contre 8 % à Paris. Selon une étude d'impact menée par MKG Consulting et l'Alliance France Tourisme (AFT), les 16 concerts de Céline Dion devraient engendrer environ 1,4 milliard d'euros de retombées économiques. Au-delà du secteur de l'hébergement, les restaurateurs et commerçants se tiennent prêts et entendent eux aussi capter une partie de cette manne.

Sommet spatial de Paris : des syndicats manifestent contre « la financiarisation » du secteur

La Tribune – 08/09/2026

En amont de la grand-messe organisée par Emmanuel Macron, la CGT métallurgie organise un contre-sommet avec des députés pour alerter notamment sur les conséquences de la mégafusion d'Airbus, Thales et Leonardo. Par ailleurs, une intersyndicale du Cnes prévoit de manifester au Grand Palais pour demander « un spatial au service du bien commun ».

Friedrich Merz absent, SpaceX et Blue Origin forfaits : Emmanuel Macron perd l'affichage politique espéré au sommet international de l'espace de Paris qui se tiendra les 9 et 10 septembre au Grand Palais. Même si une avalanche de contrats de start-up et d'industriels devrait sauver le sommet, un autre élément pourrait venir perturber la grand-messe organisée par l'Élysée. Plusieurs voix entendent bien faire entendre l'inquiétude des salariés face à « la financiarisation du spatial européen ».

Un contre-sommet des travailleurs du spatial

« Nous sommes dans cette situation depuis au moins dix ans. Cela a commencé par la privatisation d'Arianespace avec la cession des 34 % détenus par le Cnes [Centre national d'études spatiales] au profit d'Airbus et Safran. D'importants effectifs ont été supprimés. Depuis une bonne dizaine d'années, le Cnes voit aussi ses missions rétrécies et est transformé en bureau de distribution de chèques pour les start-up, et ses missions scientifiques sont fortement réduites.

Nous sommes entrés dans une nouvelle phase de la financiarisation avec la fusion annoncée des activités spatiales des groupes Airbus, Thales et Leonardo, avec des objectifs purement financiers. Or, ces satellites sont indispensables aux forces armées, aux infrastructures institutionnelles qui permettent la compréhension du dérèglement climatique, et ces outils clés pour la souveraineté de la France risquent d'être bradés », dénonce Thomas Meynadier, secrétaire général de la CGT de Thales Alenia Space à Toulouse.

(...)



PROGEXA
*Des experts au service exclusif
des représentants du personnel*

70 Rue d'Hautpoul - 75019 Paris

accueil@progexa.fr

01 53 38 92 10