

## Discours d'ouverture Congrès FNAM – 2 juillet 2025

Mesdames, Messieurs,

Je suis très heureux d'être parmi vous aujourd'hui pour perpétuer la tradition du congrès annuel de notre Fédération. Il s'agit chaque année d'une occasion pour notre secteur de se retrouver, de se rassembler, d'approfondir le dialogue avec les pouvoirs publics mais également d'éclairer le débat autour du rôle de l'aviation pour la société.

Les défis sont multiples : situation géopolitique instable, conflits armés, survols limités, prix de l'énergie erratiques, performance opérationnelle dégradée par la météo ou la navigation aérienne, « chaîne d'approvisionnement » au ralenti pour n'en citer que quelques-uns. Mais je dirai que c'est un peu le lot commun de notre activité et que nous avons toujours su faire preuve de résilience.

Je peux vous l'assurer, l'ambition de notre secteur - compagnies aériennes, assistants en escale, aéroports, aviation générale, aviation d'affaires – est intacte. Le transport aérien constitue un vecteur de paix et de progrès au service de l'économie et des citoyens. Dans un monde troublé, notre conviction est que nous avons plus que jamais besoin d'un transport aérien synonyme de lien social.

Loin d'une vision décroissante ou élitiste, notre objectif demeure d'en faire bénéficier le plus grand nombre tout en nous inscrivant dans une trajectoire de durabilité. Et l'État doit nous accompagner vers cet avenir souhaitable. J'y reviendrai.

\*  
\* \*

### **Tout d'abord, un rapide bilan de l'année écoulée.**

L'année 2024 aura été marquée par une croissance moindre du transport aérien en France par rapport aux autres grands marchés européens. Avec 2% de croissance du nombre de mouvements en 2024 (statistiques Eurocontrol), la France est le pays qui croît le moins avec la Norvège dans les 10 plus grands marchés européens. Et au global, en matière de croissance en nombre de mouvements, la France se classe 33ème sur 40 en 2024 parmi les pays Eurocontrol.

La France est ainsi de plus en plus un pays survolé (1er rang de la France pour les survols avec une croissance de 6% en 2024) plutôt que desservi.

Une tendance qui perdure malheureusement en 2025 et confirme le décrochage du marché français par rapport à ses voisins européens et ce, malgré un effet JO. Le trafic aérien commercial s'élève à 70 millions de passagers de janvier à mai 2025 en France, en hausse de 4.1% par rapport à la même période de 2024.

Malgré cette hausse, la France sera cet été le seul grand pays touristique européen qui verra son offre de transport aérien baisser par rapport à 2024. La France est désormais au sixième rang européen en matière d'offre de transport cet été et elle a été dépassée en Europe par la Turquie et l'Italie. Enfin, les prix des billets d'avion au départ de France sont en hausse en ce début de 2e trimestre (+5,4 % entre avril 2024 et avril 2025, +1.9% entre mai 2024 et mai 2025 toutes destinations confondues), c'est l'effet direct de la hausse de la TSBA.

Je le redis aujourd'hui avec force. Le choc de fiscalité sur le transport aérien en 2025 avec notamment une hausse du tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP) a été considérable. Il intervient dans un contexte inédit d'augmentation de la fiscalité nationale (Taxe sur les infrastructures de transport de longue distance), de hausse des redevances de la navigation aérienne et du tarif de sécurité sûreté (T2S) et de nouvelle réglementation environnementale (Fitfor55) au niveau européen. Le coût cumulé de ces dispositifs pour le transport aérien français s'élève en 2025 à plus d'1,350M€ pour un total de près de 4M€.

Cette fiscalité globale nous rapproche aujourd'hui du niveau de celle pratiquée en Allemagne et qui est la plus élevée de l'Union européenne. Et si l'expérience des autres peut nous servir, sachez que le trafic aérien inter-régional en Allemagne est aujourd'hui à 17% de ce qu'il était en 2019 et que le Président de Lufthansa a déclaré que pour la première fois de son histoire le groupe allemand exploitait plus d'avions hors des frontières du pays qu'en Allemagne.

Il me semble que c'est un sérieux avertissement pour notre pays également et qui s'applique bien à ce que nous percevons également pour les compagnies françaises d'aviation d'affaires, particulièrement menacées, dont certaines n'ont d'autres choix que de s'établir sous des cieux plus cléments.

Je rappelle enfin que 20 pays de l'Union européenne sur 27 ont choisi de ne pas taxer leur transport aérien et que ceux qui le font, comme la Suède et l'Allemagne, reviennent sur cette politique au nom du développement de leur économie et de leur attractivité.

Dans ce contexte - vous l'aurez compris – nous en appelons à un renoncement à toute nouvelle fiscalité sur le transport aérien et donc demandons un moratoire sur la fiscalité. La création – comme cela a pu être évoqué - d'une nouvelle taxe (la troisième en trois ans) sur les passagers franciliens pour financer Ile de France Mobilités constituerait à cet égard une aberration absolue. **La stabilité fiscale est un impératif pour notre secteur.**

\*  
\*   \*

### **Parce qu'au fond, quelles sont les attentes des Français à l'égard de l'aviation ?**

Nous les avons interrogés récemment et avons étudié avec attention l'évolution de leurs usages de l'avion au cours des dernières années. Et le constat est limpide : ils sont de plus en plus nombreux à plébisciter l'avion dont ils font un usage raisonné tout en souhaitant que l'Etat accompagne sa décarbonation. Ils refusent le choix que certains veulent leur imposer entre décroissance et transition énergétique.

Je vous livre pêle-mêle certains des enseignements de ces études qui vont totalement à l'encontre des croyances communément propagées. Tout d'abord 60 % des sondés surestiment – très largement – l'impact carbone de l'aérien. C'est énorme. Cette surestimation nourrit des jugements erronés et une polarisation inutile du débat. A nous de communiquer, de renforcer nos efforts de pédagogie pour rétablir la vérité des faits.

Par ailleurs, loin de rester l'apanage de catégories supérieures et d'être un loisir de CSP+, l'avion s'est banalisé dans les pratiques de mobilité des Français, il est plus mixte socialement, s'est démocratisé, rajeuni : 2 Français sur déclarent prendre l'avion et 1 sur 3 au moins 1 fois par an.

Entre 2016 et 2024, le trafic dans les aéroports français a progressé de 20 millions de passagers, soit +11 %, passant de 183 à 203 millions de voyageurs annuels. Le transport aérien n'est pas réservé aux urbains. 60% des résidents de commune rurale (moins de 2 000 habitants) y ont recours.

**Les moins de 35 ans représentent désormais 46 % des passagers**, soit une hausse de +9 points par rapport à 2016, et alors qu'ils ne représentent que 24% de la population française.

La part des CSP - dans les avions progresse de manière continue (+6 points), et représente plus de la moitié des passagers en 2024. **Les employés sont devenus la première catégorie socioprofessionnelle dans les avions, passant de 36 % à 43 % des actifs entre 2016 et 2024 (+7 points)**, soit une surreprésentation de 18 points par rapport à leur part dans l'ensemble des actifs.

Si on résumait le trafic dans un avion de 100 sièges, 53% seraient occupés par les classes moyennes, 33% par les catégories modestes et 14% par les plus aisées.

Si le recours à l'avion reste corrélé au niveau de vie, il n'en demeure pas moins que même les catégories les moins favorisées y recourent largement : **une personne sur deux parmi les foyers les plus modestes déclare prendre l'avion.**

Je ne me lasserai pas de propager les résultats de cette étude et je vous invite à en faire de même. Non, les Français ne prennent pas l'avion par caprice ou pour faire valoir un statut social, mais pour les proches, les études, la santé, l'ouverture au monde.

Méconnaissance de son impact social et économique, vision caricaturale des usages de l'avion, scepticisme à l'égard des progrès techniques en cours pour décarboner : nous poursuivrons sans relâche nos efforts afin de produire et agréger le savoir nécessaire à une vision objective de l'aérien. Les études que nous venons de mener avec SIA et l'IFOP après celles sur l'Aviation d'affaires et sur les bénéfices socio-économiques du secteur aérien ne sont qu'une étape.

Mais soyez assurés que nous n'avons pas l'oreille sélective et que nous entendons l'ensemble des messages des Français. S'ils nous enjoignent de décarboner aussi vite que nous pouvons, c'est parce qu'ils nous reconnaissent une utilité, les jeunes en tête ! Pour maintenir leurs liens familiaux, sociaux, professionnels, leurs liens avec un monde à découvrir. Pour les ruraux comme pour les ultramarins, pour les classes modestes comme pour les jeunes voyageurs, l'avion, c'est un moyen de transport nécessaire. Et un moyen d'avenir dans sa version décarbonée.

\*  
\* \*

### **La décarbonation justement, où en sommes-nous ?**

Le secteur aérien s'est engagé avec détermination dans la transition écologique. La FNAM a contribué, aux côtés des différentes organisations professionnelles, à l'élaboration de la feuille de route de transition écologique du secteur aérien. Plus de 50% de l'effort total de décarbonation de l'aérien, tient en trois mots : **Carburants Aéronautiques Durables**. Avec deux exigences : une production suffisante d'une part et des coûts supportables pour les compagnies d'autre part.

Je veux être clair et sans ambiguïté. Le transport aérien français se sent pleinement engagé par le calendrier fixé par la législation européenne REFUEL EU. Mais tous les acteurs pour y parvenir se doivent d'être au rendez-vous. **Je suis en effet convaincu que la crédibilité du secteur aérien à se décarboner sera jugée à l'aune de sa capacité à incorporer 20% de CAD à l'horizon 2035.**

Mais pour cela il est essentiel que les pouvoirs publics français comme les énergéticiens décident d'une stratégie sur le sujet comme c'est déjà le cas au Royaume-Uni, en Allemagne, aux Pays-Bas ou aux Etats-Unis. Les travaux engagés en France entre l'ensemble des parties prenantes dans le cadre du contrat stratégique de filière Nouveaux Systèmes Énergétiques, signé au Bourget, sont les bienvenus.

Mais même lorsque nous avons tous les atouts pour réussir, la tâche n'est jamais simple en France. Il avait ainsi été prévu de consacrer 200 millions d'euros à l'appel à manifestation d'intérêt CARBAERO annoncés au précédent

Salon du Bourget par le Président de la République. Seuls 100 M€ ont été alloués alors qu'il reste des projets prometteurs en attente de financement.

De plus, à peine le nouveau règlement REFUELEU en vigueur que le spectre de la surréglementation fait son apparition ! Nous sommes à peine débarrassés de la TIRUERT que certains inventent l'IRICC. Je vous épargnerai la déclinaison des acronymes mais sachez que ce nouveau projet porté par le ministère de la Transition écologique conduirait à imposer en France des niveaux d'incorporation de carburant d'aviation durable (CAD) différents de ceux en vigueur dans les autres pays de l'Union européenne !

C'est inacceptable pour nous et nous l'avons fait savoir avec l'UAF et le GIFAS.

Pour nous le message est simple : nous avons les atouts et la compétence pour produire des carburants d'aviation durable en France. Avançons ! Je reste sidéré quand j'entends dans certaines antichambres ministérielles « Vous n'avez qu'à vous approvisionner à l'étranger, où est le problème ? » Est-ce à nous seuls de défendre la souveraineté nationale et l'indépendance énergétique ?

Et quant au financement appuyons nous sur les sommes prélevées sur le transport aérien et notamment celles libérées par la mise aux enchères des permis d'émissions dans le cadre de l'ETS Aviation européen. Faisons comme l'Allemagne qui va affecter 50% de ces sommes aux CAD.

**Les projets synonymes de réindustrialisation, de souveraineté et de transition écologique ne sont pas si nombreux que nous puissions nous permettre de les ignorer.** Sans un cadre incitatif et des financements à la hauteur des ambitions affichées, l'adoption des nouvelles solutions restera limitée.

Je ne serais pas complet si j'omettais de vous rappeler la nécessité qui consiste à traiter rapidement, en matière environnementale, l'angle mort que constitue aujourd'hui l'absence de prise en compte, tant au niveau national que communautaire, de la concurrence des compagnies de pays tiers opérant en particulier à partir des méga-aéroports de 160 ou 200 millions de passagers construits aux portes de l'Europe, à Istamboul, Doubaï ou Doha.

**A feindre de l'ignorer, l'Europe risque bien de tout perdre. L'exemplarité européenne n'a de vertu que si elle est suivie sur le plan international. Sinon cela s'appelle de la naïveté.**

\*  
\* \*

### **Une efficacité de nos infrastructures à garantir**

La condition pour le développement d'un transport aérien basé en France est également un accès garanti aux infrastructures à un coût compétitif. Les compagnies ne se développeront en France que si elles peuvent baser économiquement leurs avions sur les aéroports et compter sur des services de navigation aérienne performants.

A ce sujet, la performance opérationnelle de la navigation aérienne en Europe aura été à l'été 2024 la pire depuis 25 ans avec 4,6 minutes de retard par vol en route (52% de plus qu'à l'été 2023 et 59% de plus qu'en 2019 – 1 minute de retard = 100€ de coût pour la compagnie).

L'inquiétude reste forte pour cet été sachant que la performance ATC reste médiocre depuis le début de l'année. Il est dans ce contexte plus que jamais nécessaire de poursuivre la modernisation de la navigation aérienne française et européenne. Nous ne pouvons nous satisfaire de la situation actuelle et les préavis de grève récurrents de certains au sein de la navigation aérienne française sont incompréhensibles. Cette situation n'est plus tenable tant pour les compagnies aériennes que pour leurs passagers.

En matière de facilitation, la mise en œuvre du règlement européen EES (Exit Entry System) qui était prévue en 2024 a été repoussée à l'automne 2025. Une vigilance toute particulière sera de mise afin de préserver les temps de passage aux frontières dans les aéroports français à partir de l'automne 2025.

La France, où huit études d'impact selon l'approche équilibrée au titre des nuisances sonores aériennes, sont ou ont été menées, est une exception au sein de l'Union européenne. Il conviendra de tirer le bilan critique de cette séquence lorsqu'elle sera achevée. Car je le rappelle, l'accessibilité de nuit aux infrastructures aéroportuaires françaises reste essentielle pour un pays dont 35 % de la valeur totale des exportations extra-européennes est acheminée par avion (dont 1/3 par des vols de nuit).

Au-delà de la question de l'accès aux aéroports se pose celle des coûts d'y opérer. A cet égard, des évolutions notables de la **régulation aéroportuaire** privilégiant les contrats de régulation économique de long-terme sont intervenues et je me réjouis du travail coopératif réalisé entre la FNAM, l'UAF et ADP, comme je me réjouis également de la présence du Président d'ADP, Philippe Pascal, parmi nous et Thomas Juin, Président de l'UAF, à notre congrès. Les compagnies aériennes sont prêtes à jouer pleinement leur rôle dans la mise en œuvre de cette réforme.

\*  
\* \*

En conclusion, je me permets de rappeler quelques éléments pouvant apparaître comme des évidences mais qui sont au cœur de la raison d'être de la FNAM.

Tout d'abord, la FNAM va continuer de s'attacher à promouvoir un dialogue social de qualité dans un secteur qui, rappelons-le, concentre plus de 95% de ses emplois en France. Le dialogue social de branche aura ainsi été encore dynamique cette année avec la signature de plusieurs accords de branche par une grande majorité des organisations syndicales représentatives. Je dois également vous faire part de notre inquiétude quant à la baisse drastique des financements de la formation professionnelle qui menace la politique d'apprentissage ainsi que les actions sur la promotion des métiers.

La FNAM maintient plus que jamais son ambition de construire avec les partenaires sociaux et les services de l'Etat les contours d'une future convention collective du transport aérien couvrant l'ensemble des personnels.

Il est enfin indispensable d'enrayer l'érosion lente mais régulière du pavillon français. Le Président de la République a déclaré en marge du Salon du Bourget qu'il appartenait au gouvernement de redonner **compétitivité et lisibilité au secteur du transport aérien français** qui a perdu 20 points de parts de marché en 20 ans. Nous le prenons au mot et j'espère avoir esquissé quelques pistes susceptibles d'être reprises par le ministre des Transports Philippe Tabarot dont je souhaite souligner en ce début de congrès le soutien constant à notre secteur. Rappelons que cela n'a pas été le cas de tous les ministres des Transports avant lui.

La suite nous appartient collectivement. Les défis sont tels que nous ne pourrions les aborder qu'ensemble au travers d'un dialogue construit et institutionnel réunissant l'ensemble des parties prenantes sous l'égide de l'Etat. Climat, bruit, navigation aérienne, carburants durables, taxation, équité des conditions de concurrence, qualité de service : sur l'ensemble de ces sujets nous avons besoin, à l'image de ce qui se dessine dans le cadre de la conférence de financement des infrastructures de transport ou dans le secteur maritime, d'un dialogue et d'une stratégie concertée entre l'ensemble des acteurs, sous l'égide de l'Etat.

Je ne peux conclure cet exposé sans rendre hommage à Damien Cazé, notre Directeur Général de l'Aviation Civile, qui a annoncé son départ prochain que je regrette et déplore, car il a su entretenir au cours des dernières années un dialogue aussi stimulant qu'exigeant avec notre secteur tout en entreprenant la lourde tâche de moderniser la navigation aérienne française. Qu'il en soit remercié au nom de notre secteur.

Je vous remercie pour votre attention, je tiens enfin à remercier l'ensemble des intervenants à ce congrès et vous souhaite bien sûr un excellent congrès.