



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers



Conférence de presse

30 septembre 2025

CONFERENCE DE PRESSE FNAM - IATA

ORDRE DU JOUR

I. Fiscalité du transport aérien

- Suivi des effets de l'augmentation des tarifs de TSBA sur le transport aérien

2. Environnement

- Bilan des émissions de CO2 du transport aérien en France en 2024
- Etude IATA sur la disponibilité de biomasse

3. Contrôle aérien en France

- Bilan été 2025
- Comparatif européen

4. Exit Entry System

CONFERENCE DE PRESSE FNAM - IATA

FISCALITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN



Europe Region RPKs for August

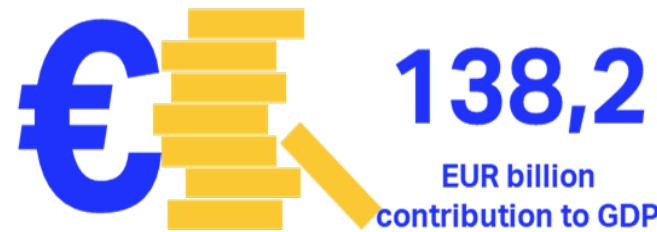
+4.2%

(Global = +4.6%)

**PASSENGER LOAD FACTOR:
87.9%**

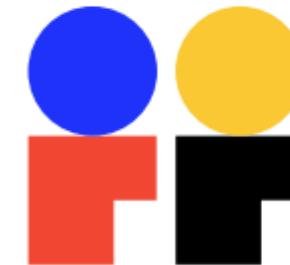


Value of Aviation to France



4.8

% of GDP



1.3

million jobs

Source: Oxford Economics, 2023¹



passengers departed
internationally



market by passenger
departures



of global international
passenger traffic



of regional
international
passenger traffic

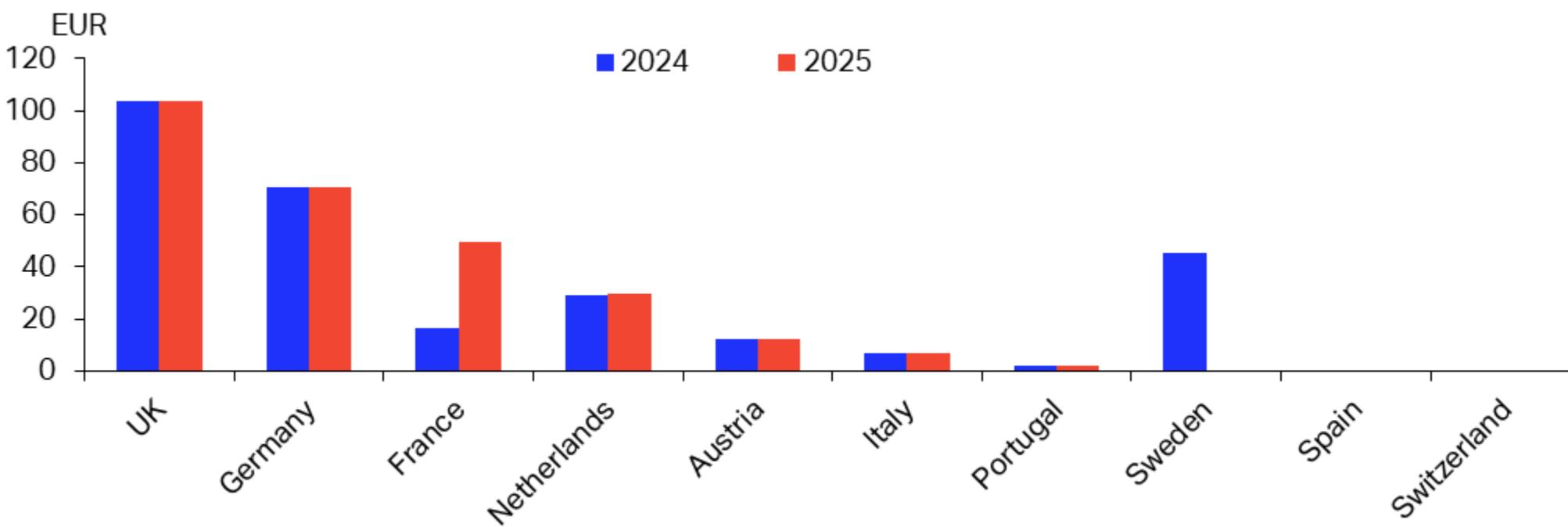
Source: IATA DDS, 2023

Note: Measured by O-D international passenger departures.

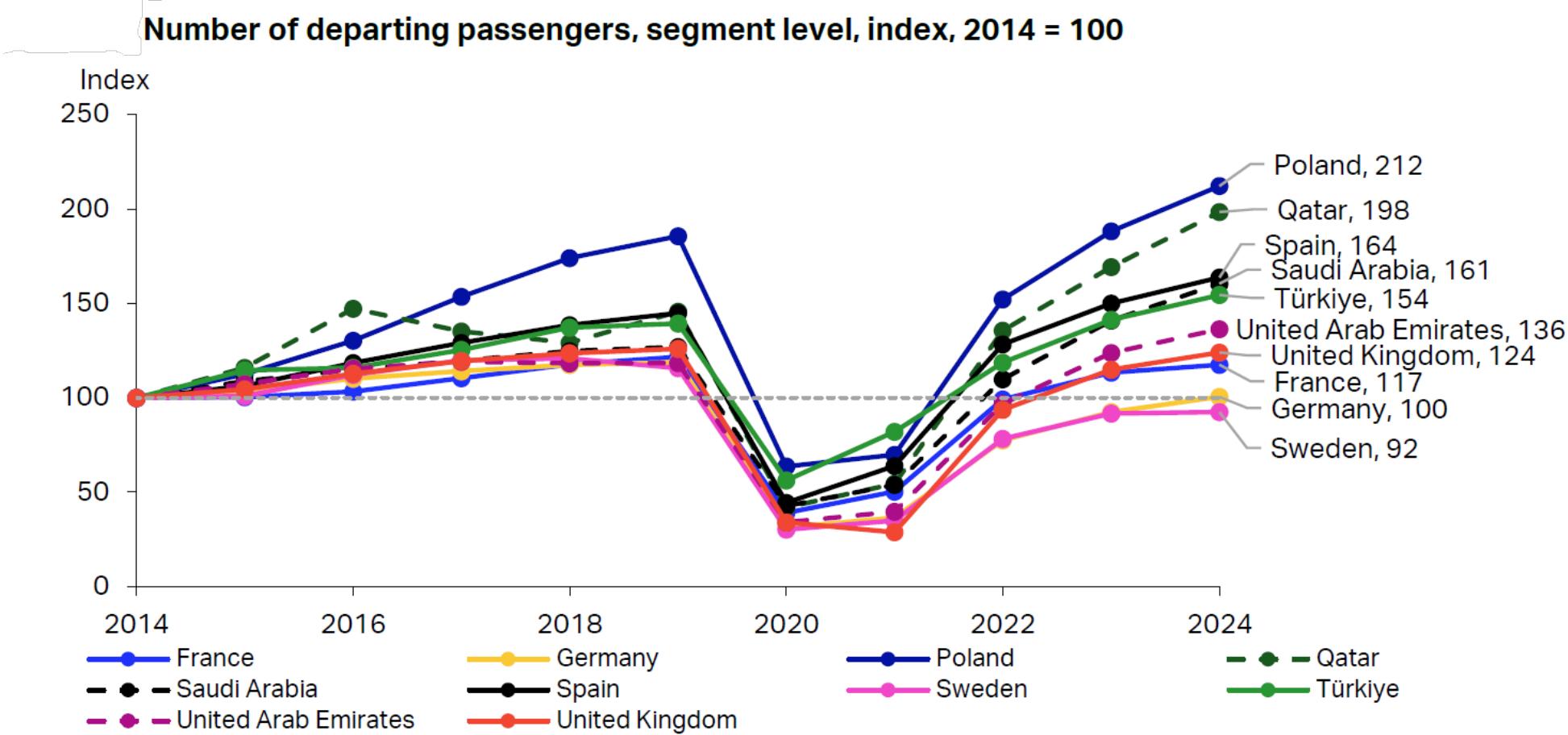
International ticket taxes are rising by nearly 200%!

For long-haul travel, French ticket taxes have increased from EUR 16.59 to EUR 49.25 (+197%) per passenger. In 2024, France had the 5th highest ticket tax rate for long-haul travel. In 2025 it has surpassed the Netherlands & Sweden (which has abolished its aviation tax) to collect the 3rd highest per passenger ticket taxes among major European markets

Ticket tax rates for international long-haul travel of major European markets, 2024 vs. 2025



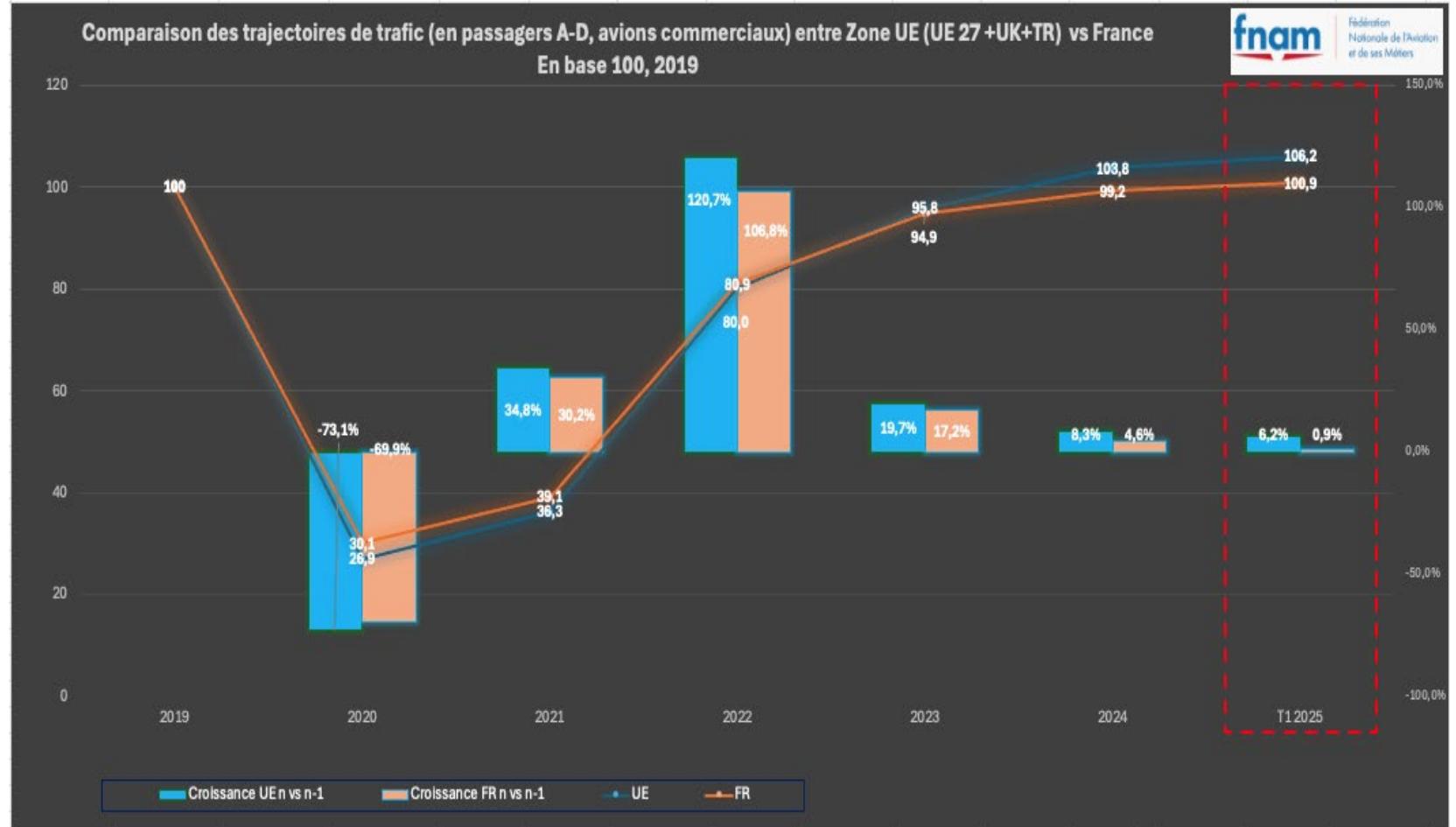
French air passenger market has only grown by 17% since 2014



France's compound annual growth of 1.6% contrasts with Spain's 5.1% over the same period

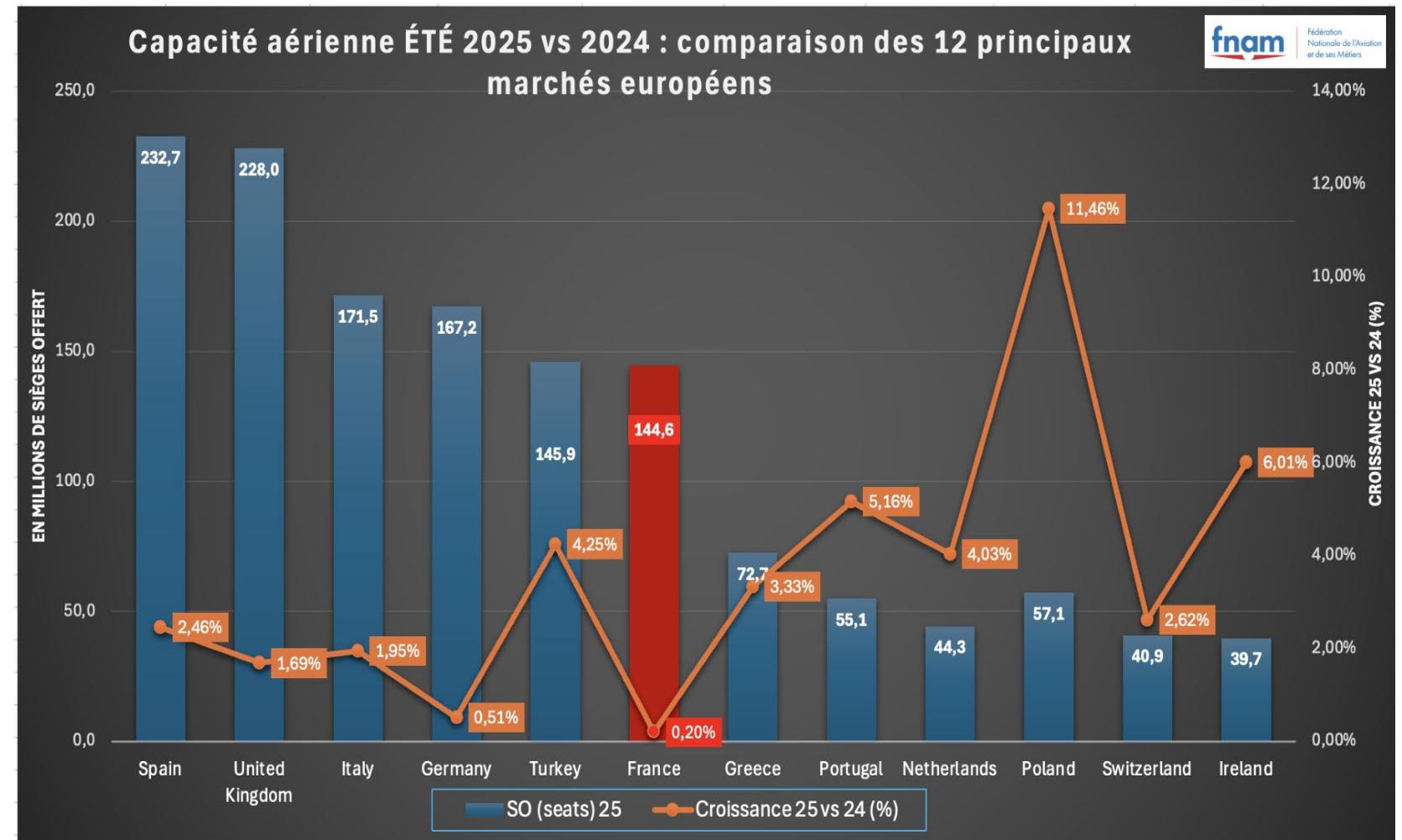
Une année 2025 qui montre un fléchissement de la croissance du trafic en France

- Le trafic aérien en France a cru moins vite que la moyenne européenne depuis la crise COVID. Le trafic français était ainsi à 99% du niveau de 2019 fin 2024 contre 104% du niveau de 2019 pour la moyenne européenne.
- La croissance du trafic depuis le début de l'année par rapport à 2024 a été de 3.3% tandis qu'elle avait été de 5.3% en 2024. Elle était encore de 4.7% au premier trimestre.
- Le trafic domestique métropolitain atteint 13.2 millions de passagers continue sa décroissance, avec une nouvelle baisse de 2.1% par rapport à 2024 et s'établit à 73% de celui de 2019 (-30% sur les radiales soit le niveau de 1984 et -22% sur les transversales).



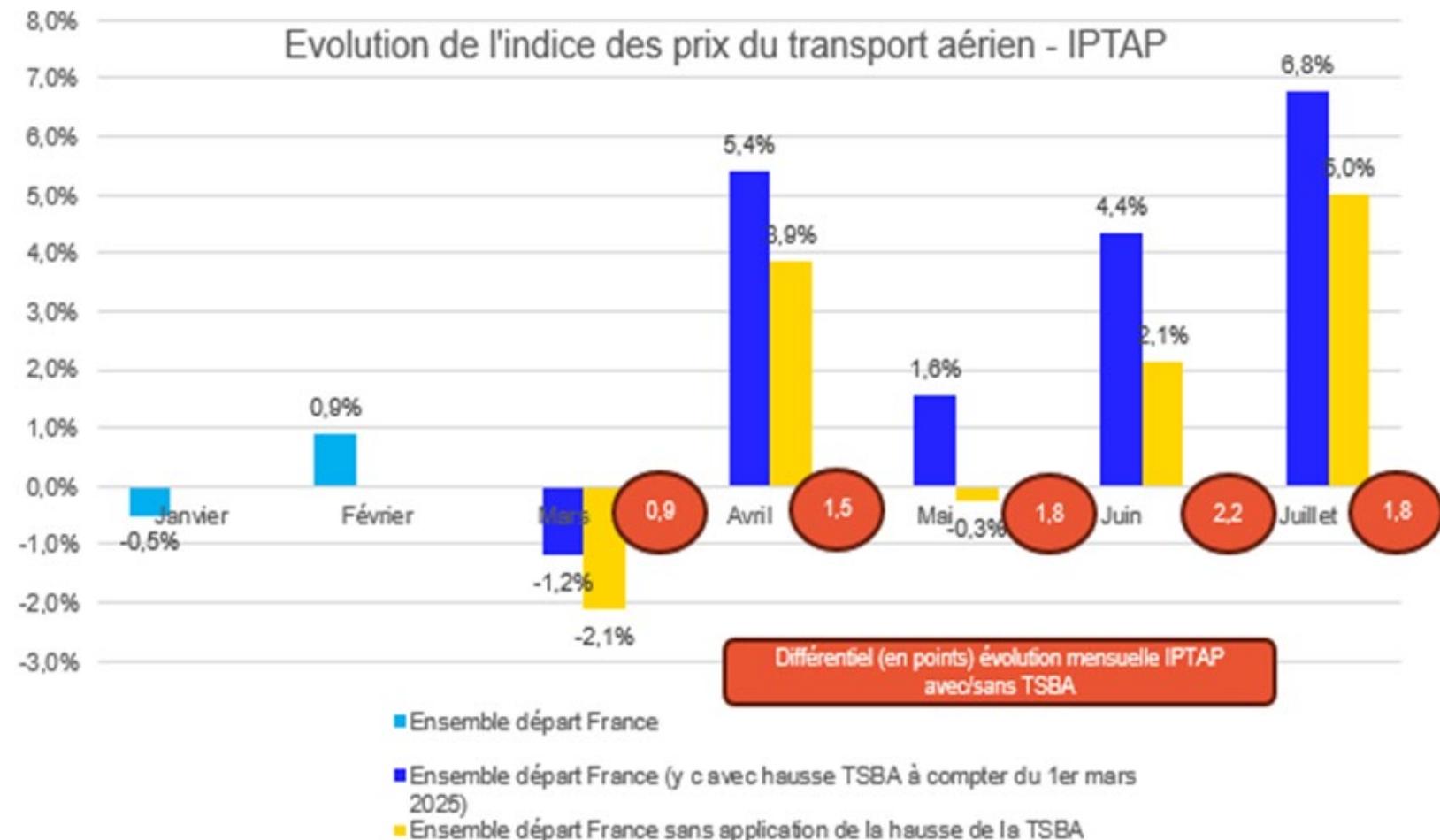
Evolution comparée de l'offre de transport aérien en Europe à l'été 2025

- Une offre en sièges de, vers et en France qui stagne depuis la fin du premier trimestre 2025. Les compagnies ont ajusté leur offre selon leur exposition au marché français.
- La référence 2024 est pourtant basse compte tenu de la tenue des Jeux Olympiques à Paris en 2024.
- La France se classe désormais 6e en Europe pour son offre de sièges d'avions alors qu'elle était encore quatrième en 2024.
- Les transporteurs disposant d'options de redéploiement européennes ont davantage réalloué des capacités hors France vers des marchés jugés plus attractifs.

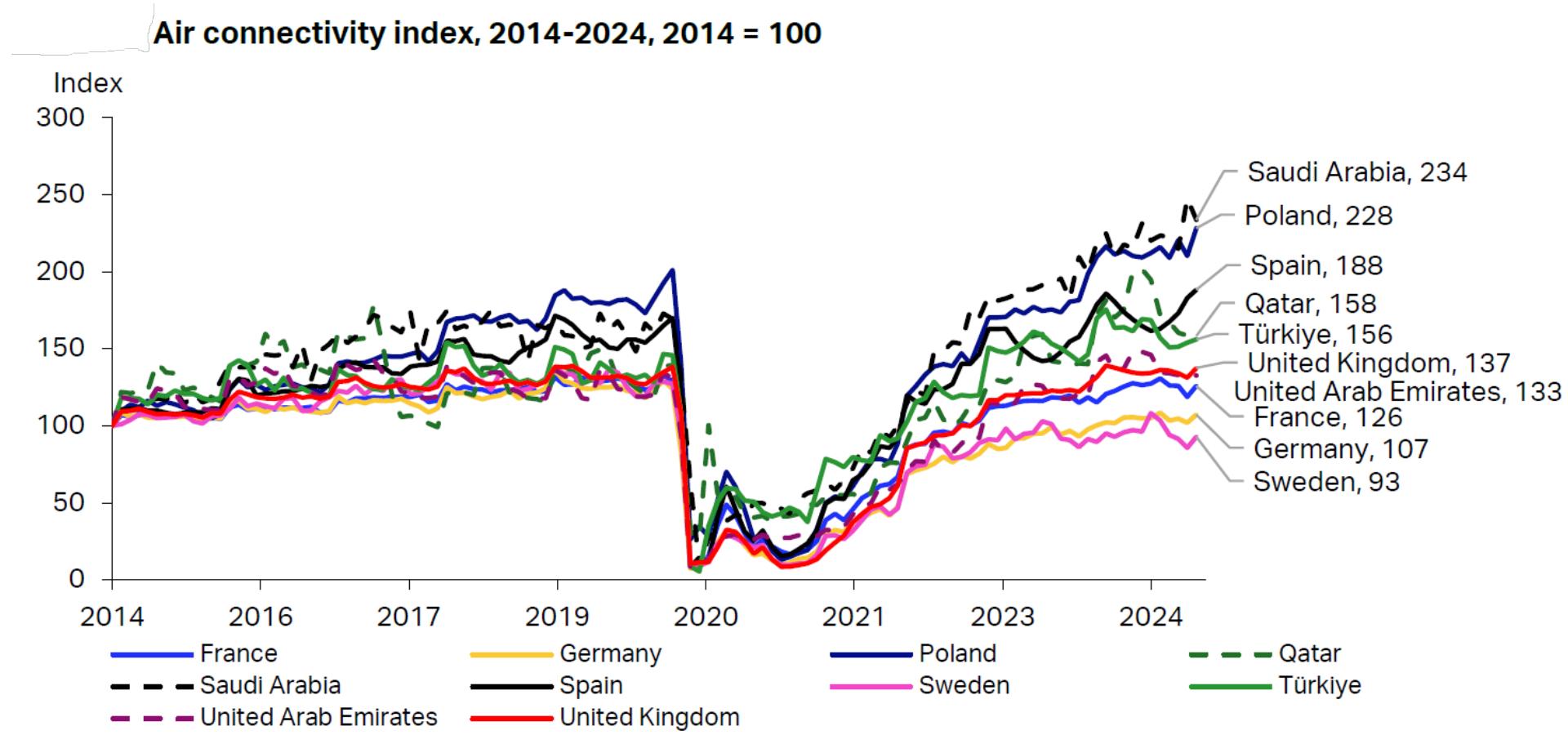


Evolution des tarifs en France depuis la hausse de la taxe sur les billets d'avions

- Des tarifs qui augmentent en France sur l'année 2025 dans le contexte de la hausse de la TSBA.
- Un impact particulièrement marqué sur le réseau "intérieur Métropole". En classe économique, sur un trajet domestique aller-retour, la TSBA triplée représente une augmentation de 9,54 € par passager.
- Ce surcoût fixe pèse d'autant plus que les tarifs de base sur ces liaisons sont faibles.
- Certains transporteurs ont ainsi adapté leur stratégie en conséquence afin d'éviter une double facturation de la TSBA.



France's air connectivity growth is low

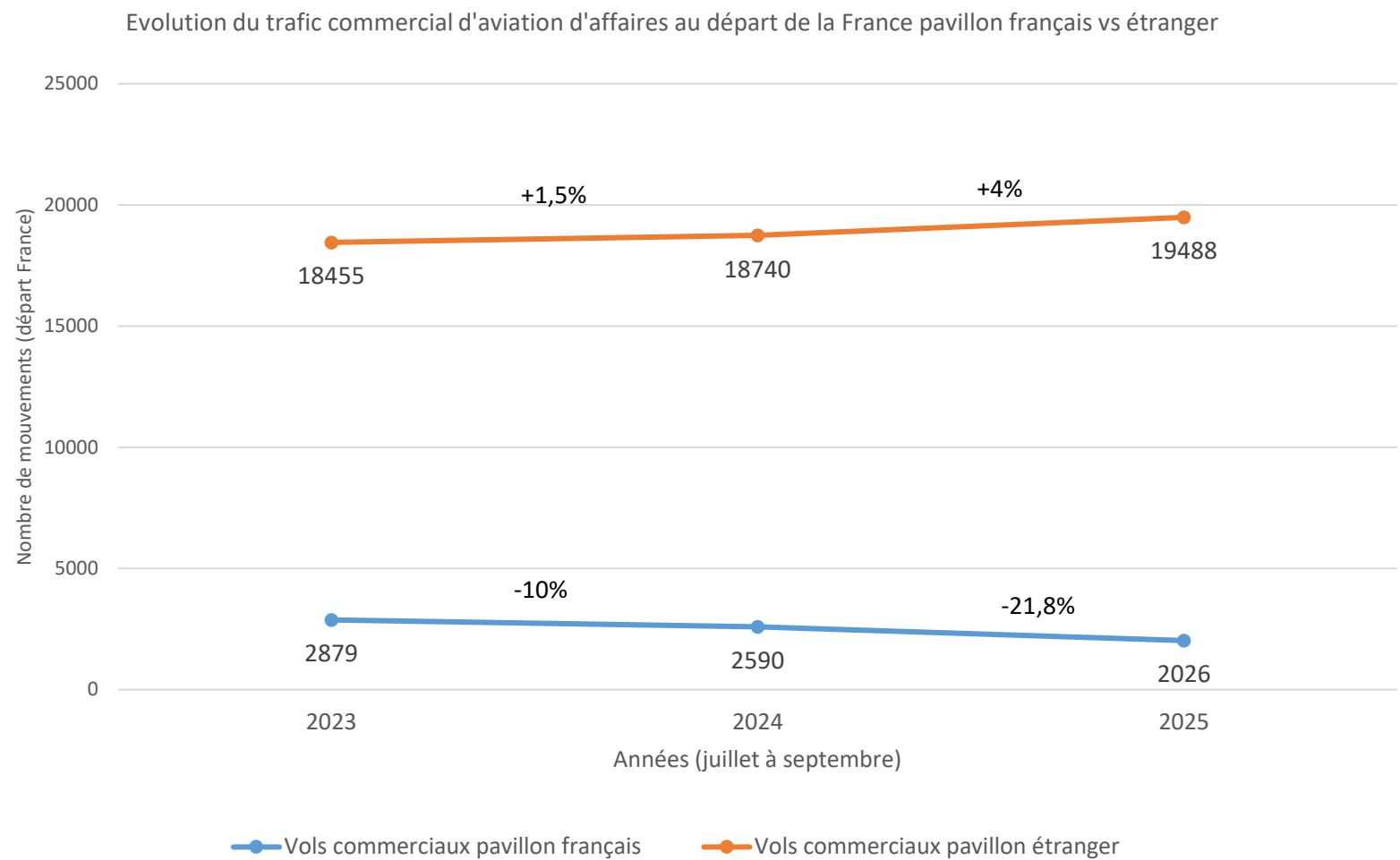


Source: IATA Sustainability and Economics based on data from OAG

This chart of selected markets shows France's air connectivity has grown slower than most other key European markets.

FOCUS transport à la demande : Une divergence marquée entre le trafic des opérateurs français et de ses concurrents

- Un recul du trafic commercial des opérateurs français : **-21,8% en 2025 par rapport à 2024** (juillet à septembre)
- Une situation qui profite aux opérateurs étrangers : **+4% en 2025 par rapport à 2024** (juillet à septembre)
- Cette divergence accentue la **perte de parts de marché des opérateurs français** sur leur propre territoire, d'autant plus pénalisés par la nouvelle TSBA, qui alourdit leurs coûts d'exploitation.
- La tendance **fragilise durablement l'écosystème national de l'aviation d'affaires** et souligne l'impact direct de la fiscalité française sur la compétitivité du pavillon.

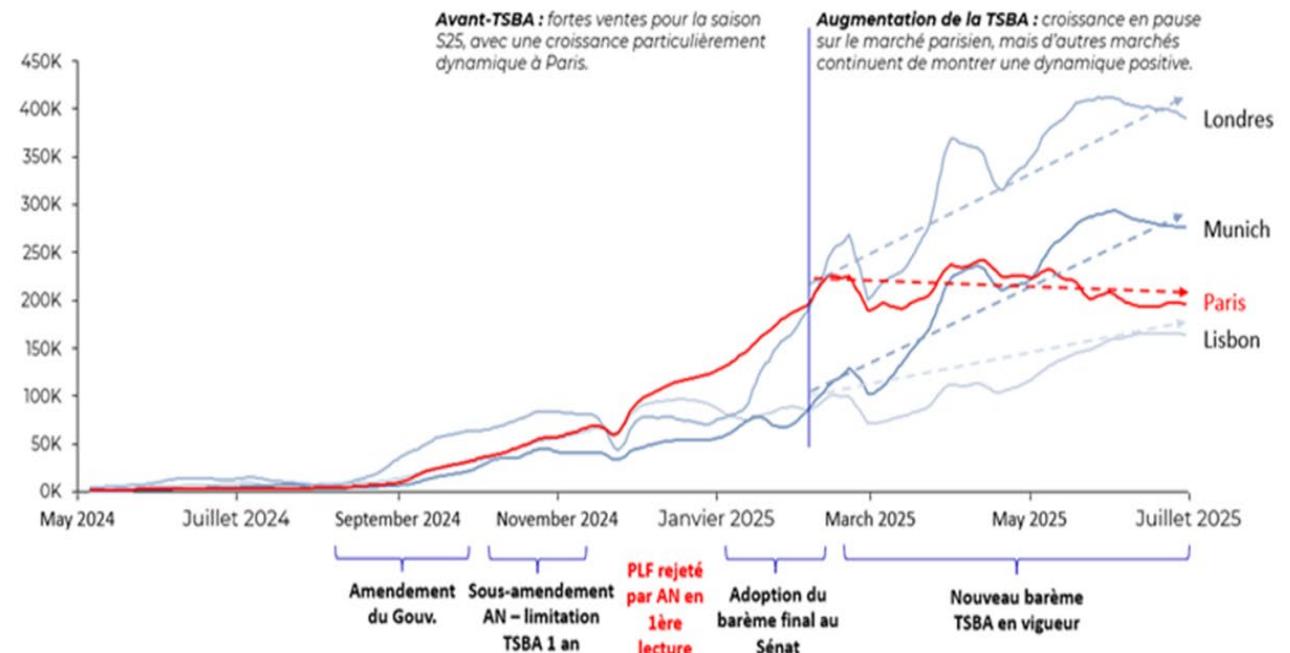


Une perte d'opportunité économique conséquente entre les trajectoires Française et Européenne depuis la reprise Post-Covid19

- La divergence de trajectoire entre les réservations en France par rapport aux autres pays européens post-mise en œuvre de la TSBA se traduit par une perte d'opportunité économique significative pour l'État français.
- Cette inflexion représente une baisse du trafic de 6.5 points sur le moyen-courrier et de 2.3 points sur le long-courrier sur la période de voyage mars – juin 25 (soit une baisse de 5,4 % au total, pondéré en fonction du volume de trafic).
- Ces tendances ont ensuite été rapportées au nombre de passagers et à leur contribution respective possible à l'économie du tourisme pour en déduire une estimation du coût total induit par la hausse de la TSBA.
- Nous estimons donc que la hausse de la TSBA a conduit à une perte d'opportunité de 3,5M de visiteurs pour 2025, pour une contribution totale simulée à 2,3Mds€ pour l'économie française.
- À titre d'illustration, en appliquant un taux moyen de captation fiscale d'environ 35 % généralement retenu pour les dépenses touristiques (TVA, cotisations sociales liées à l'emploi, impôts sur les bénéfices), une perte estimée de 2,3 Mds€ pour l'économie se traduit déjà par près de 800 M€ de recettes fiscales manquées pour l'État et les collectivités. Ce chiffrage ne prend ici en compte que les effets catalytiques liés au tourisme. L'impact global sur les finances publiques dépasse le milliard d'euros.

ESTIMATION DE L'IMPACT DE LA HAUSSE DE LA TSBA SUR LE TRAFIC AÉRIEN

Croissance des ventes des compagnies nationales par destination :

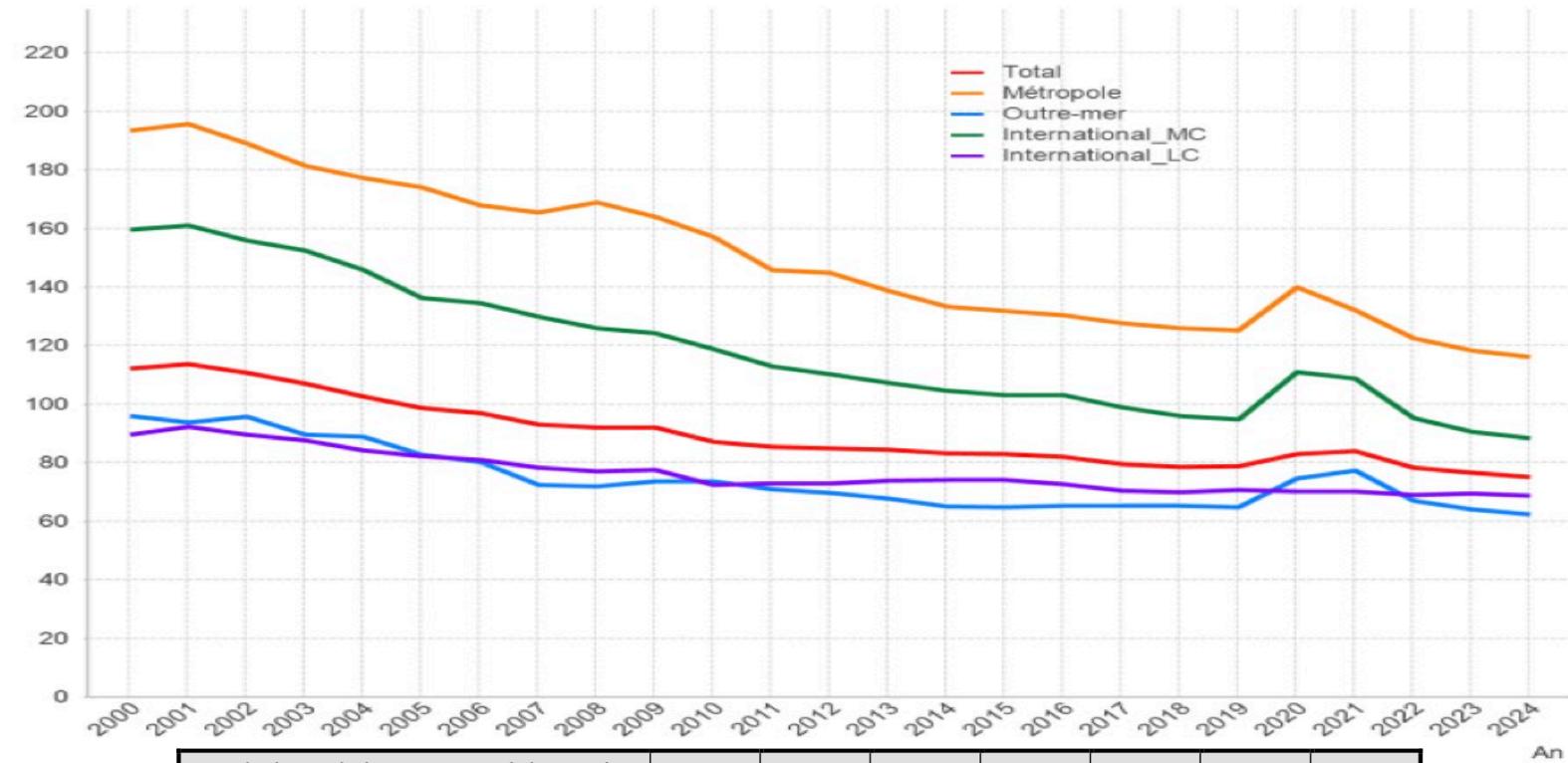


CONFERENCE DE PRESSE FNAM - IATA

ENVIRONNEMENT

Une trajectoire de décarbonation significative et conforme à la feuille de route de décarbonation

- Les émissions unitaires de CO₂ par passager pour 100 km poursuivent leur baisse régulière depuis 2000, confirmant une trajectoire structurelle de décarbonation.
- Entre 2022 et 2023, la réduction a été de **-2 %**, suivie d'une nouvelle baisse de **-1,8 %** entre 2023 et 2024.
- Cette dynamique permet de rester pleinement aligné avec la feuille de route de décarbonation du transport aérien français.
- La baisse est observée sur l'ensemble des segments (domestique, outre-mer, international), traduisant une amélioration continue de l'efficacité énergétique de la flotte.
- Cette diminution devient d'autant plus significative après prise en compte de l'incorporation croissante de SAF



Emission unitaire nette CO ₂ (g/PeqKT)	2000	2010	2019	2020	2022	2023	2024
Intérieur métropole	194,4	157,9	126,0	140,9	123,2	119,1	116,2
Métropole/OM et OM/OM	96,0	73,6	64,9	74,6	67,1	64,2	62,4
International MC	160,5	119,3	95,1	111,1	95,6	91,0	88,5
International LC	89,6	72,6	70,8	70,4	69,1	69,5	68,9
Total France CO₂ fossile (hors SAF)	112,3	87,3	78,9	83,1	78,5	76,8	75,2
Total France CO₂ SAF inclus	112,3	87,3	78,9	83,1	78,9	77,3	75,9

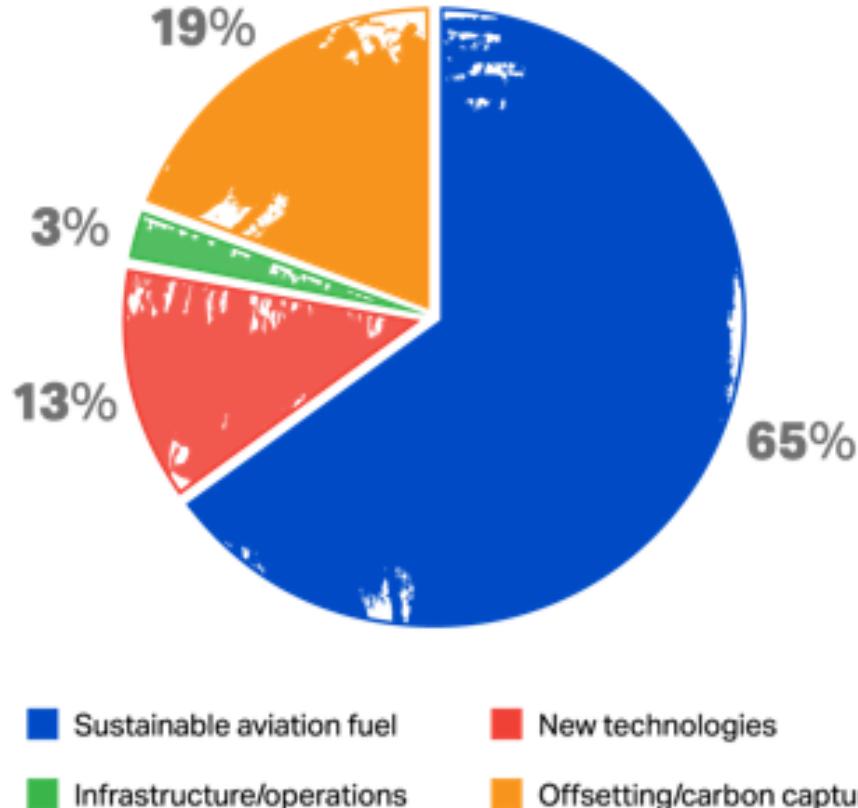
-2%

-1,8%

A sustainable future with freedom to connect the world over to

- explore and learn
- trade and build markets
- appreciate cultures

Contribution to achieving Net Zero Carbon in 2050



Net Zero 2050 is achievable through:

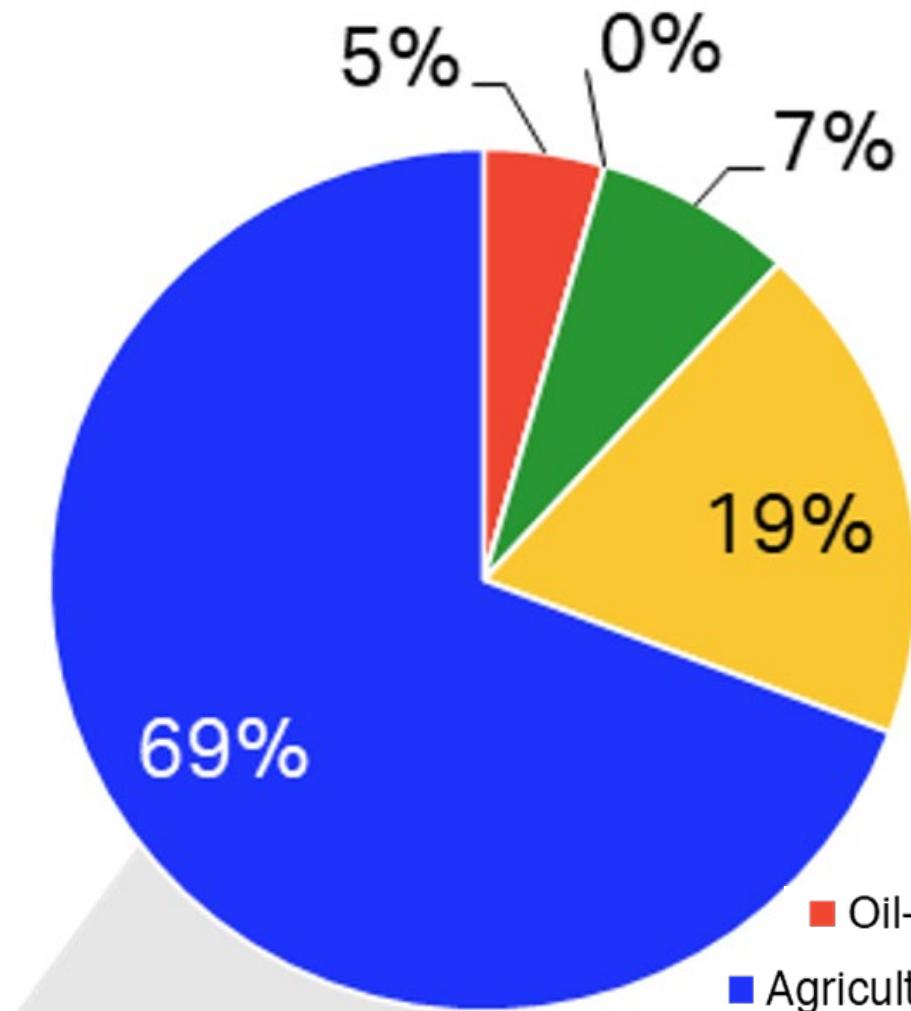
Combination of measures

- Sustainable Aviation Fuel, new, technologies, operational and infrastructure improvements, and offsetting/carbon capture.

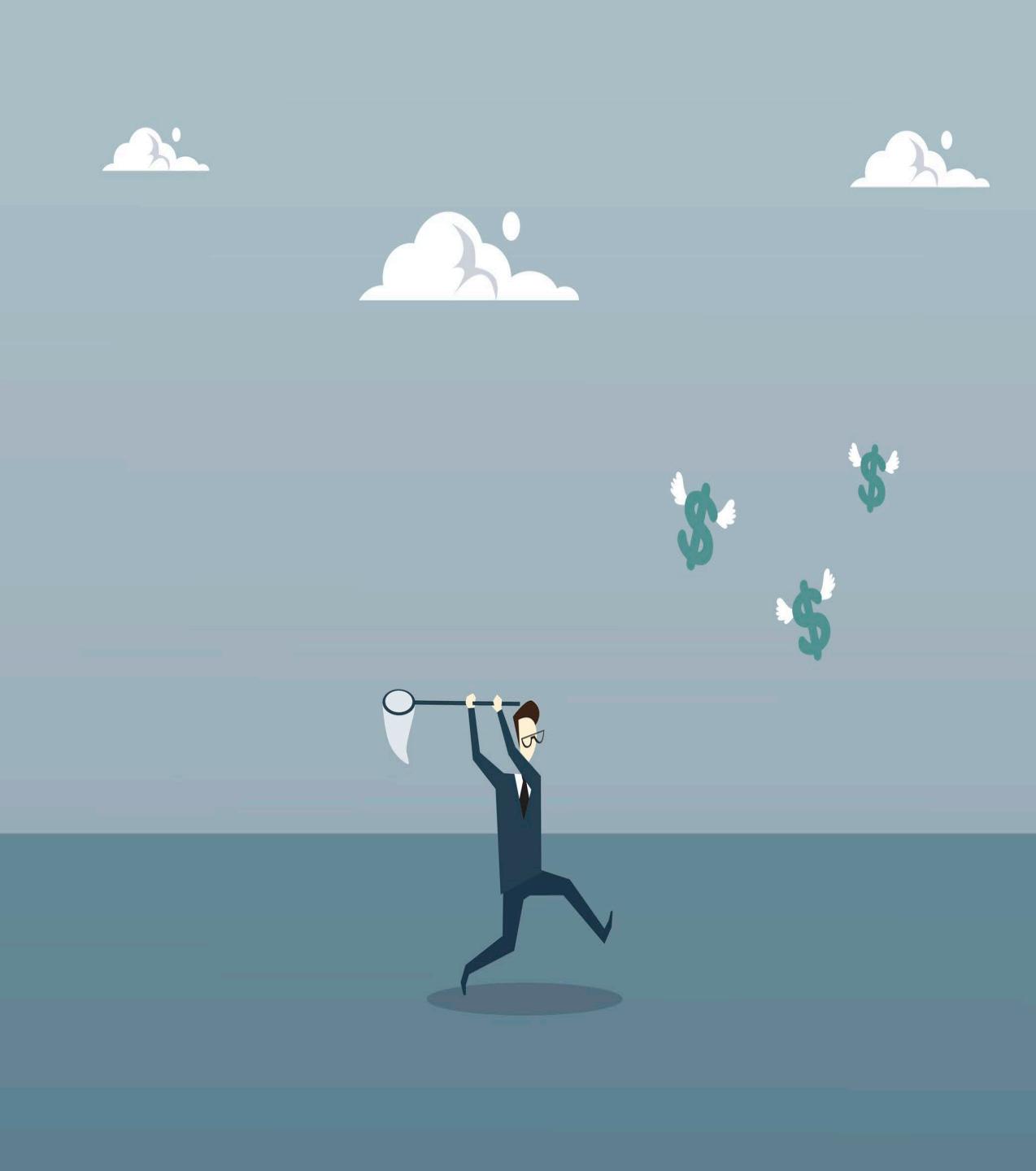
Collective effort

- of the entire industry together with governments, oil producers and investors.

SAF Feedstock is plentiful – but aviation must be prioritized



- 173 mt of biomass feedstock – primarily agricultural residues - is potentially available by 2050 in Europe, which would be enough to create 42 mt of SAF.
- There is competition for bio-based resources from other markets such as power generation. Acknowledging aviation as a hard-to-abate sector and ensuring feedstocks are strategically allocated to support its decarbonization are key actions for SAF deployment within the region.



Taxation – an environmental option?

- Not a solution, as tax revenues are not reinvested in decarbonizing air transport!
- Polling in France:
 - 81% agree there are too many taxes on flying.
 - 71% agree that Govt should not make flying more expensive. People have the right to make a personal choice to fly.
 - 78% think tax is not the way to make aviation sustainable, and 78% don't trust the Govt to spend tax wisely.

Polling in April 2025, panel of 500 people in France who had flown at least once in the last year. Polling by Savanta

CONFERENCE DE PRESSE FNAM - IATA

Contrôle aérien en France - BILAN ETE

Des grèves destructrices dans le contrôle aérien français....

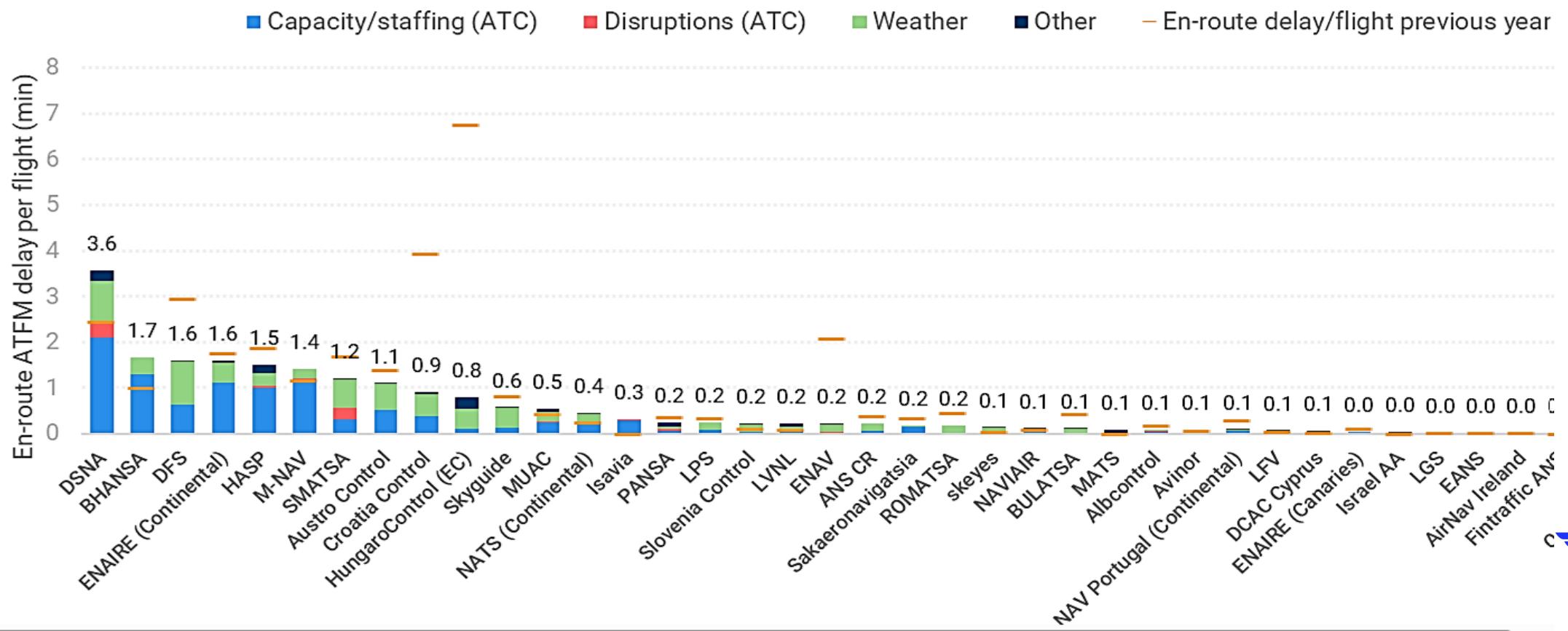
- Ces vingt dernières années, la navigation aérienne française a accumulé **le plus de journées de grève** (plus de 300 jours) loin devant la Grèce (50 jours) ou l'Italie (40 jours)
- Impacts des grèves des 3 et 4 juillet 2025 :
 - **1 500 vols annulés**
 - **Plus d'un million de passagers impactés**
 - **120 millions d'euros de pertes pour les compagnies**
- Nouveau préavis de grève les **7, 8 et 9 octobre** :
 - Une situation d'autant plus incompréhensible qu'un **accord triennal** a été conclu il y a moins d'un an
 - Ces grèves entraînent un préjudice financier important pour **les compagnies opérant en France**, sans aucun dédommagement
 - Elles ternissent l'image de la France ainsi que son attractivité
 - La FNAM et IATA appellent à une **levée de ce préavis de grève** aussi incompréhensible que disproportionné dans ses effets pour les **compagnies aériennes opérant en France**

→ **La mise en place d'un « service garanti » à un niveau satisfaisant est une première étape incontournable pour éviter les effets disproportionnés des grèves de la navigation aérienne.**

Air Traffic Management

- There was only one day with over 300,000 minutes of delay in European airspace this summer – on **3 July** due to **French strike action**
- DSNA is the worst-performing ANSP for delays, with 3.6 min/flight, primarily due to capacity and staffing issues.

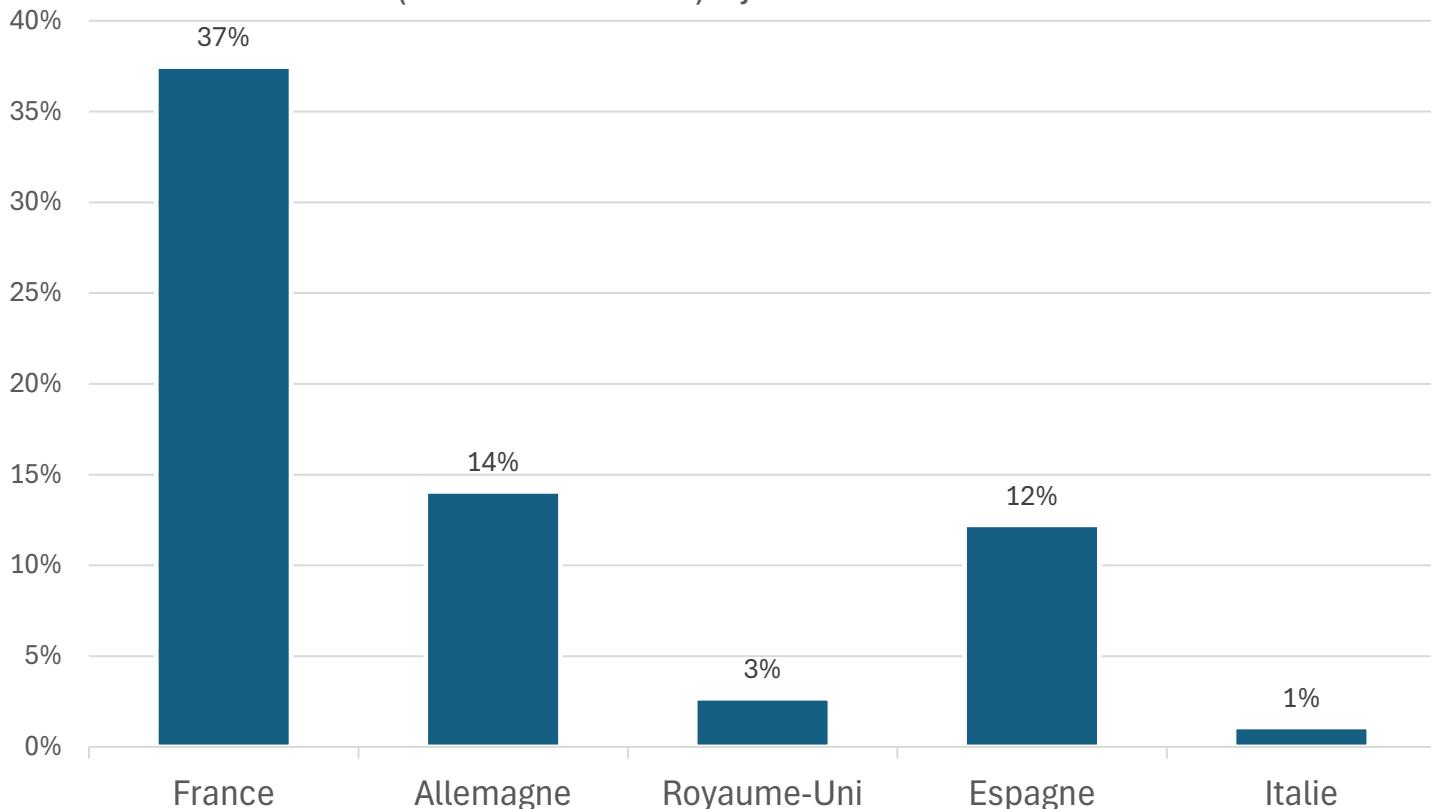
En-route ATFM delay per flight and per ANSP
June - August 2025



ATC BILAN À DATE

- DSNA : 5,1M min retards depuis le début de l'année (jan-aout)
 - +51% vs 2024 sur la même période
 - La moitié des retards (2,5M) proviennent du centre d'Aix-Marseille
 - La DSNA enregistre un retard moyen par vol 7,5 fois supérieur à la moyenne européenne
- Coût compagnie par minute de retard : 127€ = perte de 648M€

Part des retards par rapport au volume de trafic total (zone Eurocontrol) – janvier à août 2025



La DSNA concentre environ 4 fois plus de minutes de retard en-route liées à la régulation du trafic (~37 %) que sa part des passages dans l'espace de contrôle français (~9,4 %)

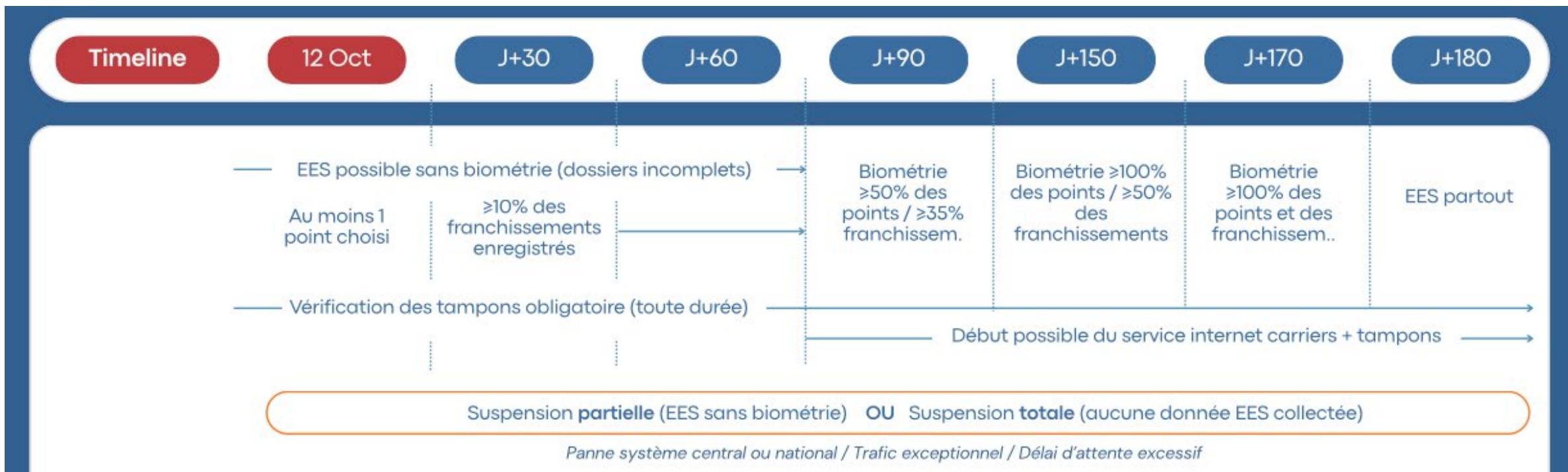
CONFERENCE DE PRESSE FNAM - IATA

ENTRY EXIT SYSTEM

ENTRY EXIT SYSTEM – modalités du déploiement progressif

A retenir

- Les 29 États de l'espace Schengen appliqueront l'EES à leurs frontières à partir du 12 octobre 2025
- Les kiosques EES seront au moins 80% fonctionnels au 12 octobre, 100% au 31 octobre
- La connexion des Parafe à l'EES, et l'application mobile, ne seront pas disponibles avant 2026
- L'EES devrait être pleinement opérationnel le 10 avril 2026



Thank you, and see you at the
Wings of Change Europe

- An aero-political forum focusing on **sustainably building back travel and tourism in Europe.**
- **18-19 November 2025** in Brussels, Belgium.
- **Key topics:** competitiveness, environmental and financial sustainability; safety and security; infrastructure, digitalization, tourism.

For: C-suite and industry decision-makers;
regional governments

