



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

27 janvier 2026

FNAM

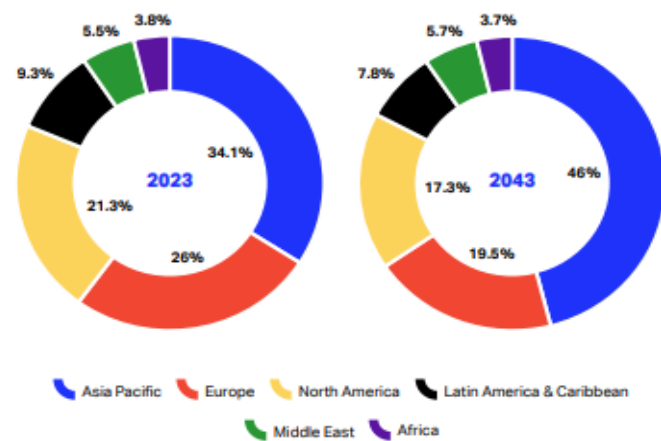
Vœux à la presse 2026

Table 2: Compound annual growth rate (CAGR) and net growth in passenger numbers, 2023-2043

Region	CAGR (2023 – 2043)	Additional passengers by 2043, million
Africa	3.7%	182
Asia Pacific	5.1%	2,609
Europe	2.3%	662
Middle East	4.1%	314
North America	3.0%	763
Latin America	3.0%	200
World	3.8%	4,138

Source: Air Passenger Forecasts, February 2024 update

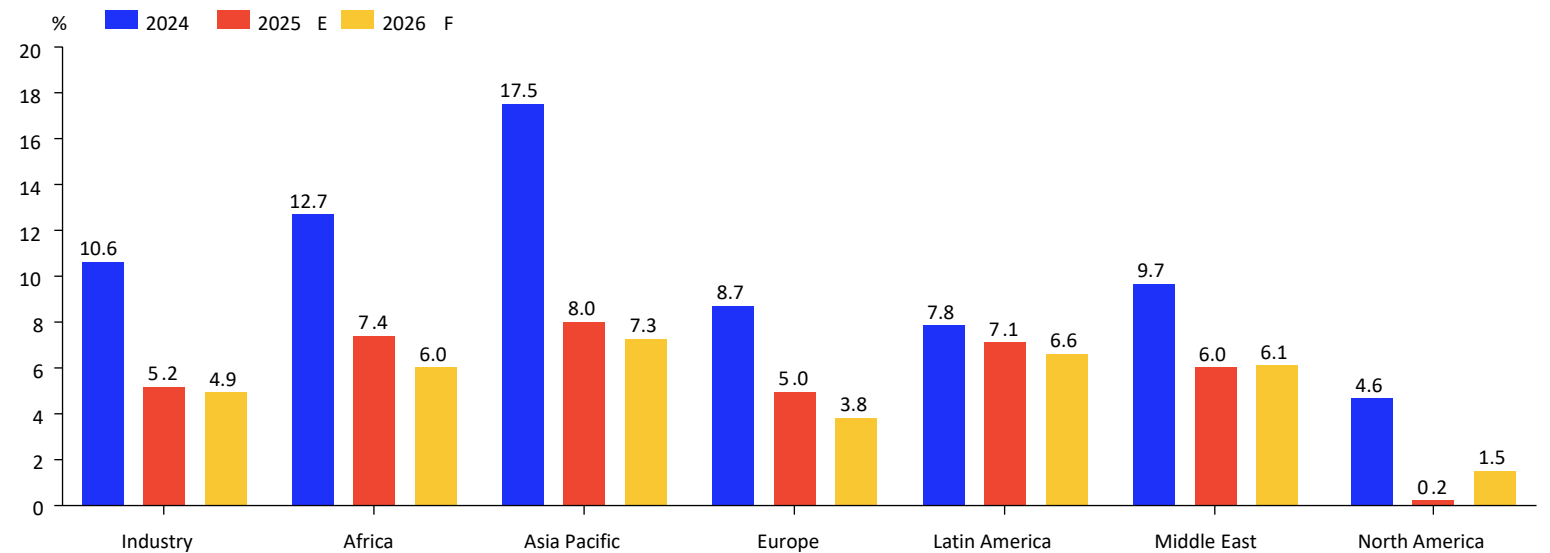
Chart 10: Regional passenger traffic, share of total, %, 2023 and 2043 forecast



Note: Regions represent geographical regions of traffic origin
Source: Air Passenger Forecasts, August 2024 update

TRANSPORT AÉRIEN À L'ÉCHELLE GLOBALE

Croissance du trafic par région % par rapport à l'année précédente



- ❑ 2025 : une bonne année pour le transport aérien à l'échelle globale avec 5 milliards de passagers et 1000 milliards de dollars de revenus
- ❑ Une croissance qui se fait sur le long-terme hors de l'Europe
- ❑ Un transport aérien qui ne couvre toujours pas le coût de son capital (ROCE de 6,6 vs CMPC estimé à 8,5)

Bilan année 2025 – Transport aérien en France

Les tendances qui se confirment...

- ❑ **Un trafic en hausse.** Le trafic total en France atteint 183 millions de passagers soit 1,9% de plus qu'en 2019 (179,6 M de passagers)
- ❑ **Une offre de transport aérien instable et contrainte** en raison des problématiques géopolitique et de chaîne de valeur (livraisons d'avions, maintenance).
- ❑ **Une hausse du trafic international à +3,6% par rapport à 2024**
- ❑ **Une baisse du trafic métropolitain** pour le dixième trimestre consécutif (trafic sur les radiales au niveau de 1983 et sur les transversales de 2015).
- ❑ **Une croissance modérée du trafic entre la métropole et les DROMs** de 3% par rapport à 2019 et 2024 avec des disparités selon les destinations.

Les ruptures introduites par la hausse de la fiscalité

- ❑ **Une croissance du trafic inférieure** de plus de deux points à celle de l'Europe (+2.8% vs +5%)
- ❑ **Une croissance de l'offre inférieure** de plus de deux points à celle de l'Europe et une offre qui sur l'été est passée de la 4ème place européenne à la 6ème place en année post-olympique.
- ❑ **Un pavillon étranger** qui sur l'année et en nombre de passagers **se désengage du marché français.**
- ❑ **Une hausse de fiscalité avec** une incidence estimée de +2% sur les prix des billets pour les passagers. Augmentation en 2025 du prix des billets d'avion (IPTAP) de 1% proche de l'évolution de l'inflation en France.
- ❑ **Un affaiblissement supplémentaire du pavillon français d'aviation d'affaires** (- 20% au T3 2025) dans un marché en croissance dominé par le pavillon étranger (90% des vols).

Bilan année 2025 – Transport aérien en France

- ❑ Une hausse massive des coûts du transport aérien en France en 2025 – 1 350 M€
- ❑ Une stabilisation espérée de la fiscalité dans le cadre de la Loi de Finances 2026.
- ❑ Un pavillon français toujours fragile :
 - ❑ Le pavillon français perd régulièrement chaque année un point de part de marché. Cet hiver, le pavillon français ne transporte que 29% des passagers voyageant entre la France et l'Union européenne et 16% de ceux voyageant vers le Moyen-Orient.
 - ❑ Deux années après la sortie de la crise COVID, le transport aérien français, même si ses résultats financiers sont honorables, reste lourdement endetté et handicapé par l'environnement fiscal et réglementaire du pays.
- ❑ Un objectif de baisse de la fiscalité pour 2027 dans le cadre d'une nécessaire redynamisation de l'économie française.
 - ❑ A l'image des décisions prises dans certains pays comme la Suède ou l'Allemagne, il faudra convaincre de la nécessité de baisser la fiscalité sur le transport aérien en France afin de favoriser l'attractivité du pays et contribuer à son développement économique, à sa souveraineté et à l'emploi.

Une attention particulière attendue de la part des pouvoirs publics

- ☐ **Un véritable accompagnement de la transition écologique du secteur préservant le mouvement de démocratisation du transport aérien avec une priorité qui est la disponibilité de carburants aéronautiques durables.**
 - ☐ Les moyens mis en œuvre pour développer cette filière restent insuffisants
 - ☐ De fortes inquiétudes du secteur sur dans ces conditions sur les niveaux de sous incorporation de e-fuel en 2030 (1.2% de e-SAF sur 6% de CAD) sans parler de l'objectif global européen de 20% de CAD en 2035 (dont 5% de e-SAF).

- ☐ **La préservation d'une équité des conditions de concurrence à l'échelle internationale**
 - ☐ Le secteur aérien européen doit bénéficier d'une protection contre les distorsions de concurrence à l'instar des secteurs industriels pour lesquels il est prévu un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF).
 - ☐ Les accords avec les pays tiers doivent être équilibrés. La FNAM reste fermement opposée à la ratification par la France de l'accord entre l'Union européenne et le Qatar.

- ☐ **L'entrée en vigueur de l'Exit Entry System (EES)**
 - ☐ Les inquiétudes sur le sujet se multiplient en Europe.
 - ☐ En France, le système de kiosques d'enregistrement n'est toujours pas opérationnel alors que désormais 35% de la population éligible devrait être enregistrée.
 - ☐ A partir du 10 avril, le système est supposé être entièrement opérationnel avec des possibilités de dérogation limitées ensuite jusqu'à la fin de l'été.
 - ☐ Les garanties doivent être données aux compagnies quant à la fluidité des passages à la frontière et d'éventuelles nouvelles possibilités de dérogation prévues.

- ☐ **La très nécessaire poursuite de la modernisation de la navigation aérienne française**
 - ☐ Une performance opérationnelle de la navigation aérienne en France qui continue de se dégrader en 2025 avec 6.64 millions de minutes sur l'année, en hausse de 40% par rapport à 2024. Le seul centre d'Aix-Marseille a généré près de la moitié des minutes de retard (3.2 millions) sur l'année
 - ☐ Un nombre insuffisant de mise en place de « descentes continues » permettant de limiter les émissions de CO2 et réduire les nuisances sonores.
 - ☐ Un niveau de service minimum en cas de grève dégradé.

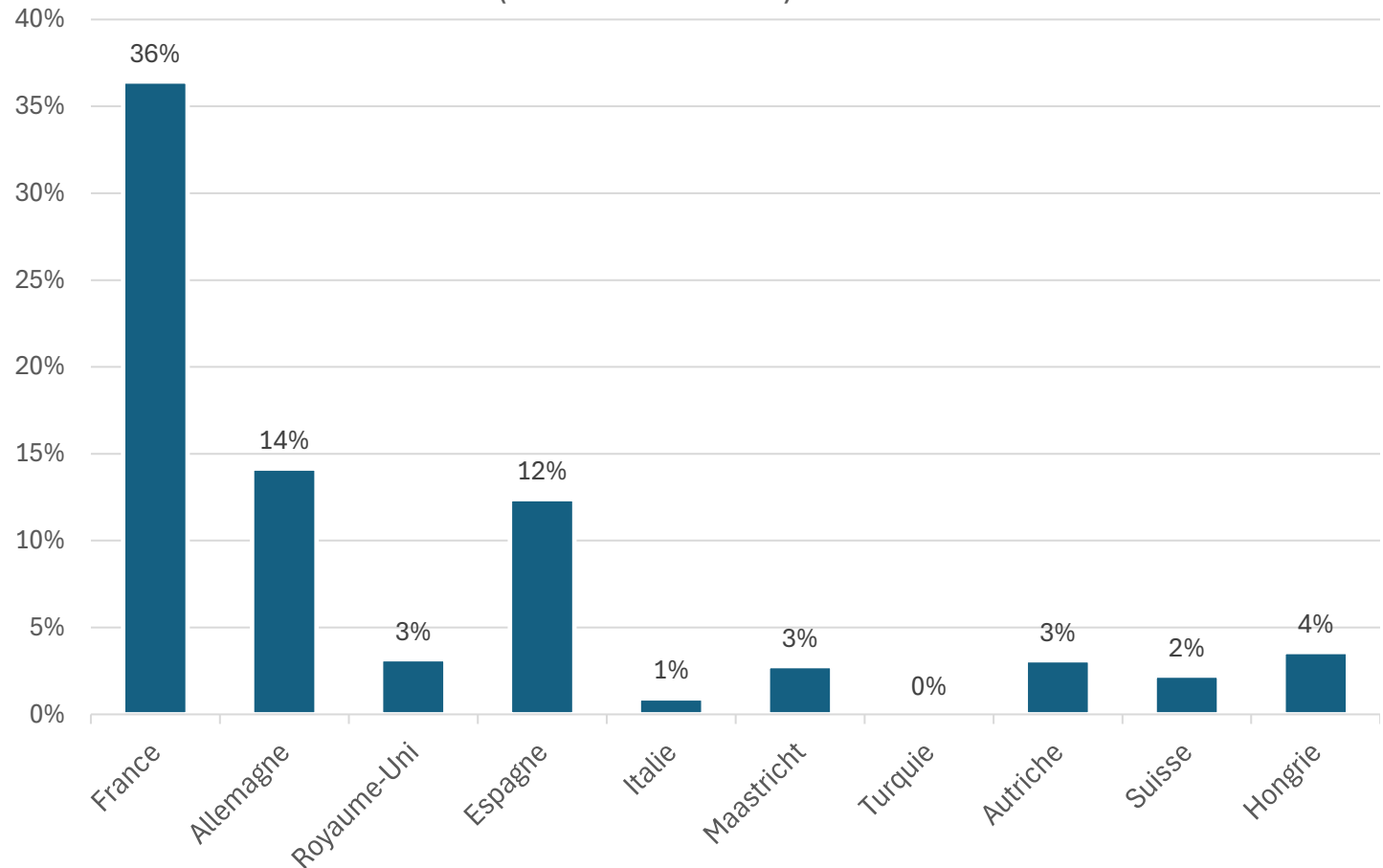
BILAN ATC

DSNA : 6,64 M min retards en 2025

- +3% de vols contrôlés et +40% de retards vs 2024
- Près de la moitié des minutes de retard (3,26M) proviennent du centre d'Aix-Marseille
- La DSNA cumule à elle seule plus de minutes de retard en-route que 37 ANSP de la zone Eurocontrol

Coût compagnie : 127€ par minute de retard = perte de 843M€ !

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



La France gère 9.9% des franchissements d'espaces aériens en Europe mais génère 36% des retards (minutes cumulées en route)

FNAM 2026

❑ Une dynamique sociale à préserver

- La F NAM est la seule organisation professionnelle employeur représentative du secteur aérien français pour la Convention Collective Nationale du transport Aérien Personnels Sols (CCNTA PS)
- Avec plus de 95 000 salariés, près de 900 entreprises et une présence sur l'ensemble du territoire, le transport aérien demeure un pilier de l'économie française (1.8% du PIB, 570 000 emplois, 12 milliards d'euros de recettes fiscales)
- Près de 19 % des salariés ont plus de 55 ans et de nombreux départs à la retraite sont attendus dans les prochaines années. Pourtant, les projections de recrutement sont en recul : le secteur prévoit de ne recruter que 7,5 % de ses effectifs actuels en 2026 et 4,6 % pour les seules compagnies aériennes.
- Un dialogue social responsable et de qualité à poursuivre notamment afin de poursuivre le travail sur l'attractivité et la promotion des métiers face aux enjeux de recrutement dans les secteurs notamment technique.

❑ Volonté d'amplifier encore le rôle de la F NAM en 2026 avec l'intégration de nouveaux membres

❑ Poursuivre le développement des contenus de la F NAM avec la publication et la mise à disposition régulière de données agrégées sur le transport aérien français <https://www.fnam.fr/laviation-en-chiffres/>

❑ Etudes envisagées en 2026 après celle relative à la sociologie du transport aérien :

- Quantification de l'effet du transport aérien sur le niveau de vie autour des aéroports
- Etat des lieux de la mise en œuvre de la trajectoire de décarbonation du secteur aérien

❑ Lettre d'information trimestrielle à destination des institutionnels et des journalistes

❑ Création en 2026 d'une commission Outre-mer destinée à traiter plus spécifiquement des problématiques du transport aérien ultra-marin.



BONNE ANNEE A TOUS !