fnam

Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

Conférence de presse

12 mai 2026

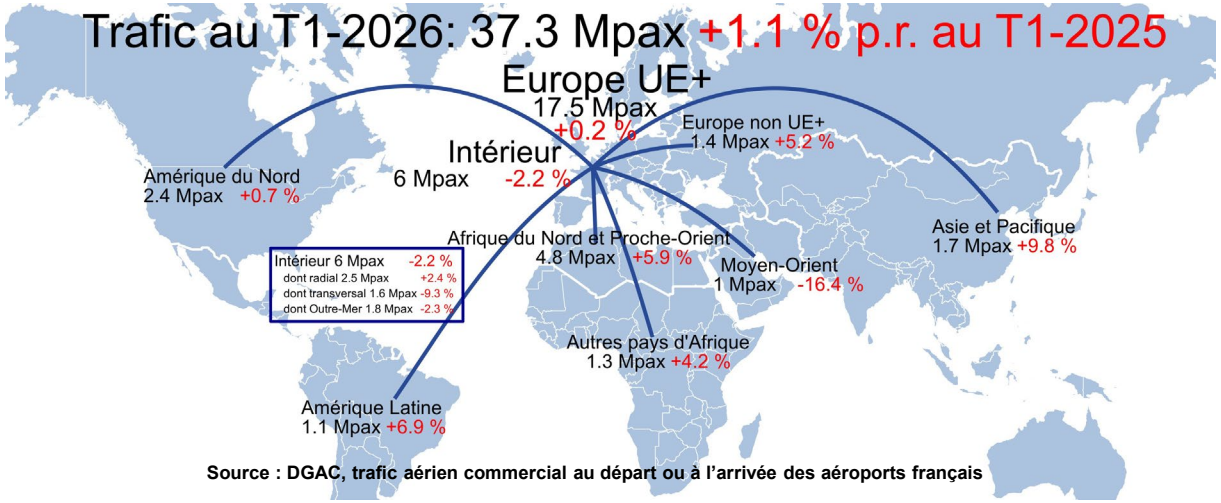
CONFERENCE DE PRESSE

1. **Bilan de la saison hiver 2025/2026**
   - ❑ Evolution du trafic au premier trimestre 2026
2. **Crise au Moyen-Orient, perspectives commerciales et mesures attendues de la part des pouvoirs publics**
   - ❑ Etat du marché
   - ❑ Mesures attendues de la part des autorités françaises
   - ❑ Evolution du cadre réglementaire européen
3. **Vigilance sur les problématiques opérationnelles**
   - ❑ Entry-Exit System
   - ❑ Contrôle aérien
   - ❑ Travaux Orly
4. **Une transition environnementale qui reste au centre de nos attentions**
   - ❑ Une décarbonation qui suit son cours
   - ❑ Des incertitudes à lever

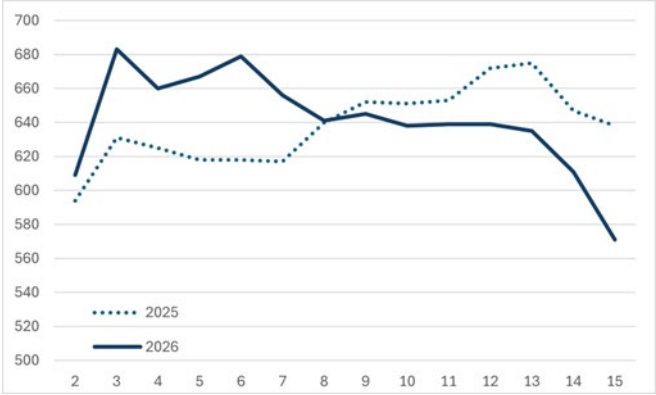
Evolution du trafic au premier trimestre 2026 – T1 2026

Bilan premier trimestre 2025 – Transport aérien en France

Trafic en France au T1–2026 par faisceau, en millions de passagers et évolution par rapport au T1–2025



Source : DGAC, trafic aérien commercial au départ ou à l'arrivée des aéroports français



Nombre de vols tout cargo depuis l'étranger à destination de la France métropolitaine par semaine – source DGAC

Les ruptures introduites par la hausse de la fiscalité

- **Une évolution structurelle du trafic post-COVID qui se confirme** avec une hausse du trafic international et une baisse du trafic métropolitain.
- **Une croissance de l'offre et du trafic passagers en France inférieure** de près de deux points à celle de la moyenne européenne.
- **Un pavillon étranger** qui sur l'année et en nombre de passagers **se désengage du marché français**.
- **Taxe sur les petits colis :** ce sont environ 40 vols cargo par semaine à destination de la France qui se posent désormais dans les pays proches de la France**.** Les vols cargo des compagnies chinoises sont en progression de 40% depuis 3 ans en particulier en Belgique et aux Pays–Bas.
- **Un affaiblissement supplémentaire du pavillon français d'aviation d'affaires** (- 22% au T1 2026) dans un marché en croissance dominé par le pavillon étranger (90% des vols).

Effets de la crise et dialogue engagée avec les autorités

Les effets de la crise et le dialogue engagé avec les autorités

- **Un choc économique sévère pour les compagnies aériennes**
  - Au cours de la période récente, le prix du kérosène a varié de 600 €/t avant le conflit à 1 500 €/t, soit une progression de près de 150 %. Le prix du kérosène peut ainsi représenter désormais jusqu'à 45% des coûts d'une compagnie aérienne contre 25% (en moyenne) avant la crise. Cette situation a des conséquences très concrètes dès maintenant pour les transporteurs aériens et fragilise à terme leur viabilité financière.
  - Les compagnies aériennes ont répercuté une partie de la hausse via des ajustements tarifaires. Ces hausses ne couvrent que très partiellement la hausse du coût du kérosène.
  - Des compagnies ont également annulé certains vols pour s'adapter à la demande ainsi qu'à la nouvelle situation économique. Ces annulations ne représentent qu'un pourcentage très faible de leurs vols sur des périodes creuses.
- **La FNAM a proposé aux autorités plusieurs réponses ciblées qui ont été détaillées lors de la réunion tenue avec le gouvernement le 6 mai dernier**
  - Sécurisation des approvisionnements en kérosène et objectivation des prix
  - Protéger la trésorerie des compagnies aériennes les plus fragilisées par la crise
  - Donner temporairement de la souplesse aux compagnies aériennes pour adapter leurs opérations à la situation économique actuelle
  - Revoir la fiscalité française sur le transport aérien français
- **Les demandes de la FNAM encore en suspens :**

Trésorerie : la FNAM attend des clarifications s'agissant de la possibilité de mettre en place des échéanciers sur les taxes et redevances spécifiques au transport aérien.

Fiscalité : la FNAM estime qu'un réexamen de la fiscalité spécifique française sur le transport aérien doit être opéré s'agissant notamment la dernière hausse de 2025 la taxe sur les billets d'avion.

Créneaux horaires : la FNAM appelle à aller au-delà des souplesses actées le 8 mai afin de permettra aux compagnies de préserver leurs créneaux horaires dans le cas d'aménagements de programmes de vols induit par des prix disproportionnés du kérosène.

Révision ETS et droits des passagers la FNAM souhaite que la compétitivité des compagnies aériennes européennes soit préservée par rapport aux compagnies étrangères

Vigilance sur les problématiques opérationnelles

Entry-Exit System – un risque de saturation des frontières cet été

- Les inquiétudes sur le sujet se multiplient en Europe. En France, le système de kiosques d'enregistrement n'est pas opérationnel alors que depuis le 10 avril le système est supposé être entièrement opérationnel.

- Nous nous félicitons de l'attention portée par les pouvoirs publics à la fluidité des passages à la frontière

- Toutefois, les possibilités de dérogation au titre du règlement européen sont limitées à la fin de l'été et il est URGENT que de nouvelles possibilités de dérogation soient proposées par la Commission européenne.

- Il convient que ce sujet soit réglé au plus vite d'autant que l'entrée en vigueur du système ETIAS est prévue pour la fin de l'année 2026.

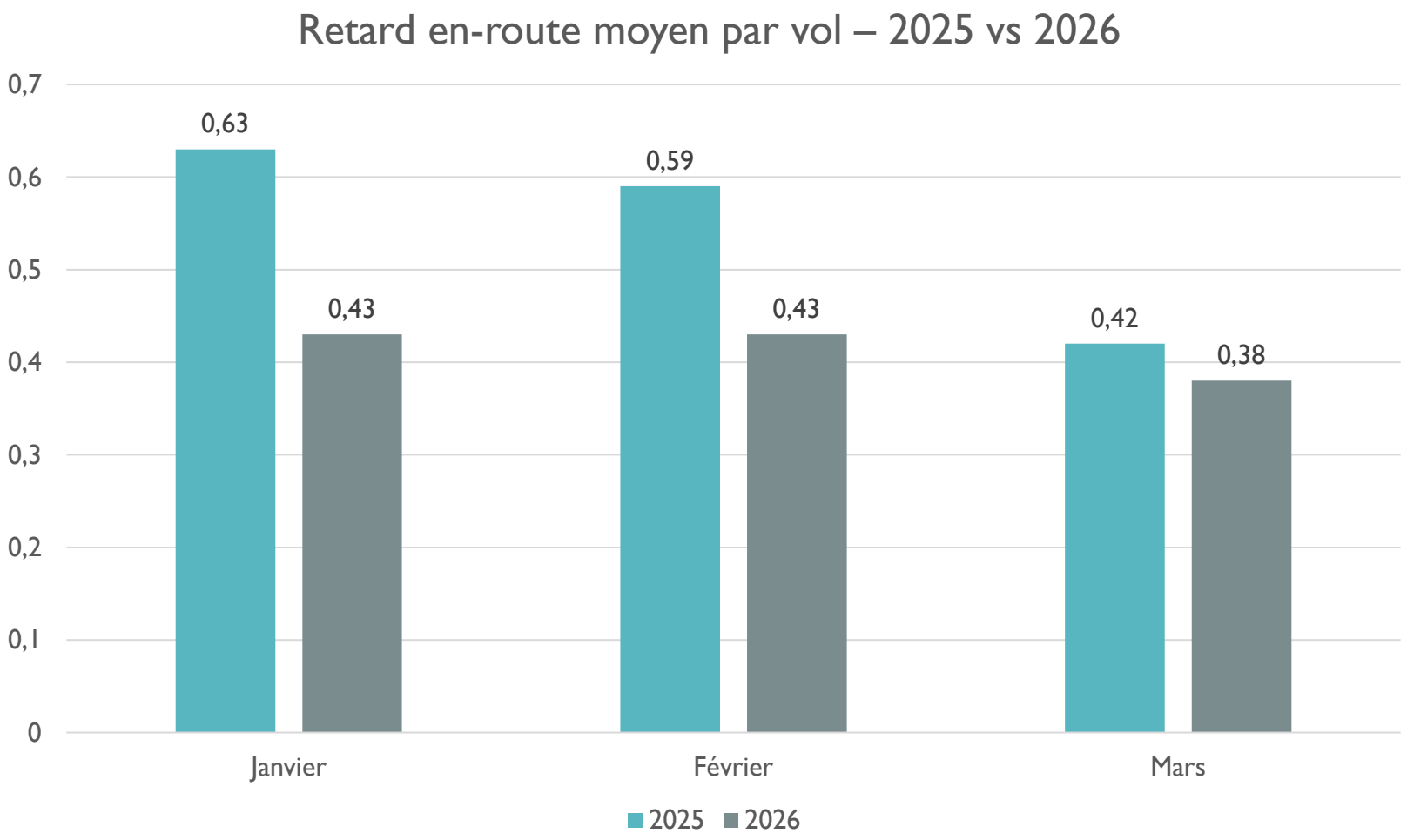
Navigation aérienne : une performance sous haute vigilance cet été

- Malgré une légère amélioration de la performance au premier trimestre, les retards pour la période estivale demeurent préoccupants **(2,14 min/vol)**, en particulier dans les centres de Marseille, Reims et Brest.

- Ces perturbations sont liées à la formation sur le système 4-Flight, à la forte saisonnalité et aux limites de capacité de certains secteurs.

- Notre position reste inchangée quant à la nécessité d'un **service minimum garanti et prévisible** pour assurer la continuité du service tout en conciliant la qualité de service et le droit de grève.

- Des réformes plus structurelles visant à lever un certain nombre de contraintes imposées par le cadre actuel de la fonction publique nous apparaissent nécessaires (plafond d'emplois, durée de formation, économies budgétaires).

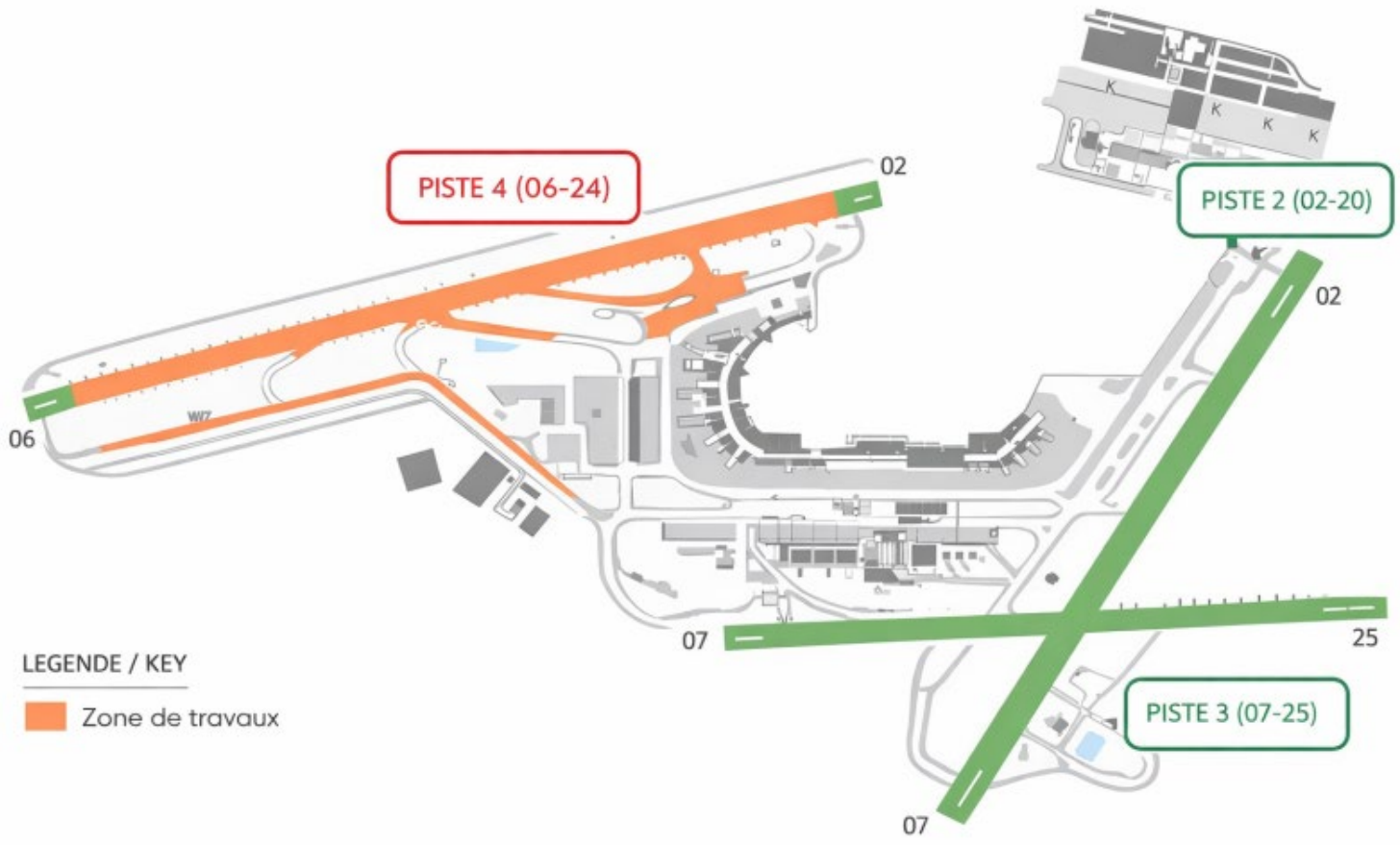


Travaux Paris-Orly 2026 – une réduction du trafic aérien prévue en plein été

- Les travaux de la piste 4 de l'aéroport d'Orly, programmés du 10 août au 17 décembre, entraîneront une réduction significative de la capacité de la plateforme cet été. Cette contrainte pèsera directement sur le trafic estival, traditionnellement marqué par une forte demande.

- Environ 3 000 vols seront annulés, reportés ou transférés vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, entraînant une réorganisation importante des opérations pour les compagnies aériennes.

- La mise en œuvre de ces travaux en plein mois d'août, période clé pour le secteur aérien, sera suivie avec attention.



Une transition environnementale qui reste au centre de nos attentions

Une transition environnementale qui reste au centre de nos priorités

La crise actuelle ne remet pas en cause la trajectoire de décarbonation du secteur aérien. Elle renforce au contraire la nécessité de sécuriser les leviers industriels permettant de réduire progressivement la dépendance aux carburants fossiles.

- La FNAM souligne tout l'intérêt, pour la France et pour l'Europe, de sécuriser pour l'avenir ses approvisionnements énergétiques et renforcer son indépendance aérienne afin de garantir sa connectivité.
- Cette réflexion doit notamment inclure le développement sur le continent et en France de filières de production de carburants d'aviation durables (SAF) à un coût ne pénalisant pas indûment les compagnies aériennes européennes.
- Le secteur aérien français parvient à maîtriser ses émissions de CO2 grâce à une meilleure efficacité énergétique (modernisation des flottes) et à l'incorporation de carburants d'aviation durable (SAF)
- Le GIFAS, la FNAM et l'UAF finalisent par ailleurs une actualisation de la feuille de route de transition écologique du transport aérien français. Cette feuille de route met en exergue le nécessaire accompagnement de la transition écologique du secteur.
- Les moyens mis en œuvre pour développer cette filière restent insuffisants (100 millions d'euros). Le niveau de souveraineté énergétique et industrielle dépendra directement des moyens mis en face : soutien à l'investissement, mécanismes de financement, fléchage des recettes ETS, contrats pour différence et sécurisation des approvisionnements.
- De fortes inquiétudes du secteur persistent 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 problématique du financement nécessaire à l'émergence d'une filière est essentielle. L'Allemagne a fléché 2 milliards d'euros provenant de la mise aux enchères des permis ETS de l'aviation afin de favoriser le développement d'e-SAF en Allemagne.
- La FNAM appelle les autorités françaises à suivre la même logique d'affecter à la transition écologique de l'aérien les produits de la fiscalité pesant sur le secteur dont ceux de l'ETS Aviation.
- Le secteur aérien européen doit enfin 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).
- Sans accompagnement suffisant, le risque est de substituer une dépendance aux carburants fossiles par une dépendance aux importations de SAF, sans création de valeur industrielle en France.