



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

RAPPORT D'ACTIVITÉS

2025 - 2026



95 170

salariés dont 40% de femmes
(emplois de la branche en 2024)
source : AKTO - Panorama statistique
édition 2025

Trafic 2025 vs
2019 en France

+1,6 %
de passagers



2025



183 MILLIONS
de passagers en 2025

2024



178 MILLIONS
de passagers en 2024

2023



170 MILLIONS
de passagers en 2023

2022



145 MILLIONS
de passagers en 2022

2021



70 MILLIONS
de passagers en 2021

2019



180 MILLIONS
de passagers en 2019

1. ETAT ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

Une année 2025 qui a effacé l'année 2024 marquée par le « trou d'air » des Jeux Olympiques de Paris.

L'année 2025 aura tout d'abord été marquée par le rattrapage post-COVID au niveau européen. Le nombre de mouvements en Europe en 2025 a ainsi atteint 100% du niveau de 2019 (Eurocontrol) [30 474 vols/jour en 2025 par rapport à 30 427 en 2019] et à +4% par rapport à 2024. Le trafic passagers de 2025 en Europe a quant à lui dépassé celui de 2024 du fait de la hausse de l'import moyen et du taux de remplissage.

En France, le trafic total a atteint en 2025 183 millions de passagers soit 1,9% de plus qu'en 2019 (179,6 M de passagers). La composition de ce trafic a été marquée par les évolutions structurelles enregistrées depuis la fin du COVID avec une hausse marquée du trafic international et une baisse du trafic métropolitain qui s'est poursuivie pour le

dixième trimestre consécutif (trafic sur les radiales au niveau de 1983 et sur les transversales de 2015). Seul le trafic entre la métropole et les DROMs a cru de 3% par rapport à 2019 et 2024.

Après une forte inflation pour la période 2022 – 2023 et un net ralentissement de la hausse en 2024, les prix des billets d'avion au départ de France, toutes destinations confondues, évoluent à un rythme (+0,9 %) comparable à celui des variations annuelles observées avant la crise de la Covid-19. La relative stabilité des prix en 2025 masque de fortes fluctuations durant l'année reflétant une dynamique des prix fortement saisonnalisée et sensible à des facteurs exogènes tels que la hausse de la fiscalité (augmentation des tarifs de la TSBA à compter du 1^{er} mars 2025) et « baissiers » avec un cours du kérosène en 2025 nettement inférieur à l'année précédente.

La hausse majeure de la fiscalité qui s'est appliquée en 2025 a toutefois introduit d'importantes ruptures, à l'image notamment de :

- Une croissance du trafic inférieure en France de plus de deux points à celle de l'Europe (+2.8% vs +5%)
- Une croissance de l'offre inférieure en France de plus de deux points à celle de l'Europe
- Une offre qui sur l'été 2025 est passée de la 4^{ème} place européenne à la 6^{ème} place en année post-olympique.
- Une destruction organisée du pavillon français d'aviation d'affaires (-20% de trafic au T3 2025 / T3 2024 dans un marché en croissance dominé par le pavillon étranger (90% des vols)).

Un premier trimestre 2026 encore dynamique avant le développement de la crise au Moyen-Orient

Les tendances observées en 2025 se sont poursuivies au premier trimestre de l'année 2026. Avec 37,3 millions de passagers, le trafic du premier trimestre (T1-2026) augmente ainsi de 1,1% par rapport au T1-2025 tandis que le trafic intérieur est en retrait de l'ordre de -2% rapporté à 2025 et -22% comparé à 2019. Le trafic international est lui en croissance de 7,8% sur le premier trimestre 2026 par rapport à 2019

Les effets de la hausse de fiscalité continuent de se faire sentir au premier trimestre 2026 avec notamment :

- Une croissance de l'offre inférieure en France au premier trimestre de l'année 2026 de 1,5 point à celle de la moyenne européenne
- Une destruction organisée du pavillon français d'aviation d'affaires. Le T1 2026 enregistre un recul de près de -22 % par rapport au T1 2025, confirmant une forte dégradation après une année 2025 déjà en baisse de -14 %.
- Une part de marché du pavillon français qui remonte à 40,8% au premier trimestre 2026 par rapport à 39,7% en 2025 en raison du déplacement de l'offre du pavillon étranger vers d'autres marchés. Pour mémoire, la part du pavillon français était encore de 43,3% en 2019.

Enfin en matière tarifaire, sur l'ensemble du 1^{er} trimestre 2026, compte tenu d'évolutions mensuelles contradictoires (baisse en janvier et février mais hausse en mars), les prix des billets d'avion ont reculé de 1,6 % par rapport au 1^{er} trimestre 2025.

Des politiques publiques fiscales françaises pénalisantes même si la hausse supplémentaire des coûts du transport aérien a été limitée en 2026

La Loi de Finances 2025 a conduit à un alourdissement significatif de la fiscalité sur le transport aérien français avec une hausse du tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP) chiffrée par le gouverne-

ment à près de 900 millions d'euros en année pleine (dont 150 millions d'euros sur l'aviation dite d'affaires).

Cette hausse est intervenue dans un contexte d'augmentation de la fiscalité nationale (Taxe déjà adoptée en 2024 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'est élevé en 2025 à plus d'un milliard trois cent cinquante millions d'euros.

La Loi de Finances 2026 a été marquée par une stabilisation de la hausse mais le poids de la fiscalité sur le transport aérien français participe au fait que les compagnies aériennes internationales font désormais manifestement le choix de programmer d'autres destinations moins coûteuses que la France.

A cet égard, 20 pays de l'Union européenne sur 27 ne taxent pas spécifiquement le transport aérien. A l'image des décisions prises par certains pays comme la Suède ou l'Allemagne, la FNAM souhaite 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.

Un transport aérien confronté à une nouvelle crise avec celle du Moyen-Orient depuis le 27 février 2026

En quelques semaines, le marché du carburéacteur — aussi appelé jet fuel ou kérosène d'aviation — a connu un choc d'une ampleur exceptionnelle. Alors que le pétrole brut progresse fortement, le prix du jet fuel a augmenté à un rythme bien supérieur. 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 pour les transporteurs aériens et peut fragiliser à terme leur viabilité financière. Les compagnies aériennes ont ainsi commencé, dans le cadre de leur politique commerciale propre, à répercuter une partie de la hausse via des ajustements tarifaires (incluant des surcharges carburant). Ces hausses ne couvrent que très partiellement la hausse du coût du kérosène.

Certaines compagnies ont également souscrit à des instruments financiers permettant de se prémunir partiellement et temporairement sur une hausse du prix du kérosène. Ces mécanismes restent toutefois partiels et ne permettent ni de neutraliser l'impact sur les comptes d'exploitation, ni de préserver sur une période longue la compétitivité des opérateurs concernés.

La situation est d'autant plus préoccupante que les compagnies européennes supportent déjà un cadre économique et réglementaire national et européen contraint incluant des obligations croissantes liées à la nécessaire décarbonation du secteur.

La FNAM a identifié et propose aux autorités françaises plusieurs réponses ciblées, qui doivent répondre à la fois à la gestion immédiate de crise, à la facilitation de la nécessaire adaptation opérationnelle pour l'écosystème aérien ainsi que sa résilience à moyen terme.

Une poursuite de la nécessaire transition écologique du secteur

La FNAM souligne ainsi 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 à cet égard une actualisation de la feuille de route de transition écologique du transport aérien français.

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. Les moyens mis en œuvre en France pour développer cette filière restent insuffisants (100 millions d'euros). L'Allemagne a fléchi 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).

Une vigilance particulière sur le plan opérationnel

Sur le plan opérationnel, l'entrée en vigueur de l'Exit Entry System (EES) suscite de multiples inquiétudes en Europe. En France, le système de kiosques d'enregistrement n'est pas opérationnel. A cet égard, 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.

La FNAM souligne également l'indispensable poursuite de la modernisation de la navigation aérienne française. En effet, si la performance opérationnelle de la navigation aérienne en France s'est améliorée au premier trimestre 2026 après un été 2025 catastrophique, les prévisions de retard pour cet été restent préoccupantes, particulièrement à Marseille Est (2,08 min/vol) et Reims (1,50 min/vol).

La position de la FNAM reste inchangée quant à la nécessité d'un service minimum garanti, fiable et prévisible - afin d'assurer la continuité du service tout en conciliant qualité de service et respect du droit de grève - ainsi que la mise en œuvre d'autres réformes plus structurelles visant en particulier à lever un certain nombre de contraintes imposées par le cadre actuel de la fonction publique.

En conclusion, la FNAM rappelle la nécessité de définir avec l'Etat une stratégie dédiée pour le secteur aérien afin d'éviter le risque d'un déclassement aérien pour la France qui aurait notamment pour conséquences une pénalisation inutile de son économie et de sa transition écologique, ainsi qu'une perte d'attractivité malvenue du pays pour les voyageurs internationaux.

2. FOCUS : LE LANCEMENT D'UN SITE DE RÉFÉRENCE SUR LES DONNÉES DU TRANSPORT AÉRIEN

Fin 2025, la FNAM a lancé le site L'Aviation en chiffres, une plateforme interactive dédiée à la présentation des données clés du transport aérien en France. Conçu comme un outil de référence, le site vise à offrir un accès simple, transparent et actualisé aux principaux indicateurs du secteur, à destination du grand public, des médias, des chercheurs, des décideurs publics et des acteurs économiques.

Trafic passagers, connectivité, emploi, poids économique, transition environnementale : L'Aviation en chiffres rassemble et met en perspective l'ensemble des données structurantes, dans une forme interactive et évolutive. Elle permet de suivre les évolutions du secteur dans le temps de mieux objectiver les débats et d'apporter une lecture factuelle des enjeux auxquels le secteur est confronté.

En s'appuyant sur des sources publiques, sectorielles et économiques reconnues, la plateforme permet de rapprocher des données jusqu'ici dispersées et de les rendre plus directement exploitables. Elle a également vocation à être enrichie progressivement, au fil de l'actualisation des données disponibles et de l'intégration de nouveaux indicateurs sectoriels.

Dans un environnement marqué par une pression réglementaire, fiscale et environnementale croissante, la disponibilité de données fiables, accessibles et pédagogiques constitue un enjeu majeur pour éclairer les décisions publiques et mieux faire connaître la réalité économique, sociale et territoriale du transport aérien.

Un secteur au cœur de l'économie et de l'emploi en France

Les données mises en avant sur L'Aviation en chiffres rappellent le rôle majeur du transport aérien dans l'économie française. En 2023, le secteur a soutenu plus de 567 000 emplois équivalents temps plein, directs, indirects et induits, pour un chiffre d'affaires estimé à plus de 111 milliards d'euros.

La valeur ajoutée générée, de l'ordre de 52 milliards d'euros, représente près de 2 % du PIB national, illustrant l'ancrage du transport aérien comme pilier de l'activité économique et de l'emploi sur l'ensemble du territoire.

Des effets multiplicateurs puissants sur l'ensemble de l'économie

Audela de son périmètre direct, le transport aérien exerce des effets multiplicateurs puissants sur de nombreuses filières : tourisme, commerce, logistique, industrie, maintenance aéronautique, services aux entreprises ou encore culture.

Chaque emploi du secteur génère plusieurs emplois indirects et induits (1 emploi direct dans le transport aérien soutient un peu plus de 2 emplois indirects et induits soit environ 3,2 emplois au total par emploi direct), faisant du transport aérien un vecteur clé de création de richesse et d'attractivité économique, en particulier pour les territoires fortement connectés et pour les régions dépendantes du tourisme.

Un secteur qui contribue significativement aux finances publiques

L'Aviation en chiffres met également en lumière la contribution du secteur aux recettes publiques. En 2023, l'ensemble des activités du transport aérien a généré plus de 12 milliards d'euros de recettes fiscales et sociales, via les taxes sur les billets, les redevances aéroportuaires, les impôts de production et les cotisations sociales.

Cette contribution place le transport aérien parmi les grands contributeurs nets au financement des politiques publiques, confirmant son rôle économique et budgétaire stratégique.

Connectivité, territoires et cohésion sociale

Grâce à des analyses fines des marchés et des routes, L'Aviation en chiffres permet de mieux comprendre le rôle du transport aérien dans la cohésion territoriale. Le site met en évidence l'importance de certaines liaisons pour le désenclavement des territoires, l'intégration économique de la métropole et des outremer, ainsi que pour le maintien des liens sociaux, familiaux et professionnels.

L'outil montre notamment que, sur de nombreux marchés, un nombre limité de routes concentre une part significative de l'offre, soulignant le caractère structurant de certaines liaisons aériennes pour les territoires et les économies locales.

L'outil permet également d'analyser l'évolution de l'offre aérienne, à travers les capacités proposées, les fréquences, les liaisons desservies et la répartition des routes selon les territoires et les marchés. Cette approche permet de dépasser la seule lecture des volumes de trafic pour mieux apprécier la qualité de la connectivité offerte aux territoires.

Il permet ainsi de documenter de manière concrète les enjeux de connectivité, au-delà des seuls volumes de trafic, en mettant en lumière le rôle irremplaçable de certaines liaisons dans l'équilibre économique et social des territoires.

La plateforme permet également de mieux suivre la place du pavillon français dans l'offre et le trafic, dans un contexte de concurrence européenne et internationale particulièrement intense.

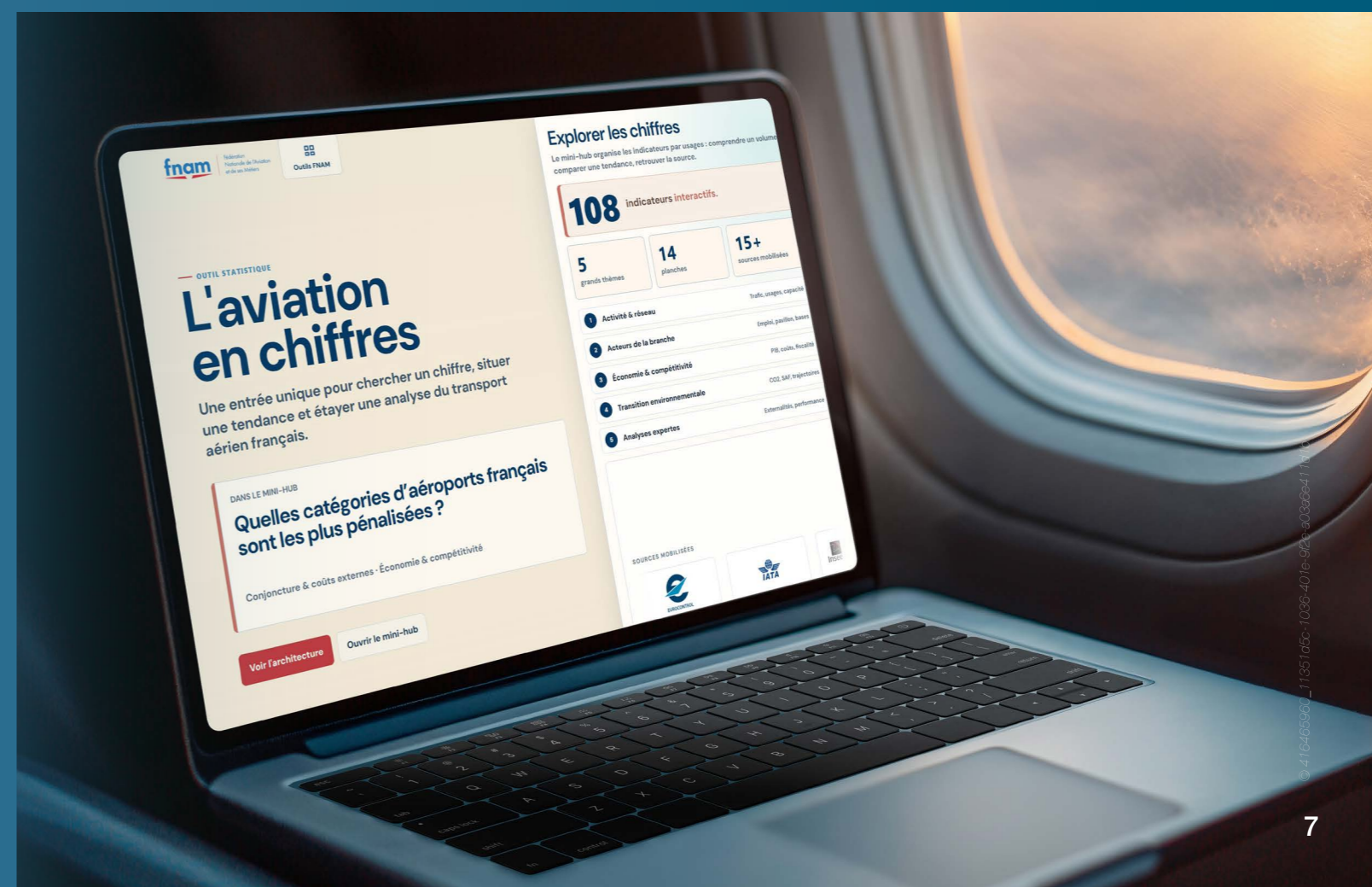
Un outil au service de la pédagogie et du débat public

Avec L'Aviation en chiffres, la FNAM se dote d'un outil durable au service de la transparence, de la pédagogie et du débat public. La plateforme permet de rendre accessibles des données souvent dispersées, techniques ou difficiles à interpréter, en les organisant autour d'indicateurs lisibles et régulièrement actualisés.

Dans un contexte où le transport aérien fait l'objet de débats récurrents, parfois marqués par une lecture partielle de ses impacts, L'Aviation en chiffres répond à un besoin essentiel : remettre les faits, les ordres de grandeur et les comparaisons objectives au cœur de l'analyse.

Il constitue ainsi un appui concret pour objectiver les discussions relatives à la fiscalité, à la transition environnementale, à l'aménagement du territoire et à la compétitivité du pavillon français.

En consolidant ces données au sein d'un support unique, la FNAM entend contribuer à un débat public mieux informé, fondé sur des éléments objectifs et sur une compréhension complète du rôle du transport aérien dans l'économie, les territoires et la société française.



3. ÉCONOMIE ET COMPÉTITIVITÉ

Le pôle Économie & Compétitivité regroupe les actions menées par la FNAM pour défendre un cadre économique soutenable pour les compagnies aériennes françaises. Face à la montée des charges — fiscales, régaliennes ou tarifaires —, la FNAM agit pour préserver la compétitivité du pavillon français et compagnies basées en France, assurer une transparence accrue des coûts imposés, et garantir un traitement équilibré dans un environnement concurrentiel mondialisé.

4

Commissions Économie et compétitivité

2

Pilotage étude cabinet de conseil

28

Commissions consultatives économiques

Régulation économique aéroportuaire et redevances

L'année 2025 a marqué une étape importante dans l'évolution du cadre de dialogue économique entre les aéroports et les compagnies aériennes. La réforme des commissions consultatives économiques a modifié les équilibres de ces instances, en recentrant davantage les échanges sur la relation entre les gestionnaires d'aéroports et leurs clients compagnies. Dans ce contexte renouvelé, la FNAM a veillé à défendre une approche constructive, fondée sur la transparence, la qualité du dialogue et la recherche d'équilibres économiques soutenables.

Cette dynamique s'est notamment illustrée à travers la signature des contrats de régulation économique des aéroports de Toulouse et de Marseille. Ces deux dossiers ont constitué des exemples positifs de concertation entre aéroports et compagnies, permettant d'aboutir à des trajectoires partagées et mieux comprises par les parties prenantes. La qualité des échanges, la capacité d'écoute des gestionnaires et la volonté de trouver des compromis ont démontré qu'une régulation économique efficace peut aussi reposer sur une relation de confiance et de responsabilité entre partenaires.

La FNAM a accompagné ces évolutions en contribuant à l'analyse des trajectoires tarifaires, des programmes d'investissement et des équilibres économiques proposés. Elle a rappelé que les redevances aéroportuaires doivent rester justifiées, proportionnées et cohérentes avec la qualité de service rendue, tout en reconnaissant l'importance d'un dialogue apaisé et exigeant avec les plateformes. Les exemples de Toulouse et de Marseille montrent qu'une concertation bien conduite peut permettre de concilier les besoins d'investissement des aéroports et la soutenabilité économique pour les compagnies aériennes.

Fiscalité, compétitivité et défense du pavillon français

La compétitivité du transport aérien français est restée au cœur des priorités de la FNAM en 2025. Dans un environnement marqué par la hausse cumulative des coûts, la Fédération a poursuivi ses travaux d'analyse sur les effets de la fiscalité nationale, des redevances, des coûts de navigation aérienne et des obligations environnementales sur les compagnies aériennes opérant depuis la France. Ces travaux ont permis de documenter le risque d'un affaiblissement progressif du pavillon français face à des concurrents soumis à des contraintes différentes.

La FNAM a notamment porté une attention particulière aux risques de distorsion de concurrence. Les hausses de coûts appliquées au départ de France peuvent avoir des conséquences directes sur les équilibres économiques des lignes, mais aussi générer des effets de report vers des hubs étrangers ou vers des aéroports situés hors du territoire national. La Fédération a rappelé que toute politique fiscale ou réglementaire appliquée au transport aérien devait intégrer ces effets de bord afin d'éviter de pénaliser les compagnies françaises sans bénéfice environnemental ou économique réel.

Dans ce contexte, la FNAM a produit et consolidé plusieurs analyses destinées à éclairer les pouvoirs publics et les parties prenantes du secteur. L'objectif a été de montrer que la compétitivité du transport aérien ne constitue pas un sujet périphérique, mais une condition de la connectivité du territoire, de l'emploi, de l'attractivité économique et de la capacité du secteur à financer sa transition.

Données, études économiques et objectivation du débat public

L'année 2025 a confirmé l'importance croissante des données et des études économiques dans l'action de la FNAM. Face à des débats publics souvent marqués par des approximations ou des analyses partielles, la Fédération a poursuivi ses travaux de production, de consolidation et de valorisation de données objectives sur le transport aérien. Ces travaux ont porté sur le trafic, l'emploi, la connectivité, le poids économique du secteur, les coûts supportés par les compagnies et les enjeux propres aux territoires desservis.

Cette démarche s'est notamment concrétisée par la publication du site internet L'Aviation en chiffres, conçu comme un outil de référence pour mieux rendre accessibles les données clés du transport aérien français. À travers une présentation claire, pédagogique et actualisée des principaux indicateurs du secteur, cette plateforme permet de mieux objectiver les débats et de donner aux décideurs publics, aux médias, aux chercheurs et au grand public une vision plus complète de la réalité économique, sociale et territoriale de l'aviation.

La publication de ce site s'inscrit dans une volonté plus large de renforcer la capacité de la FNAM à intervenir dans le débat public avec des éléments factuels, documentés et facilement mobilisables. En structurant davantage sa production chiffrée, la Fédération contribue à rappeler que le transport aérien ne se limite pas à un mode de déplacement, mais constitue une infrastructure économique essentielle pour les territoires, les entreprises, le tourisme, l'emploi et l'attractivité de la France.

Connectivité territoriale et Outre-mer

Les enjeux de connectivité territoriale, et en particulier ultramarine, ont occupé une place importante dans les travaux de la FNAM en 2025. Dans un contexte de forte sensibilité autour du prix des billets, de la fiscalité et du niveau des redevances, la Fédération a rappelé le rôle essentiel du transport aérien pour les territoires éloignés, insulaires ou faiblement substituables par d'autres modes de transport. Pour ces territoires, l'avion constitue souvent une infrastructure vitale de mobilité, de continuité territoriale et de développement économique.

La FNAM a ainsi contribué à documenter les spécificités économiques des liaisons ultramarines, marquées par des coûts élevés, des contraintes opérationnelles fortes et une dépendance structurelle à la desserte aérienne. Les travaux menés ont permis de souligner que les politiques publiques appliquées au transport aérien doivent tenir compte de ces réalités, afin de ne pas fragiliser davantage des lignes indispensables pour les résidents, les entreprises, le tourisme et l'approvisionnement des territoires.

La Fédération a également porté une vigilance particulière sur l'accumulation des charges pesant sur les dessertes ultramarines. Fiscalité, redevances, coûts environnementaux et contraintes opérationnelles doivent être analysés de manière globale, car leurs effets cumulés peuvent remettre en cause l'équilibre économique de certaines liaisons. La FNAM a ainsi défendu une approche différenciée, adaptée aux réalités territoriales et soucieuse de préserver la connectivité des Outre-mer.



4. ENTRY-EXIT SYSTEM

L'année 2025 a été marquée par le lancement progressif de l'Entry/Exit System (EES), qui modifie en profondeur le contrôle aux frontières extérieures de l'espace Schengen. Dans un contexte de forte sensibilité opérationnelle pour le secteur du transport aérien, la FNAM s'est mobilisée de manière continue afin d'anticiper les impacts du dispositif et de défendre les conditions de fluidité nécessaires au bon fonctionnement des plateformes aéroportuaires françaises.

À l'approche du déploiement d'ETIAS, prévu fin 2026, la FNAM poursuit son action afin que la modernisation des frontières européennes s'inscrive dans des conditions garantissant un niveau satisfaisant de performance opérationnelle et la compétitivité du transport aérien français.

Une évolution structurelle vers des frontières numériques et intelligentes

Le déploiement progressif de l'Entry/Exit System (EES), engagé en 2025, constitue une étape majeure dans la modernisation des frontières extérieures de l'Union européenne. Ce nouveau dispositif s'inscrit dans une dynamique plus large de transformation numérique des politiques migratoires et de sûreté, afin de répondre à l'augmentation continue des flux de voyageurs internationaux.

Avec plus de 500 millions de visiteurs accueillis chaque année, l'espace Schengen demeure la première destination touristique mondiale. Cette intensification des mobilités impose aux États européens de disposer d'outils plus performants pour concilier contrôle des frontières, exigences de sûreté et fluidité du parcours passager. Dans ce contexte, l'EES s'impose progressivement comme une infrastructure centrale du futur dispositif européen de contrôle aux frontières. Le système remplace largement manuellement par un enregistrement automatisé des entrées et sorties des ressourceurs

de pays tiers effectuant des séjours de courte durée.

Au-delà de la seule modernisation technologique, l'EES traduit une évolution plus profonde des modalités de contrôle : il ne s'agit plus uniquement de vérifier un passage à un instant donné, mais d'assurer un suivi continu et interconnecté des mobilités au sein de l'espace européen. Cette transition vers des frontières numériques et intelligentes redéfinit l'équilibre entre exigences de sûreté, efficacité opérationnelle et fluidité du parcours passager.

Une anticipation forte dès les phases préparatoires du dispositif

Dès 2023, la FNAM a suivi de près les évolutions européennes liées à la mise en place des nouveaux systèmes de gestion des frontières, en particulier l'EES et l'ETIAS. Ces dispositifs s'inscrivent dans une même logique de modernisation, combinant enregistrement biométrique et autorisation préalable de voyage. Dans ce cadre, la FNAM a exprimé son soutien à la digitalisation des contrôles aux frontières, tout en alertant très tôt sur les conditions de mise en œuvre du dispositif. Le calendrier initial apparaissait en effet difficilement compatible avec les adaptations techniques, organisationnelles et humaines nécessaires.

Face au risque d'un déploiement insuffisamment stabilisé, susceptible de désorganiser les conditions de passage aux frontières, la FNAM a également plaidé en faveur d'une montée en charge progressive du système. Ce calendrier reposait sur une montée en charge progressive du système, avec des jalons successifs d'enregistrement des flux fixés à environ 10 %, 35 % puis 50 %, entre octobre 2025 et avril 2026, avant un passage en fonctionnement nominal. Cette progressivité visait à permettre une adaptation graduelle des dispositifs techniques et des organisations opérationnelles, en limitant les risques de perturbations aux frontières.

Un déploiement sous fortes contraintes opérationnelles

À l'automne 2025, le déploiement opérationnel de l'EES s'est toutefois inscrit dans un environnement contraint, marqué par des difficultés techniques, notamment liées à la disponibilité et à la performance des kiosques de préenregistrement. Ces difficultés sont en particulier liées à la collecte des données biométriques, qui constitue aujourd'hui le principal facteur de complexité opérationnelle. Ces dysfonctionnements ont conduit à un fonctionnement partiellement dégradé du dispositif, avec une réorientation des passagers vers un traitement aux postes de contrôle traditionnels, augmentant mécaniquement la charge sur les infrastructures existantes.

Dans ce contexte, un risque d'allongement significatif des temps de passage a été identifié, confirmé par les premières phases de déploiement. Face à ces enjeux, la FNAM s'est fortement mobilisée pour :

- Promouvoir la mise en place de flexibilités adaptées, notamment en période de forte affluence ;
- Garantir que la fluidité demeure une priorité dans la mise en œuvre du dispositif,
- Défendre une approche pragmatique et proportionnée du déploiement.

Un dialogue renforcé avec les pouvoirs publics

L'année 2025 a confirmé la qualité du dialogue entre la FNAM, la DGAC et les administrations concernées. Ce dialogue constant a permis :

- De faire remonter en temps réel les réalités opérationnelles,
- D'adapter progressivement certaines modalités de déploiement,
- De renforcer la coordination entre acteurs publics et privés.

Dans une logique de coconstruction, la FNAM a également contribué



aux réflexions sur l'acceptabilité du dispositif, en soutenant la nécessité de renforcer l'information des passagers afin de limiter les tensions opérationnelles liées à la méconnaissance des nouvelles procédures.

La FNAM se félicite à cet égard de l'attention portée à la fluidité par les pouvoirs publics, y compris en recourant de manière étendue aux flexibilités prévues par le cadre européen. Cette mobilisation conjointe a permis d'inscrire durablement la question de la fluidité au cœur du pilotage du déploiement de l'EES, condition essentielle à sa réussite dans la durée.

Perspectives opérationnelles du déploiement de l'EES

Les premières phases de déploiement de l'EES confirment un enjeu central : la réussite du dispositif dépendra autant de la robustesse des outils techniques que de leur capacité à s'intégrer de manière fluide dans les opérations des hubs aériens.

À court terme, la priorité reste la préservation de la fluidité aux frontières, en particulier à l'approche des pics de trafic de la saison estivale. Dans un contexte où les solutions techniques ne sont pas encore pleinement stabilisées, une mise en œuvre pragmatique, progressive et étroitement pilotée apparaît indispensable pour garantir la continuité des opérations.

La période estivale constituera à cet égard un test déterminant pour le dispositif, compte tenu de l'intensité des flux et de la sensibilité des chaînes opérationnelles dans les principaux aéroports européens.

À plus long terme, le succès du déploie-

ment de l'EES reposera sur la mise en place d'un cadre suffisamment souple pour accompagner les réalités opérationnelles. Dans cette perspective, la FNAM souligne la nécessité de pouvoir maintenir et, le cas échéant, adapter certaines flexibilités, afin d'éviter toute dégradation des conditions de passage aux frontières.

La montée en charge du système devra ainsi s'appuyer sur des conditions préalables clairement établies :

- La disponibilité effective et la fiabilité des kiosques de préenregistrement,
- L'interopérabilité complète des systèmes concourant au traitement des passagers,
- Une validation en conditions réelles d'exploitation avant toute généralisation,
- La capacité des infrastructures à absorber durablement les flux en période de pointe,
- Ainsi qu'un niveau suffisant d'accompagnement des passagers dans l'appropriation des nouvelles modalités de passage.

Enfin, la FNAM insiste sur la nécessité d'un pilotage réellement concerté du déploiement, associant étroitement l'ensemble des parties prenantes, et en particulier les compagnies aériennes et leurs représentants. Cette association apparaît indispensable pour garantir une prise en compte effective des contraintes opérationnelles dans les décisions d'évolution du dispositif. Dans ce cadre, la FNAM continuera de défendre une approche équilibrée des réformes de contrôle aux frontières, conciliant exigences de sûreté, réalisme opérationnel et compétitivité du transport aérien français.

Une vigilance maintenue dans la perspective d'ETIAS

Le déploiement de l'EES constitue une première étape d'une transformation plus large, qui sera prolongée par l'entrée en vigueur du système ETIAS fin 2026. Cette future autorisation électronique de voyage introduira une nouvelle étape préalable au déplacement des ressortissants exemptés de visa. Les compagnies aériennes seront directement concernées par les obligations de vérification associées à ce dispositif, ce qui renforcera encore les enjeux d'intégration des systèmes et de fluidité opérationnelle. Dans cette perspective, les enseignements tirés de la phase actuelle confirment un enjeu central : la réussite des réformes européennes de contrôle aux frontières dépendra autant de la robustesse des systèmes techniques que de leur capacité à s'intégrer efficacement dans les opérations aéroportuaires.

La FNAM poursuivra donc son action afin de garantir que les évolutions réglementaires à venir prennent pleinement en compte les contraintes opérationnelles du transport aérien, dans un objectif constant d'équilibre entre sûreté, fluidité et compétitivité. À cet égard, l'attractivité de l'espace Schengen dépendra directement de sa capacité à concilier durablement exigences de sûreté et performance opérationnelle des contrôles aux frontières.

5. DIALOGUE SOCIAL, EMPLOI & FORMATION

Un dialogue social et une politique Emploi-formation en promotion de l'attractivité du secteur

Un dialogue social responsable

Dans un contexte d'incertitude géopolitique, économique, ayant un impact très concret sur le transport aérien en France, la FNAM demeure l'acteur privilégié pour représenter et défendre les intérêts du transport aérien.

La FNAM a poursuivi l'animation d'un dialogue social responsable autour notamment des dispositifs de formation et de leur financement pour soutenir le développement des compétences des salariés du secteur, ainsi que la promotion des métiers.

Elle a également continué à soutenir, malgré une politique économique et fiscale exigeante sur le plan national, ses engagements avec les pouvoirs publics, l'OPCO et les partenaires sociaux en faveur de l'emploi, de l'alternance et de la formation professionnelle pour accompagner les entreprises dans leur trajectoire de développement, d'adaptation des métiers, de professionnalisation et de féminisation.

Enfin, face à l'évolution des métiers, sous l'effet de l'inflation, de la hausse du SMIC de ses dernières années et de ses impacts sur les minima de la classification de la branche (SMH), la FNAM a engagé de façon anticipé un chantier important de réexamen de la classification de la convention collective nationale du Transport aérien.

• Lancement d'une étude de révision de l'ensemble de la classification des emplois de la convention collective

Prenant en compte le resserrement des écarts entre certains SMH observés ces dernières années en raison des revalorisations successives du SMIC liée à l'impact de l'inflation, les partenaires sociaux ont décidé d'engager par anticipation dès 2026, un chantier important de réexamen de l'ensemble de la classification des emplois de la branche de la CCNTA PS.

Les objectifs sont :

- d'une part, de satisfaire aux obligations légales qui imposent aux branches professionnelles de tenir compte des évolutions intervenues dans les métiers de la branche,
- d'autre part, d'honorer l'engagement pris dans l'avenant salarial 100 de 2025 afin d'évaluer et de redéfinir certains écarts entre des coefficients en s'appuyant tant sur un benchmark que sur une analyse qualitative approfondie des emplois.

Cet état des lieux permettra de nourrir la réflexion de groupes de travail paritaires destinés à désigner les évolutions de la classification de la branche pour les cinq prochaines années.

Rappelons que la dynamique du dialogue social engagé depuis 2021 a permis à la branche de signer plus de 20 accords.

• Accord de branche sur les moyens complémentaires au titre du dialogue social

Dans la continuité de l'accord conclu le 23 juin 2021, et dans un contexte de transformation profonde du secteur aérien, les partenaires sociaux ont réaffirmé le rôle essentiel du dialogue social pour accompagner les mutations en cours, notamment en matière d'emploi, de promotion de la diversité, d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, de renforcement de l'attractivité des métiers et de transition écologique et énergétique (décarbonation).

Cette transition s'accompagne également de bouleversements technologiques, en particulier liés à l'intelligence artificielle, dont les impacts sur l'organisation du travail, les compétences et les parcours professionnels doivent être anticipés. C'est dans ce cadre que les partenaires sociaux ont réaffirmé l'importance du rôle des instances paritaires de branche, en les dotant des moyens nécessaires et complémentaires à l'exercice de leurs missions à savoir :

- La Commission Paritaire Permanente de Négociation et d'Interprétation (CPPNI) pour conduire les négociations collectives de branche et veiller à l'interprétation des textes ;
- La Commission Paritaire Nationale pour l'Emploi et Formation Professionnelle (CPNEFP) pour la définition des politiques stratégiques en matière d'emploi et de formation ;
- L'Observatoire prospectif des métiers et qualifications de l'aérien (association OPMQA) et son Comité Paritaire de Pilotage (CPPO) comme instance d'analyse, de prospective sur les métiers et les qualifications du secteur ;
- La Section Paritaire Professionnelle (SPP) comme gestionnaire des fonds de la formation professionnelle en lien avec les instances de gouvernance d'AKTO, opérateur de compétences de la branche.

Compte tenu des évolutions du cadre législatif et des nombreux travaux qui sont à mener par les acteurs sociaux du secteur, des moyens complémentaires ont été mis en place au travers d'un nouvel accord sur le dialogue social en juillet 2025. Cet accord, signé à l'unanimité, a pour objectifs de renforcer le dialogue social et d'assurer une meilleure représentativité des grands secteurs d'activité de la branche ainsi que des différentes tailles des entreprises, en privilégiant la participation de représentants des TPE/PME.

• Accords de branche sur la prévoyance et le fonds d'action sociale des non-cadres

Dans la continuité des accords conclus depuis 2009 visant à mettre en place pour le personnel au sol non-cadre, un régime de prévoyance décès et après une étude portant sur des garanties incapacité et invalidité auprès des entreprises adhérentes, un nouvel accord de prévoyance a été signé à l'unanimité, en décembre 2025 par les partenaires sociaux. Cet accord inclut une recommandation pour les entreprises de souscrire un contrat de prévoyance collective couvrant la garantie invalidité 3ème catégorie au profit des salariés personnel au sol non-cadres, auprès de l'organisme d'assurance de leur choix.

Le second accord portant sur le règlement du fonds d'action sociale reconduit le dispositif de solidarité destiné à accompagner les salariés non-cadres et leurs ayants droits confrontés à des situations difficiles mis en place depuis 2017. Ce fonds permet notamment l'octroi d'aides individuelles, telles que des allocations obsèques complémentaires, des aides financières exceptionnelles pour les enfants ou encore des aides à l'aménagement du domicile en

cas de perte d'autonomie. Le montant de certaines aides est augmenté et les conditions d'octroi affinées. Enfin, la gestion des demandes d'aide est transférée à l'assureur labellisé Klesia.

• Engagement de travaux paritaires au soutien de l'attractivité des métiers

Au sein de la Commission paritaire nationale de l'emploi pour le personnel navigant, des travaux ont été menés concernant le dispositif du Certificat de Qualification Professionnelle de Personnel Navigant Commercial (CQP PNC) ouvert en alternance via un contrat de professionnalisation.

Ces travaux ont associé toutes les parties prenantes (membres de la CPNE PN, jury paritaire, compagnies aériennes, évaluateurs labellisés, AKTO) avec pour objectif d'identifier les pistes d'amélioration permettant d'harmoniser les pratiques d'évaluation, renforcer la crédibilité de la certification et sécuriser la qualité du dispositif d'alternance.

De ces travaux, certains items des 4 blocs de compétences constituant le certificat ont été modifiés, d'autres ajoutés visant à renforcer la prise en compte du savoir-être professionnel dans le référentiel du CQP PNC.

Ces travaux se poursuivent en 2026 notamment auprès des organismes de formation dispensant le programme pédagogique en vue de l'obtention de ce certificat.

Au sein de cette même commission paritaire nationale de l'emploi pour le personnel navigant, des travaux ont été conduits dans le cadre du projet de refonte des fiches ROME 4.0.

Le ROME (Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois) est un outil de France Travail au service de la mobilité professionnelle et du rapprochement entre offres et candidats.

Ce projet a pour objectif de développer l'approche par compétences, afin de dépasser les fortes tensions de recrutement que connaît actuellement le marché du travail. Il vise à moderniser la description des métiers, en renforçant l'approche par compétences et en intégrant les enjeux des transitions écologiques et numériques.

Un groupe de travail paritaire a ainsi mené ces travaux avec la participation de représentants de France Travail et d'AKTO et ont abouti à la rédaction des fiches PNC, Responsable de cabine et Instructeur PNC.

Le projet se poursuit sur d'autres métiers de la branche en particulier le mécanicien avion, l'agent d'escale commercial, l'agent de piste.

Dans le cadre du projet de création d'une certification professionnelle pour le personnel de piste, conduit avec les membres de la Commission paritaire nationale de l'emploi pour le personnel au sol, et l'équipe ingénierie des parcours professionnels du Ministère des armées une inscription au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP) de la certification d'«Opérateur d'Acheminement au Vecteur Aérien » de niveau 3 a été réalisé en juillet 2025.

Le projet se poursuit dans le cadre du partenariat avec le ministère des Armées permettant l'ouverture de cette certification au personnel piste des entreprises du secteur.



• **Lancement d'un groupe d'étude sur la mise en œuvre de l'annexe VI de la convention collective relative au transfert de personnel entre entreprises d'assistance en escale**

Un groupe de travail a été lancé à la suite du bilan d'application de cette annexe de la CCNTA, bilan qui a fait apparaître un très faible taux de transfert de personnel au cours de ces dernières années dans le cadre des nombreux transferts de marchés. Ce groupe de travail a comme objectif d'ici début 2027 de réexaminer l'ensemble du texte, de faire des propositions de mesures permettant une meilleure efficacité dans l'accompagnement social des transferts de marché.

L'objectif demeure avant tout de protéger l'emploi.

De ce travail en découlera une négociation d'ici le début 2027.

• **Une contribution dans les négociations nationales et interprofessionnelles**

En tant qu'adhérente au Medef et secteur directement concerné, la FNAM a participé aux échanges préparatoires et aux négociations nationales et interprofessionnelles, en particulier celles portant sur les contrats courts (« bonus-malus » et modulation de la contribution patronale à l'Assurance chômage).

La FNAM a également participé aux réunions de travail organisées par le Medef concernant la transposition de la Directive européenne sur la transparence des rémunérations visant à renforcer l'égalité salariale entre les femmes et les hommes. La Directive devait être transposée en droit français au plus tard le 7 juin 2026. Un projet de loi est encore en discussion. Pour les entreprises, ce nouveau cadre va au-delà des indicateurs actuels de l'Index de l'égalité professionnelle, en introduisant des obligations strictes d'information des salariés, un droit à l'information sur les niveaux de rémunération moyenne par catégorie, ainsi qu'une transparence accrue dès la phase de recrutement.

Une contribution soutenue pour défendre les intérêts du secteur et soutenir les dispositifs de formation professionnelle et leur financement notamment au travers des actions menées avec les instances de gouvernance de l'opérateur de compétences

• **Discussions aboutissant à une demande paritaire de représentativité auprès du ministère du travail sur un périmètre utile à la négociation d'un accord sur la formation professionnelle dans le secteur aérien**

• **La Fnam engagée dans une politique handicap de branche**

En 2024, le nombre de salariés en situation de handicap atteint plus de 5000 salariés, soit près de 5% des effectifs de la branche.

La branche du Transport Aérien s'est alors engagée dans un diagnostic sectoriel financé par l'Agefiph en 2025 avec l'appui d'AKTO, pour élaborer un plan d'action opérationnel à déployer en 2026.

Ce plan vise à favoriser l'emploi, la formation et le maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap (PSH) au sein des entreprises du secteur.

Il s'appuie sur les offres de services d'AKTO et de l'Agefiph, en cohérence avec la boîte à outils RSE du transport aérien et les partenariats nationaux existants avec les missions locales notamment (Aktion Jeunes).

En effet, consciente que le niveau de formation des salariés reconnus travailleurs handicapés est déterminant pour leur parcours d'insertion professionnelle, la branche professionnelle du transport a souhaité s'engager en faveur d'une politique inclusive pour les personnes en situation de handicap et accompagner de manière pragmatique les entreprises du secteur avec une aide spécifique apportée aux TPE/PME (95% des entreprises ont moins de 250 salariés et 80% moins de 50 salariés).

Pour les accompagner simplement et efficacement, la branche met à leur disposition un plan d'action opérationnel, comprenant des outils pratiques, des ressources ciblées, et un accompagnement dédié, sur des thématiques clés comme le recrutement, le maintien dans l'emploi, la collaboration avec le secteur protégé et adapté, ou encore la communication.

• **La promotion des métiers toujours au cœur de la politique emploi de branche**

Grâce à l'EDEC de l'aérien, qui se poursuit jusqu'en 2027, des outils tels qu'une visite immersive en ligne, « mon emploi dans l'aérien », ont été créés afin de contribuer à la promotion de nos métiers et à l'attractivité de notre secteur.

Ces outils dont la promotion a été largement faite lors du salon du Bourget en juin 2025, doivent continuer à être enrichis notamment avec l'introduction de nouvelles vidéos métiers (métiers du catering) pour une représentation des plus exhaustives des métiers du secteur (21 métiers devraient être représentés).

La FNAM reste au soutien de l'apprentissage et de la formation dispensée par les organismes de formation en défendant les niveaux de prise en charge des certifications, notamment celles spécifiques à l'aéronautique et à l'aérien.

La FNAM porte auprès de l'Education nationale aux côtés des autres organisations patronales et de l'OSAC, la révision des diplômes spécifiques à l'aérien. En effet, dans la continuité des travaux menés sur le BTS aéronautique d'autres devraient s'ouvrir sur la révision du CAP Aéronautique, du BAC Pro Aéronautique, du Certificat de Spécialisation Aéronautique.

Enfin, La FNAM s'associe également avec ses partenaires dans différentes actions, que ce soit en matière de promotion de l'alternance avec les équipes d'AKTO (site internet « ici c'est ma place », ou plus globalement aux côtés du GIFAS et de l'association Aérométiers (séminaire Education Nationale sur le Brevet d'Initiation Aéronautique) et en matière de développement de la féminisation des métiers

(Reconduction de l'engagement sur la Charte Féminisons les métiers de l'aérien, membre du jury Prix Femmes de l'Aéro et du Spatial...).

La FNAM dans la poursuite d'une expertise juridique auprès de ses adhérents

Le pôle des affaires sociales de la FNAM conseille régulièrement les entreprises adhérentes pour toute question d'interprétation de la convention collective ou toute question en droit social, mais aussi sur les problématiques juridiques liées au personnel navigant.

Une veille juridique très régulière est également communiquée aux entreprises du secteur, avec un point mensuel dédié lors des commissions sociales de la FNAM.

Des recommandations et note de décryptage sont également publiées sur des points juridiques précis tels que la gestion d'un arrêt maladie, les nouvelles jurisprudences sur les congés payés, la réforme sur l'entretien de parcours professionnel...

Un groupe de travail a été constitué avec les entreprises d'assistance en escale, compagnies aériennes et aéroports concernant les risques de troubles musculosquelettiques chez les salariés notamment en cas de port de charges lourdes (bagages).

Par ailleurs, le club des juristes créé en 2023 s'est à nouveau réuni en juin, afin de poursuivre les échanges portant sur les bonnes pratiques notamment relatives à la spécificité de la réglementation

propre au personnel navigant. Réunissant toutes les équipes dédiées des compagnies aériennes (juristes, ressources humaines), cette matinée d'échanges a été également l'occasion de partager les évolutions réglementaires liées à la recodification du code des transports, mais aussi aux thématiques d'affrètement et de durée du travail.

CHIFFRES CLÉS

95 170
Salariés

60%
Hommes

40%
Femmes

1 669
Apprentis

2 589
Alternants de professionnalisation

40 M€
De financements pour l'alternance

736
CQP délivrés en 2025

11
Réunions paritaires de négociation

45
Réunions paritaires emploi-formation (CPNE / SPP / COTECH)

3
Accords de branche signés en 2025

6. DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le pôle Développement Durable reflète l'engagement actif de la FNAM dans la transition énergétique du secteur aérien. Consciente des enjeux climatiques, la fédération accompagne les travaux de décarbonation portés par la filière, tout en veillant à la cohérence des trajectoires réglementaires, à la soutenabilité économique des objectifs fixés, et à la préservation de la connectivité des territoires.

4

Commission Développement Durable
4 COPIL CLIMAVIATION
4 COPIL CSPR RTE

6

GT décarbonation
filiale CORAC

5

COPIL CSF NSE

15

Commissions consultatives
de l'Environnement

8

Commission Consultatives
d'Aides aux riverains

Carburants d'aviation durables et conditions de montée en puissance

La FNAM a poursuivi en 2025 ses travaux relatifs au déploiement des carburants d'aviation durables, qui constituent l'un des principaux leviers de décarbonation du transport aérien. Dans un contexte de montée en puissance progressive des obligations d'incorporation, la Fédération a rappelé que

la réussite de cette transition dépendra autant de l'ambition réglementaire que de la disponibilité effective des volumes, de la compétitivité des filières de production et de l'existence de mécanismes de soutien adaptés.

Une attention particulière a été portée aux conditions économiques de cette montée en puissance. Les carburants d'aviation durables demeurent significativement plus coûteux que le kérosène fossile et leur disponibilité reste encore limitée. La FNAM a donc défendu une approche pragmatique, consistant à accompagner le développement des filières sans fragiliser les compagnies européennes ni créer de distorsions excessives avec les transporteurs opérant depuis des hubs extra-européens.

Ces travaux ont également permis d'inscrire la question des carburants durables dans une logique plus large de souveraineté énergétique et industrielle. La FNAM a rappelé que la décarbonation du transport aérien ne pourra réussir que si elle s'appuie sur une politique industrielle cohérente, permettant de sécuriser les volumes, de maîtriser les coûts et de faire émerger des capacités de production compétitives en France et en Europe.

ETS, ReFuelEU Aviation et mécanismes de soutien à la transition

L'année 2025 a également été marquée par un suivi approfondi des dispositifs européens encadrant la transition écologique du transport aérien, notamment l'ETS et ReFuelEU Aviation. La FNAM a analysé les effets cumulés de ces mécanismes sur les compagnies aériennes, en particulier dans un contexte où les coûts liés au carbone, aux carburants durables et aux obligations réglementaires deviennent un déterminant croissant de l'équilibre économique des lignes.

La Fédération a rappelé que ces dispositifs doivent être conçus de manière cohérente et proportionnée. Dès lors que les émissions de CO₂ sont déjà couvertes par un prix carbone ou par une obligation réglementaire d'incorporation de carburants durables, il

convient d'éviter les doubles comptes, les redondances ou les mécanismes additionnels qui viendraient renchérir les coûts sans bénéfice climatique clairement établi. Cette vigilance est d'autant plus nécessaire que les compagnies européennes sont davantage exposées à ces dispositifs que certains concurrents extra-européens.

La FNAM a également travaillé sur les mécanismes de soutien associés à la transition, notamment les dispositifs visant à compenser une partie du surcoût des carburants durables. Ces travaux ont permis de souligner la nécessité d'un cadre de financement robuste, lisible et suffisamment dimensionné pour accompagner réellement les compagnies dans leur trajectoire de décarbonation.

Planification énergétique, feuilles de route sectorielles et consultations publiques

La FNAM a contribué en 2025 aux travaux de planification énergétique et aux consultations publiques relatives à la trajectoire de décarbonation de l'économie française. Ces contributions ont permis de faire valoir les besoins spécifiques du transport aérien en matière d'énergie, de biomasse, d'électricité bas-carbone et de carburants durables. La Fédération a rappelé que l'aviation présente une trajectoire technologique particulière, avec des leviers de décarbonation identifiés mais fortement dépendants de la disponibilité énergétique et industrielle.

Dans ce cadre, la FNAM a travaillé avec les partenaires de la filière afin de porter une vision cohérente de la décarbonation du transport aérien. Les échanges avec les acteurs industriels, les compagnies, les aéroports et les organisations professionnelles ont permis de consolider les hypothèses sectorielles et de défendre une approche fondée sur les réalités opérationnelles du secteur. L'objectif a été de garantir que les besoins de l'aviation soient correctement intégrés dans les scénarios énergétiques nationaux.

Ces travaux ont également permis de rappeler que la transition écologique du transport aérien ne peut être

uniquement appréhendée sous l'angle de la contrainte. Elle constitue aussi un enjeu de souveraineté, d'innovation et de structuration industrielle. La FNAM a ainsi défendu une trajectoire qui permette de concilier réduction des émissions, maintien de la connectivité, développement de filières françaises et européennes, et compétitivité des compagnies aériennes.

Effets non-CO₂, expertise environnementale et réponse aux débats émergents

La FNAM a également suivi en 2025 les débats relatifs aux effets non-CO₂ de l'aviation, sujet scientifique et réglementaire émergent au niveau européen. La Fédération a rappelé la nécessité d'une approche rigoureuse, fondée sur l'état des connaissances scientifiques, afin d'éviter la mise en place de dispositifs prématurés ou insuffisamment robustes. Le sujet appelle en effet une grande prudence, tant les incertitudes demeurent importantes en matière de mesure, d'attribution et de leviers opérationnels.

La FNAM a défendu une approche progressive, permettant d'améliorer la connaissance scientifique, d'expérimenter les dispositifs de suivi et d'évaluer les impacts opérationnels avant toute traduction réglementaire ou économique. Cette position vise à éviter que les effets non-CO₂ ne deviennent un facteur supplémentaire de complexité ou de surcoût pour les compagnies, sans garantie d'efficacité environnementale démontrée.

Plus largement, la Fédération a renforcé sa capacité de veille et de réponse aux débats environnementaux émergents. Face à la multiplication des études, propositions et prises de position relatives à l'impact climatique du transport aérien, la FNAM a produit des analyses et argumentaires permettant de défendre une vision équilibrée : reconnaître les enjeux environnementaux du secteur, tout en rappelant les efforts engagés, les contraintes techniques et la nécessité d'une transition réaliste, financée et industriellement soutenable.

EIAE : 2025, l'approche équilibrée à l'épreuve des faits

Dès janvier 2025, la décision du Conseil d'État relative au couvre-feu de Nantes a rappelé que le durcissement de restrictions d'exploitation liées au bruit ne pouvait s'inscrire que dans le cadre d'une Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée. Ce rappel a donné le ton d'une année marquée par la montée en puissance des EIAE : six procédures ont rythmé l'agenda des territoires concernés, donnant lieu à des restitutions d'étude, consultations publiques, projets d'arrêtés et arbitrages structurants. Avant toute nouvelle restriction, cette méthode impose d'examiner l'ensemble des leviers disponibles, de la performance acoustique des aéronefs aux procédures opérationnelles.

À Orly, l'année 2025 a marqué l'aboutissement de l'EIAE avec la publication de l'arrêté du 4 juillet. Sur la plateforme la plus stricte d'Europe, les scénarios d'extension du couvre-feu ont été écartés. Le texte renforce néanmoins les restrictions nocturnes, en encadrant plus précisément la programmation et l'exploitation des vols de nuit, et en ciblant les aéronefs les moins performants acoustiquement. Pour la FNAM, cet exemple rappelle la nécessité de mesurer pleinement les conséquences de toute nouvelle contrainte sur une plateforme déjà très encadrée.

À Paris-Charles-de-Gaulle, les travaux menés dans le cadre de l'EIAE ont placé les enjeux à une autre échelle. La FNAM a rappelé que l'analyse ne pouvait ignorer la nature stratégique d'un double hub passagers et fret unique en Europe, essentiel à la connectivité, à la souveraineté logistique, aux exportations et à l'attractivité du territoire national. Dans ce contexte, les objectifs de réduction du bruit doivent rester cohérents avec les autres grands hubs européens, afin d'éviter un transfert d'activité sans bénéfice environnemental global.

Les dossiers régionaux ont, eux aussi, confirmé l'importance de la progressivité. À Bordeaux, la FNAM a souligné la nécessité d'un calendrier réaliste, tenant compte des délais de renouvellement des flottes, des contraintes propres aux opérations de fret et du besoin de mécanismes de flexibilité. À Toulouse, elle a proposé un scénario alternatif sécurisé, fondé sur des engagements concrets autour de la performance acoustique des flottes, de la programmation et des procédures opérationnelles, afin de rechercher une réduction effective du bruit dans un cadre plus concerté.

Le cas de Lille-Lesquin a mis en évidence un autre point de vigilance : la cohérence des indicateurs utilisés dans les EIAE. L'exploitant a alerté sur l'usage exceptionnel d'un seuil Ln 40 dB pour évaluer les fortes perturbations du sommeil, alors que les valeurs habituellement mobilisées dans les cartes stratégiques de bruit reposent sur des seuils plus élevés. Un tel choix méthodologique peut modifier fortement l'assiette de population retenue et, par conséquent, les conclusions réglementaires. Pour la FNAM, la solidité d'une EIAE dépend autant de la qualité des données que de la pertinence des indicateurs retenus.

L'année 2025 confirme ainsi que les EIAE sont devenues un objet central de la régulation environnementale aéroportuaire, mais aussi les limites d'une lecture qui en ferait la réponse principale aux enjeux de bruit. La réduction des nuisances sonores demeure un objectif partagé ; elle ne peut toutefois reposer sur une logique uniforme de contraintes. Elle doit tenir compte des réalités opérationnelles, des progrès de flotte, des leviers déjà engagés, de la cohérence des indicateurs et des équilibres économiques propres à chaque territoire.

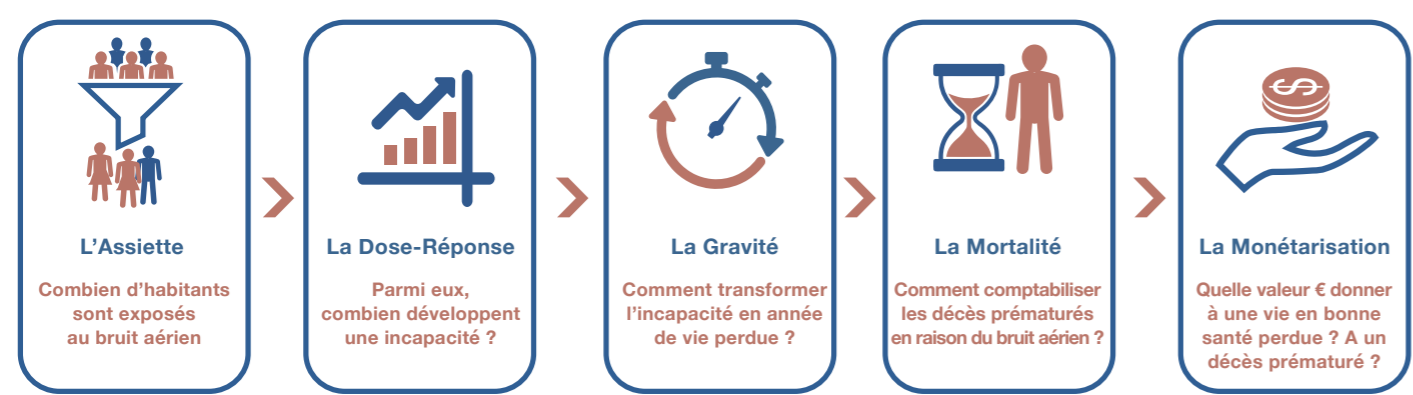


7. MESURES DU BRUIT

Anatomie du coût social du bruit aérien - Du décibel à l'euro

Le bruit généré par les activités aériennes demeure un enjeu majeur pour les territoires aéroportuaires, les riverains et l'ensemble des acteurs du transport aérien. Parce qu'il touche à la qualité de vie, au sommeil et à la santé, il fait légitimement l'objet d'études, de suivis et de politiques publiques. Mais la manière dont ces impacts sont évalués, puis traduits en euros, est tout aussi déterminante pour éclairer le débat public. Depuis la publication de l'étude ADEME / Conseil national du bruit de 2021, un chiffre s'est imposé comme référence : 6,1 milliards

d'euros de coût social annuel attribué au bruit aérien en France. Ce montant appelle toutefois une lecture rigoureuse. Il ne résulte pas d'une simple addition de dépenses constatées, mais d'une modélisation fondée sur une succession de conventions : périmètre géographique, seuils acoustiques, populations comptabilisées, fonctions dose-réponse, poids de sévérité attribués aux effets sanitaires, puis valeur économique donnée à ces effets. Chacune de ces étapes peut modifier fortement le résultat final.

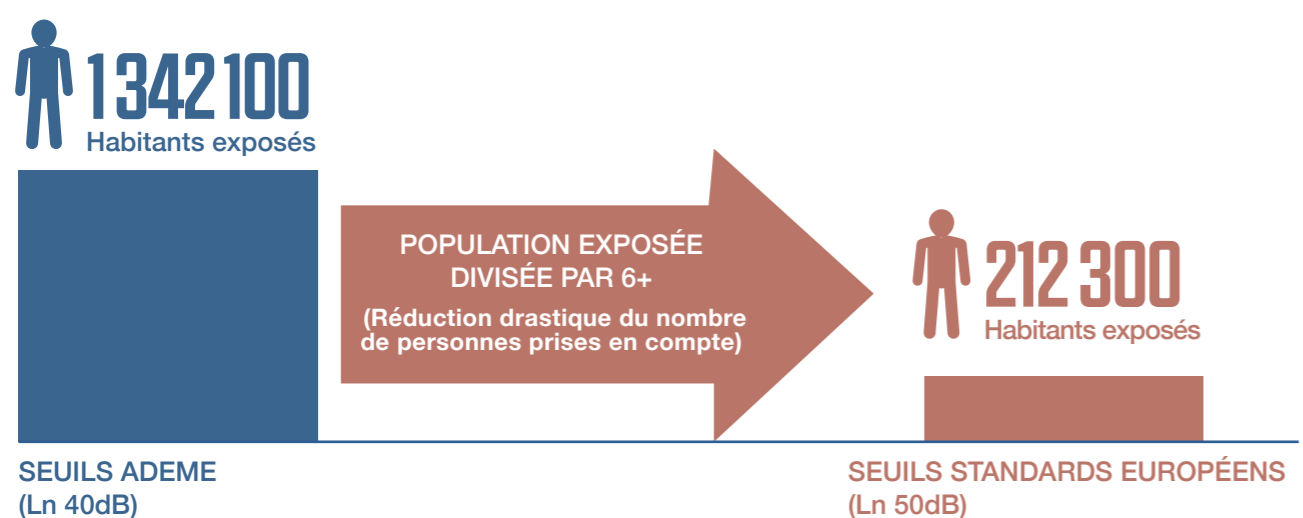


Chaque étape applique des filtres et des coefficients qui influencent massivement les résultats

Dans tout exercice de chiffrage, la première source de variation n'est pas la monétarisation : c'est l'assiette. Autrement dit, qui compte-t-on comme exposé, et à partir de quel niveau ? Alors que les Cartes Stratégiques de Bruit européennes recensent les habitants exposés au-delà de 55 dB Lden et 50 dB Ln autour des principaux aéroports, l'étude ADEME a fait le choix méthodologique de couvrir tout le territoire par modélisation et d'abaisser le seuil de comptage à 45 dB Lden et 40 dB Ln. Ces choix intègrent une vaste population située à des niveaux inférieurs aux seuils réglementaires européens et multiplient mécaniquement le

nombre d'habitants comptés. Le choix des courbes dose-réponse est également déterminant : elles structurent le lien entre le niveau sonore et l'ampleur des effets en population. Pour la gêne, l'ADEME a écarté la courbe standard OMS 2018 au profit de la courbe française DEBATS, fondée sur les aéroports français et moins sévère à niveau de bruit égal. Elle retient ainsi une courbe qui conclut à une gêne comparable à celle des autres modes de transport. Pour le sommeil, en revanche, faute de données françaises convertibles en DALYs, l'ADEME a appliqué les courbes OMS 2018.

Impacts méthodologiques sur la population exposée



Les travaux récents de l'OMS en 2024 modifient fortement la lecture des troubles dits "ressentis" : le coefficient associé aux perturbations du sommeil est divisé par sept et celui de la forte gêne presque par deux. Le passage du "temps" à "l'argent" repose ensuite sur une autre variable conventionnelle à fort impact : la valeur tutélaire d'une année de vie. L'ADEME retient 132 000 € par DALY et environ 3,5 millions d'euros par décès prématuré ; les standards européens retiennent 70 000 € par année de vie perdue. Le rapport de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE, 2025), couplé aux coefficients OMS révisés, ne remet pas en cause la réalité physique du bruit. Il modifie en revanche les instruments de mesure utilisés pour en évaluer le coût. En appliquant les standards européens — assiette END, seuils réglementaires, coefficients OMS révisés et valeur monétaire européenne — l'estimation du coût sanitaire non marchand en France est fortement réduite par rapport à la référence ADEME. Même dans le scénario sanitaire élargi de l'AEE, fondé sur les seuils OMS de 45 dB Lden et 40 dB Ln, l'estimation reste autour de 0,9 Md€ par an, contre 5,6 Md€ dans la référence ADEME sur le seul volet sanitaire non marchand.

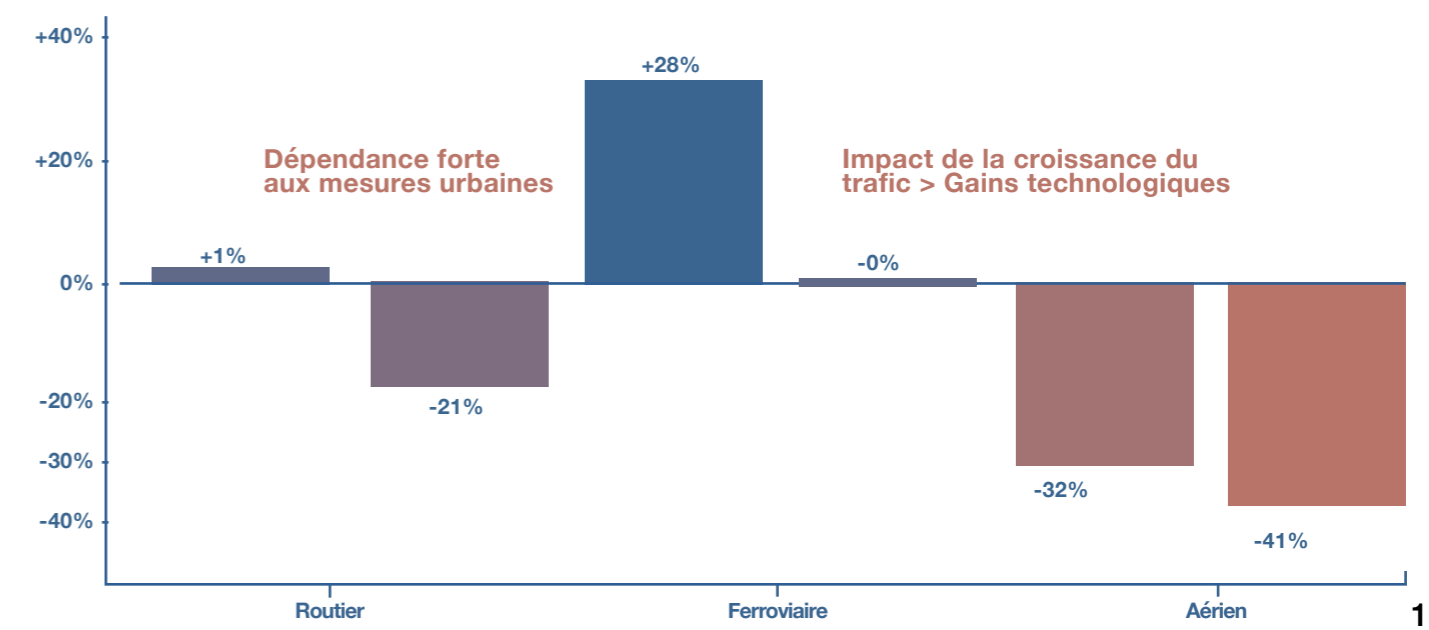
Un enjeu opérationnel majeur demeure insuffisamment pris en compte : l'effet réel de l'insonorisation des logements. Les niveaux de bruit sont évalués principalement à l'extérieur, en façade, au niveau de la façade la plus exposée. Or les travaux d'insonorisation financés via la TNSA peuvent réduire fortement l'exposition intérieure, avec un écart pouvant atteindre 30 à



35 dB dans un logement insonorisé. Cet effet protecteur n'a aujourd'hui aucun impact positif dans le chiffrage du coût sanitaire du bruit.

Les projections de l'AEE à horizon 2030 apportent enfin un enseignement important. Face à l'objectif européen de réduire de 30 % le nombre de personnes fortement gênées par le bruit des transports, l'aérien est le seul mode projeté pour dépasser cette cible. Le nombre de personnes fortement gênées par le bruit aérien devrait chuter de -32 % dans le scénario conservateur, et jusqu'à -41 % dans le scénario optimiste, grâce à l'intégration d'avions plus silencieux et à l'optimisation des trajectoires.

Dynamique par mode de transport : la singularité aérienne



8. AFFAIRES TECHNIQUES ET RÉGLEMENTAIRES

4

Commissions affaires techniques et réglementaires

3

Réunions du groupe de travail Simplification réglementaire EASA

2

2 Réunions du Comité CSCE
2 Réunions du réseau CSCA

1

Réunion de la communauté opérateurs sûreté

L'année 2025 a été marquée par une mobilisation soutenue de la FNAM sur l'ensemble des sujets opérationnels, réglementaires et de sécurité structurant le secteur du transport aérien. Dans un contexte particulièrement exigeant, la FNAM a poursuivi ses actions de représentation, de coordination et de proposition afin de défendre les intérêts de ses adhérents et de contribuer à l'amélioration du système de transport aérien français et européen.

Ces différentes instances ont permis de porter les préoccupations des adhérents, d'élaborer des positions communes et de structurer des propositions concrètes auprès des autorités nationales et européennes.

Navigation aérienne : une année de fortes tensions

L'année 2025 a été marquée par une dégradation très significative de la performance du contrôle aérien français. Les mouvements sociaux intervenus durant l'été ont illustré l'ampleur des difficultés rencontrées.

Les seules journées des 3 et 4 juillet ont conduit à plus de 2 000 vols annulés, impactant près de 1,2 million de passagers et générant environ 120 millions d'euros de pertes directes pour les compagnies aériennes.

Face à cette situation, la FNAM a intensifié son action de représentation afin de promouvoir des évolutions structurelles destinées à restaurer la continuité et la performance du service de navigation aérienne.

Vers un service minimum garanti et prévisible

Dans le prolongement de la loi « Capo-Canellas » de 2023, la FNAM a souligné les limites du dispositif actuel, notamment face aux réductions massives de vols pouvant atteindre 65 % sur certaines plateformes.

Promotion d'un mécanisme de médiation préalable

La FNAM a ainsi proposé la mise en place d'un service garanti fondé sur un pourcentage minimal de vols assurés. Cette approche, alignée sur les pratiques de plusieurs États européens, vise à concilier le respect du droit de grève, la continuité du service public ainsi que la prévisibilité nécessaire aux opérateurs et aux passagers.

Amélioration de la transparence

La FNAM a également soutenu la mise en place d'un dispositif de médiation indépendante inspiré des modèles existants dans plusieurs États européens. Ce mécanisme viserait à faire de la grève un recours ultime, après épuisement des voies de dialogue et de concertation.

Par ailleurs, la FNAM a demandé l'instauration de bilans systématiques après chaque mouvement social, incluant les mesures de régulation mises en œuvre, les impacts opérationnels observés ainsi que les enseignements tirés en matière de gestion de crise. Ces retours d'expérience partagés avec l'ensemble des parties prenantes permettraient de renforcer les démarches d'amélioration continue.

Réforme de la gouvernance et modernisation

Enfin, la FNAM a porté plusieurs propositions structurantes visant notamment à renforcer le rôle d'une autorité de régulation indépendante, à faire évoluer le statut de l'opérateur de navigation aérienne et à mieux associer les compagnies aériennes à la gouvernance du système. Ces évolutions sont considérées comme indispensables pour rapprocher la France des standards européens et améliorer durablement la performance de la navigation aérienne.

Sécurité des opérations aériennes : relèvement des minima

En 2025, la FNAM a été fortement mobilisée sur le projet de relèvement des minimums opérationnels LNAV/VNAV associés aux procédures d'approche RNP APCH et RNP AR APCH. Tout en partageant les objectifs de sécurité liés aux erreurs de QNH, la FNAM a formulé plusieurs recommandations clés, parmi lesquelles le report d'une application généralisée en l'absence de bilan complet des mesures existantes, une adaptation locale des minima selon les spécificités des terrains, ainsi qu'une approche graduée et réversible tenant compte des capacités des opérateurs et des solutions techniques disponibles. La FNAM a également soutenu l'accélération du déploiement des approches LPV.

Les échanges engagés ont permis plusieurs ajustements du projet initial, notamment l'abandon du plancher uniforme de RVR à 1 500 mètres, l'absence de relèvement généralisé des minima LNAV ainsi que des ajustements différenciés selon les types de procédures. La FNAM demeure vigilante quant à la mise en œuvre du dispositif et a insisté sur la nécessité d'un bilan partagé à horizon mi-2027 ainsi que sur la possibilité de réviser les mesures en cas d'impact opérationnel significatif.

Dans ce cadre, la FNAM a également plaidé pour une meilleure harmonisation des pratiques au niveau européen afin de limiter les divergences nationales en

matière de définition et approbation des minima opérationnels.

Simplification réglementaire EASA

Dans le cadre de l'initiative européenne de simplification réglementaire, la FNAM s'est fortement engagée aux côtés du GIPAG. Les travaux menés ont permis la collecte de plus de 70 propositions ensuite transmises à l'EASA via l'European Council of General Aviation Support (ECOGAS).

Ces contributions portent notamment sur la simplification des procédures, la réduction des redondances documentaires et l'amélioration des chaînes de validation. Afin d'accompagner cette démarche, la FNAM a organisé trois ateliers de travail dédiés et mis en place un dispositif centralisé permettant à chaque adhérent de contribuer directement.

Cette mobilisation collective a été saluée au niveau européen et contribue à renforcer le poids de la FNAM dans les processus de consultation réglementaire.

Certification CSCE : consolidation du dispositif

La certification CSCE, portée par la FNAM et pilotée par la CSAE, a poursuivi son déploiement en 2025. Le dispositif compte désormais 16 entreprises adhérentes et couvre près de

80 % de l'activité d'assistance en escale. Des audits ont été réalisés pour l'ensemble des membres et sept entreprises ont vu leur certification renouvelée.

Les plans d'actions correctifs mis en œuvre témoignent de l'engagement des entreprises en matière de sécurité opérationnelle.

Le dispositif continue par ailleurs de structurer les compétences des conducteurs d'engins de piste, d'harmoniser les pratiques et de renforcer la culture de sécurité au sein des activités d'assistance en escale.

Collectif Sécurité Circulation Aéroportuaire (CSCA)

Le CSCA a connu une montée en puissance significative avec 36 membres, contre 25 l'année précédente, et l'intégration de 11 nouvelles entreprises. Cette dynamique témoigne de l'adhésion croissante des acteurs à une démarche collective de prévention et de sécurité.

Le collectif s'est structuré autour de plusieurs commissions dédiées notamment aux statistiques et CRE, aux événements terrain, au réseau, aux groupes de travail, à la communication ainsi qu'au pilotage des actions.

Cinq axes prioritaires de prévention ont été définis : la maîtrise des distracteurs et des écouteurs, le respect des limitations de vitesse, le port de

la ceinture ainsi que la prévention des substances psychoactives.

Plusieurs actions concrètes ont été déployées dans ce cadre, notamment des campagnes de sensibilisation, des formations terrain ainsi que des dispositifs de contrôle et d'accompagnement.

L'année 2025 a été marquée par des défis majeurs pour le transport aérien, en particulier en matière de navigation aérienne, de sécurité opérationnelle et de performance du système. Dans ce contexte, la FNAM s'est pleinement mobilisée afin de défendre les intérêts de ses adhérents, porter des propositions concrètes et renforcer les dynamiques collectives au sein de la profession.

Qu'il s'agisse de la modernisation du contrôle aérien, de la simplification réglementaire ou du renforcement de la sécurité des opérations, la FNAM poursuivra en 2026 une ambition claire : améliorer durablement la performance, la compétitivité et la sécurité du transport aérien français au bénéfice de l'ensemble de ses acteurs.

Nous remercions l'ensemble des adhérents pour leur engagement et leur contribution active à ces travaux collectifs.



9. CONSOMMATION / DROITS DES PASSAGERS

Une mobilisation continue dans la mise en œuvre des droits des passagers et pour rendre le transport aérien plus accessible.

Relancée en 2023 par la FNAM et réunissant les services juridiques des principales compagnies aériennes adhérentes, la commission consommation a poursuivi sa dynamique de travail et d'échanges dans le cadre d'une actualité particulièrement dense.

Un nouveau décret relatif à la procédure applicable aux contentieux de l'indemnisation des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol (règlement n° 261/2004)

Le décret n°2025-772 du 5 août 2025 a rendu obligatoire avant toute saisine d'une juridiction sous peine d'irrecevabilité, de recourir à une tentative de médiation par devant un médiateur de la consommation dans le cas des demandes fondées sur le règlement n° 261/2004.

La FNAM s'est mobilisée pour faire évoluer le projet de décret présenté en rédigeant une contre-proposition. Elle visait notamment à conserver les modes alternatifs des règlements de l'article 750-1 du code de procédure civile et à s'assurer que le passager a bien connaissance de l'action en justice entreprise en son nom.

La FNAM a aussi sensibilisé les pouvoirs publics sur le fonctionnement des officines de recouvrement et les conséquences pour les consommateurs, ainsi que sur le coût important pour les compagnies aériennes des avis du médiateur de la consommation.

Cette nouvelle obligation procédurale amène la FNAM à travailler sur l'élaboration d'une nouvelle procédure devant le médiateur du tourisme et du voyage.

Les actions de signalement et de lutte contre les pratiques des officines de recouvrement

Une grande majorité des demandes en justice fondées sur le règlement n° 261/2004 sont initiées par des officines de recouvrement dont les pratiques interrogent du point de vue du droit de la consommation et in fine des passagers, clients des compagnies aériennes :

- Dans de nombreux dossiers, les avocats d'officines représentent des passagers sans disposer de mandat, ces derniers ignorant qu'une action est intentée en leur nom les exposant à des amendes civiles.
- Les compagnies lorsqu'elles transigent avec ces officines, n'ont aucune certitude que les fonds reviennent bien au passager consommateur.
- Les réclamations et actions judiciaires initiées par les officines sont automatisées si bien qu'aucun contrôle d'usage sur le bien-fondé des demandes n'est réalisé. Dans près de 70 % des dossiers aucune indemnisation n'est due.

Face à ces pratiques qui sont très coûteuses pour les compagnies aériennes et qui engorgent les tribunaux, la FNAM a alerté les pouvoirs publics (ministère de la Justice, ministère des Transports, DGAC et DGCCRF), ainsi que les associations de consommateurs et a proposé des solutions concrètes pour y répondre.

La contribution de la FNAM dans le cadre de la révision du règlement n° 261/2004

La Commission européenne a repris la procédure de révision entreprise en 2013 du règlement n° 261/2004 relatif aux droits des passagers aériens en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol, incluant indemnisation et assistance.

Dans ce cadre, la FNAM a partagé auprès du ministère des Transports et de la DGAC sa position, notamment concernant le montant des indemnisations, la durée du retard ouvrant droit à indemnisation et le processus d'indemnisation.

Elle a aussi rappelé que ce règlement concourt à une perte de compétitivité pour les transporteurs de l'Union et une disproportion entre la protection du consommateur et la santé économique des compagnies. En effet, les transporteurs de pays tiers ne sont soumis aux dispositions du règlement n° 261/2004 que sur une faible partie de leurs opérations et peuvent donc répercuter ce surcoût sur l'ensemble de leurs opérations.

La FNAM engagée pour l'accessibilité du transport aérien

Un groupe de travail a été créé par la FNAM avec les acteurs du secteur dont l'UAF, IATA et des associations représentant les personnes à mobilité réduite, pour mettre en place des actions pour accroître l'accessibilité du transport aérien.

Cette démarche s'inscrit dans la perspective de la Conférence nationale sur le Handicap et au sein de laquelle seront inclus les sujets de l'accessibilité numérique et physique du transport aérien.

10

Membres de la commission consommation

5

Réunions de la commission consommation en 2025 / 2026

210,5

Millions de passagers transportés par le transport aérien français en 2025

10. COMMUNICATION

1

1 Congrès
1 Cocktail

4

4 conférences de presse
4 études

6

Décryptages

9

Communiqués de presse

15

Newsletters

LES RENCONTRES
Féminiso
les métiers de l'aéronautique et





Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

www.fnam.fr



6600 abonnés
240 000 impressions
près de 4000 réactions
112 commentaires
86 partages

©Copyright : Magnific-Aircraft

Fnam

22, avenue Franklin Delano Roosevelt - 75008 Paris - France

Graphisme : lescamilleries.fr ; thevenin.camille@hotmail.fr - Impression : Maledit - Pensez à l'environnement, ne jetez pas sur la voie publique.