

Communiqué de presse
Paris, le 2 juillet 2026

Congrès FNAM 2026

Le transport aérien appelle à une stratégie nationale ambitieuse face aux défis qui s'accumulent

Ce 1er juillet 2026, la FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers) a réuni les professionnels du secteur, décideurs publics, élus et experts pour son congrès annuel. Un moment fort pour revendiquer une vision assumée de l'aviation : celle d'un secteur d'excellence, au service des territoires et de l'économie, dont la FNAM défend l'utilité et l'accessibilité au plus grand nombre. La FNAM rappelle que le secteur s'inscrit pleinement dans la transition écologique et appelle à une stratégie nationale ambitieuse et cohérente à la hauteur de ses défis accumulés (fiscalité, choc des prix du carburant, performance opérationnelle).

« L'aviation constitue un lien indispensable à une meilleure compréhension entre les hommes dans une société de plus en plus éclatée et marquée par les tensions géopolitiques. Notre message aux pouvoirs publics dans cette année pré-électorale est simple : misez sur notre secteur, qui a le potentiel de relancer l'économie française et dispose de tous les atouts nécessaires à une transition vers un transport aérien décarboné. » a déclaré Pascal de Izaguirre, président de la FNAM

Une compétitivité fragilisée par la fiscalité

Le transport aérien français affiche une croissance du trafic structurellement inférieure à la moyenne européenne. En 2025, avec 183 millions de passagers (+1,9 % par rapport à 2019), la croissance du trafic en France a été inférieure de plus de deux points à la moyenne européenne (+5 %). Cette tendance s'est confirmée au premier trimestre 2026 : la croissance de l'offre accuse encore un retard de 1,5 point sur la moyenne européenne, le trafic intérieur recule de 2 % par rapport à 2025 et de 22 % par rapport à 2019, et l'aviation d'affaires enregistre un nouveau recul de près de 22% en nombre de mouvements.

La hausse massive de la fiscalité intervenue en 2025 a provoqué de véritables ruptures et est directement responsable du décrochage compétitif du pays. À l'été 2025, la France a ainsi reculé du quatrième au sixième rang européen en termes de capacités offertes, se faisant dépasser par l'Italie et la Turquie.

« L'étude du cabinet Astérès montre sans ambiguïté que le poids des politiques publiques sur l'aviation en France est le plus lourd. Face à cela, nous en appelons fermement à une baisse de la fiscalité. Rappelons que 20 pays de l'Union sur 27 font le choix de ne pas taxer leur transport aérien, et que plusieurs États, à l'instar de la*

Suède et de l'Allemagne, reviennent aujourd'hui sur cette politique fiscale au nom de leur propre attractivité économique. » précise le président de la FNAM.

Face à ce constat, la FNAM salue le soutien du ministre des Transports, Philippe Tabarot, au secteur aérien qu'il a jugé indispensable pour préserver la connectivité des territoires et l'économie touristique.

La crise du kérosène : un choc exceptionnel aux conséquences durables

Le conflit au Moyen-Orient a provoqué une hausse du prix du kérosène de près de 150 %, passant de 600 €/t à 1 500 €/t, avant de refluer à un niveau encore 30 % supérieur au prix d'avant-crise. Selon l'IATA, les bénéfices des compagnies aériennes seront amputés d'au moins de moitié en 2026. La croissance du trafic européen est désormais attendue à 2,8 % contre 5,3 % en 2025.

Si l'accord américano-iranien constitue un premier soulagement, la FNAM insiste sur la nécessité d'anticiper différents scénarios pour les prochains mois et a soumis aux autorités françaises plusieurs propositions ciblées, dont un moratoire ou un ajustement de la règle du « use-it-or-lose-it » sur les créneaux horaires, qu'elle qualifie de priorité absolue pour les compagnies aériennes.

Décarbonation : lucidité sans renoncement

La FNAM et ses partenaires (GIFAS, UAF) présenteront après l'été une mise à jour de la feuille de route de transition écologique du secteur. Le transport aérien français a réduit ses émissions de CO₂ de 5 % alors que son trafic passagers progressait de 1,9 % par rapport à 2019. Ces résultats témoignent des efforts engagés en matière de renouvellement de flottes et d'incorporation de carburants d'aviation durable (SAF). La FNAM appelle par ailleurs à ce que les recettes du système européen d'échange de quotas d'émission (ETS aviation) soient réinvesties dans les carburants durables, à l'image de l'engagement pris par le gouvernement allemand d'affecter 50 % de ces recettes à la production d'e-SAF sur son territoire.

Performance opérationnelle : une vigilance maintenue

La FNAM a souligné la performance dégradée de la navigation aérienne française en 2025, avec 6,64 millions de minutes de retard imputables à la DSNA, premier contributeur européen aux retards, pour un coût estimé à 843 millions d'euros pour les compagnies aériennes. Si des améliorations ont été notées depuis le début de l'année 2026, les prévisions estivales restent préoccupantes.

La Fédération appelle également à une prolongation au-delà du 6 septembre 2026 du régime dérogatoire prévu par le règlement européen dans le cadre de la mise en œuvre de l'EES (Entry Exit System), afin de préserver la fluidité du trafic aux frontières dans les aéroports français.

Dialogue social, compétences et régulation : les priorités de la filière

Au-delà des enjeux conjoncturels, la FNAM rappelle que le transport aérien est un moteur social majeur, concentrant plus de 95 % de ses emplois en France. Si le dialogue social de branche est de grande qualité, le secteur s'inquiète vivement de la baisse significative des financements de la formation professionnelle.

Enfin, sur le plan réglementaire, la FNAM salue le travail coopératif et constructif mené avec l'Autorité de Régulation des Transports (ART) et l'UAF concernant les Contrats de Régulation Économique (CRE) des aéroports de Marseille, Toulouse et le groupe ADP, afin de garantir des investissements ambitieux au meilleur coût pour préserver la compétitivité du pavillon français.

« Le risque est celui d'un déclassement progressif de la France dans le paysage aérien européen et international. Ce risque, nous pouvons l'éviter. Mais cela suppose une prise de conscience collective et la définition rapide d'une stratégie nationale ambitieuse, cohérente et durable pour le transport aérien. » conclut Pascal de Izaguirre.

Contacts presse : fnam@babylone.fr

Paul Joachim - 06 04 59 51 08

À propos de la FNAM - Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

La FNAM est l'organisation professionnelle du secteur aérien représentant plus de 95% du transport aérien français. Au travers de 7 groupements professionnels - la **CSTA** (Chambre Syndicale du Transport Aérien), la **CSAE** (Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale) – l'**EBAA France** (European Business Aviation Association) – le **GIPAG France** – Groupement des Industriels et Professionnels de l'Aviation Générale) – le **GPMA** (Groupement des Professionnels des Métiers de l'Aérien) - le **SNEH** (le Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères) et l'**UAF** (Union des Aéroports Français) - elle fédère 9 métiers et représente plus de 370 entreprises, soit plus de 100 000 emplois dont 65 000 en compagnies aériennes, 15 000 dans l'assistance en escale et gestionnaire d'aéroports et près de 20 000 dans les autres secteurs. La FNAM représente les intérêts collectifs de la profession sur les questions économiques, sociales, environnementales, techniques et réglementaires. Son objectif est de préserver l'excellence du secteur, de développer les emplois sur l'ensemble du territoire et d'accompagner la transition énergétique.

Retrouvez les actualités de la FNAM sur : [LinkedIn](#) et [X](#) Plus d'informations sur www.fnam.fr

**étude conduite par le cabinet Asterès pour 2025 vise à comparer les coûts d'opération d'un vol qui sont directement pilotés par les politiques publiques entre la France et les principaux pays concurrents.*