Paris, le 8 octobre 2026

Transport aérien : la France décroche face à l'Europe, la FNAM et l'IATA appellent à des mesures de soutien, plutôt qu'à de nouvelles taxes pénalisant l'économie française.

À l'occasion de leur conférence de presse commune, Pascal de Izaguirre, Président de la FNAM, et Rafael Schvartzman, Vice-Président régional Europe de l'IATA, dressent un état des lieux du transport aérien après l'été 2026. Un an après leur dernier exercice, la situation s'est nettement dégradée : **intervention militaire en Iran du 28 février, flambée du kérosène et hausses ininterrompues de la fiscalité en France.**

Une demande de mobilité résiliente, mais une croissance de plus en plus inégale

Malgré la crise du Golfe, les passagers continuent de voyager : l'été 2026 a été une nouvelle saison record pour l'aérien européen, avec près de 36 000 vols par jour en moyenne (+2,4 % vs été 2025) et un pic historique de 37 640 vols en une journée (EUROCONTROL). Le secteur soutient près de 133 Md€ de PIB et environ 1,3 million d'emplois en France.
Le véritable risque n'est plus la demande, mais **la hausse des coûts**. Depuis la fermeture du détroit d'Ormuz, le prix du kérosène a bondi d'environ 60 % et peut désormais représenter jusqu'à **45 % des coûts d'exploitation des compagnies, contre 25 % en temps normal**. Les marges de l'industrie devraient tomber autour de 2 %, au plus bas depuis la sortie de la crise Covid.

« *Depuis 2014, la France a perdu 6 % des compagnies aériennes opérant sur son territoire et aujourd'hui, la croissance du trafic stagne. Il est essentiel que le secteur aérien, une industrie vitale et stratégique, soit soutenu en cette période de fortes pressions. Le gouvernement doit prendre des mesures concrètes : revenir sur les hausses d'impôts ayant doublé au cours de l'année et veiller à ce que le coûteux système d'échange de quotas d'émission (SEQE / ETS) ne soit pas étendu davantage. Les recettes générées par ce système devraient être réinvesties directement dans les carburants aériens durables, qui sont essentiels à la décarbonisation. Seules des mesures fortes visant à renforcer la compétitivité peuvent contribuer à inverser le déclin et à créer un secteur du transport aérien plus robuste pour la France.* », Rafael Schvartzman, Vice-Président régional Europe de l'IATA.

Kérosène : des compagnies et un écosystème aérien fragilisés, des mesures de soutien indispensables

Les compagnies n'ont qu'une capacité limitée à répercuter la hausse du kérosène sur le prix des billets : selon l'indice IPTAP de la DGAC, les tarifs au départ de la métropole n'ont augmenté que de **+ 2,2 %** sur les huit premiers mois de l'année. Pour préserver la viabilité des entreprises actives dans le secteur aérien en France, la FNAM demande :

- **Le suivi et la sécurisation des approvisionnements** en kérosène, qui doivent rester une priorité ;

- **Une souplesse dans la programmation des vols**, avec un moratoire sur la règle du « use-it-or-lose-it » pour l'attribution des créneaux ;
- **Des aides immédiates à la trésorerie** : échéanciers de paiement des taxes, redevances et cotisations sociales, et révision de l'encadrement européen des aides d'État pour ouvrir la possibilité de prêts garantis par l'État (PGE) ;
- **La suspension temporaire de l'ETS aérien et de la compensation obligatoire des vols intérieurs** (article 147 de la loi Climat et Résilience) pendant la durée du conflit.
- **Une baisse de la taxe sur les billets d'avion ramenée au niveau applicable avant le 1er mars 2025.**

France : un trafic en repli, une offre qui s'érode

Alors que le trafic européen poursuit sa croissance, la France fait cavalier seul avec un trafic en recul en 2026. En août, le trafic commercial de passagers recule de **1,0 %** par rapport à août 2025 (**-1,4 %** à l'international, **-3,5 %** sur les plateformes parisiennes). Sur l'année, le trafic est inférieur à son niveau de 2025 (**-0,5 %**) et à peine supérieur à celui de 2019 (+1,0 %), le trafic intérieur restant à **-21 %** par rapport à 2019.
Le signal le plus préoccupant concerne désormais l'offre de sièges, programmée plusieurs mois à l'avance : en base 100 en 2019, elle atteint environ **111 en moyenne européenne contre 102,1 en France**, soit près de 9 points d'écart.

Projet de loi de finances 2027 : l'incongruité d'une taxation supplémentaire

La fiscalité spécifique pesant sur le transport aérien français est passée de 2 à 3 Md€ par an en cinq ans. Malgré une promesse de stabilité fiscale, le PLF 2027 prévoit une hausse supplémentaire de près de **250 M€**, notamment via la TEITLD et le tarif de sûreté-sécurité (T2S). Or le rendement de ces taxes est négatif pour les finances publiques, au regard de la perte de trafic, de tourisme et d'activité qu'elles génèrent. 20 États de l'Union européenne n'imposent aucune taxe de ce type, tandis que la Suède, l'Italie ou l'Allemagne ont allégé la leur.

« Le transport aérien français subit un double choc : un kérosène dont le prix a pratiquement doublé en sept mois et une fiscalité qui ne cesse de croître. Alourdir encore la facture dans le PLF 2027 serait une faute économique, qui affaiblirait la connectivité des territoires, l'attractivité du pays et le pavillon français. Nous demandons au contraire de revenir sur la hausse de la TSBA de 2025 et de n'imposer aucune taxe supplémentaire au secteur », déclare Pascal de Izaguirre, Président de la FNAM.

Transition écologique : des résultats, mais des moyens à mobiliser

Entre 2019 et fin 2025, le transport aérien français a réduit ses émissions de CO_2 de **5 %** alors que son trafic progressait de 1,9 %. L'objectif européen de 2 % de carburants d'aviation durables (CAD) en 2025 a été atteint (2,8 % selon l'AESA). Le plus difficile reste à venir : la FNAM et l'IATA appellent à **réinvestir les recettes de l'ETS aérien dans la décarbonation** (CAD, e-CAD), à préserver l'intégrité de CORSIA en n'élargissant pas le champ géographique de l'ETS aux vols hors de l'Union européenne, et saluent le mécanisme de double enchère proposé par le gouvernement pour l'e-CAD, à condition qu'il soit financé par le fléchage des recettes des permis d'émissions de l'ETS Aviation.

Environnement opérationnel : navigation aérienne et frontières

La DSNA reste le premier contributeur aux retards en Europe, avec plus de **3,8 millions de minutes** de retard depuis janvier, soit près de **500 M€** de coûts pour les compagnies. La FNAM demande que les moyens supplémentaires accordés à la DSNA soient assortis d'une stratégie de modernisation et d'objectifs de performance mesurables, ainsi que de réformes structurelles (productivité, formation, statut, service minimum garanti). Sur l'Entry/Exit System (EES), la FNAM et l'IATA souhaitent que des mécanismes de souplesse garantissant la fluidité du passage aux frontières soient inscrits durablement dans la réglementation.
Enfin, les deux organisations poursuivent leur engagement pour l'**accessibilité du transport aérien**, à la suite de la Conférence nationale du handicap du 4 septembre, avec la création d'un groupe de travail dédié.

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

À propos de IATA
L'Association du transport aérien international (IATA) est l'association commerciale des compagnies aériennes du monde entier. Elle représente 363 compagnies aériennes qui assurent plus de 80 % de l'ensemble du trafic aérien passager et cargo.
Représenter
Nous améliorons la compréhension de l'industrie du transport aérien parmi les décideurs et augmentons la prise de conscience des avantages que l'aviation apporte aux économies nationales et mondiales. En défendant les intérêts des compagnies aériennes du monde entier, nous contestons les règles et les redevances déraisonnables, nous demandons des comptes aux régulateurs et aux gouvernements et nous nous efforçons de mettre en place une réglementation raisonnable.
Diriger
Depuis 80 ans, nous élaborons des normes commerciales mondiales sur lesquelles repose le secteur du transport aérien. Notre objectif est d'aider les compagnies aériennes en simplifiant les processus et en améliorant le confort des passagers tout en réduisant les coûts et en améliorant l'efficacité.
Servir
Nous aidons les compagnies aériennes à opérer de manière sûre, sécurisée, efficace et économique selon des règles clairement définies. Nous apportons un soutien professionnel à tous les acteurs du secteur grâce à une large gamme de produits et de services d'experts.
Retrouvez les actualités de IATA sur LinkedIn et X
Plus d'informations sur www.iata.org

Contacts presse :

fnam@babylone.fr
Paul Joachim - 06 04 59 51 08
corpcomms@iata.org
+41 22 770 2967