



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers



Conférence de presse

8 octobre 2026

IATA AIR TRAFFIC OVERVIEW



IATA INTRODUCTION



GLOBAL – Geopolitics brings about a highly volatile challenging environment for airlines

EUROPE – Overregulation and unfit for purpose policies threaten competitiveness



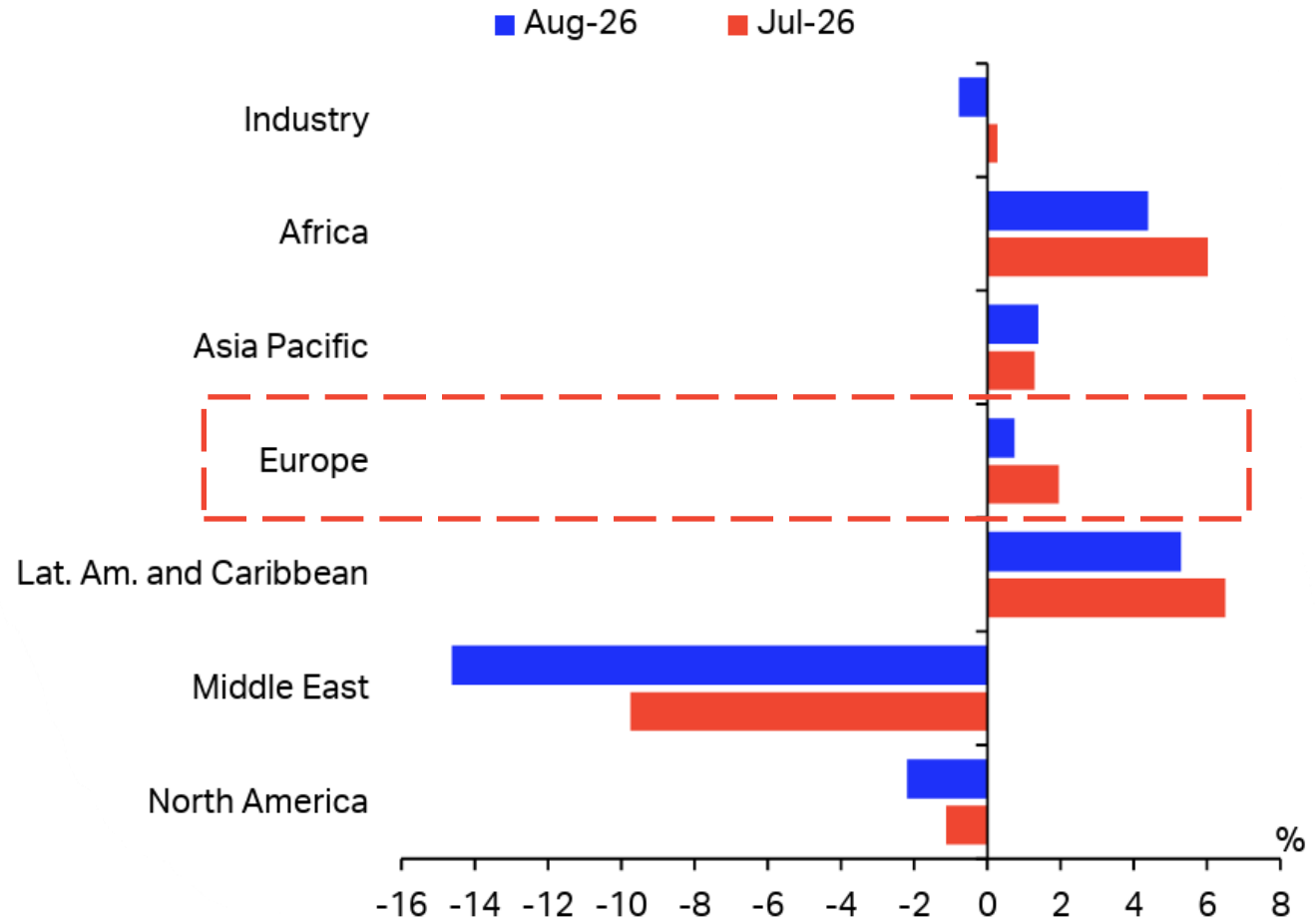
FRANCE – A leading market needing to unleash its full potential

European aviation growth is slowing

Total market demand growth in Europe was just 0.7% in August

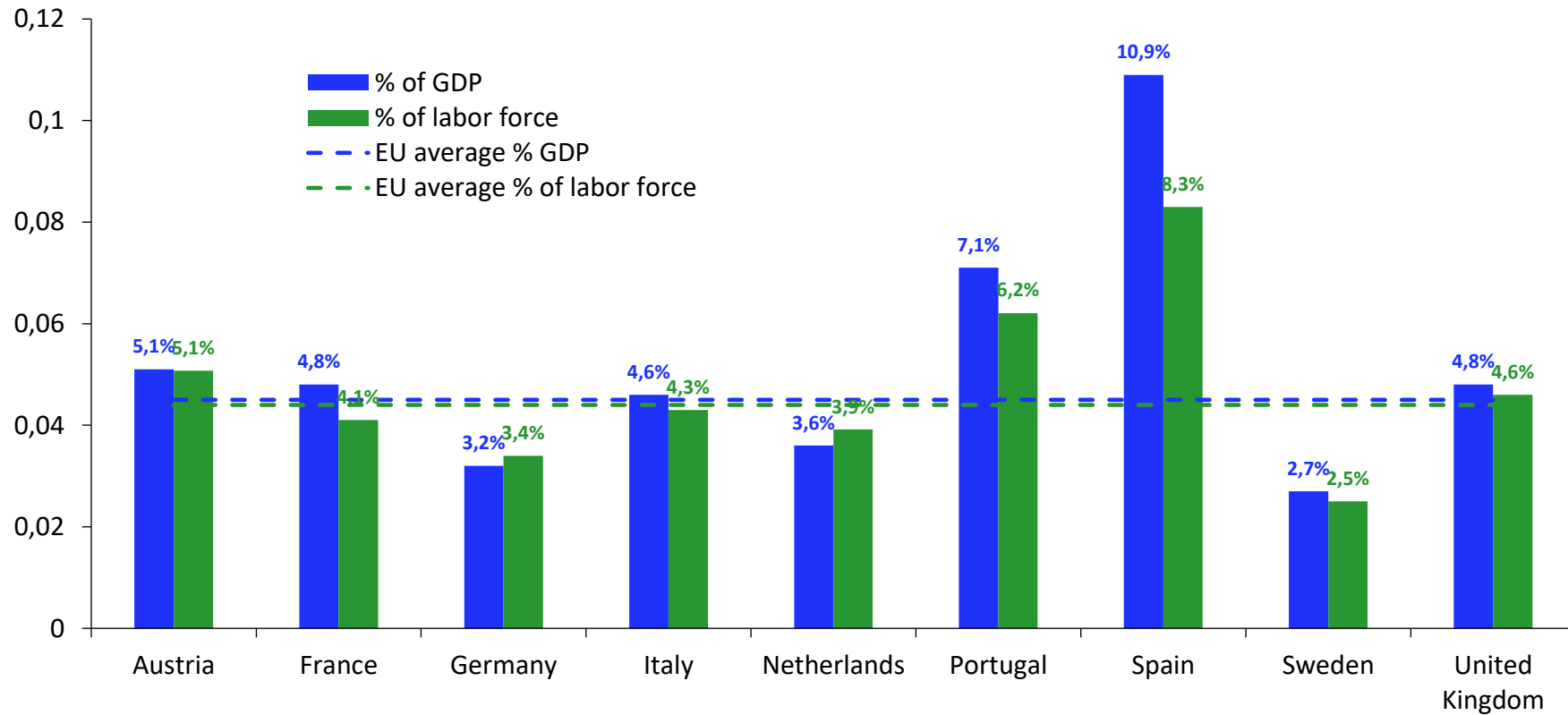
International growth was 2.1% but regional growth was patchy

Total RPK growth by airline region of registration, YoY, %



Aviation's role in France's economy is significant But relatively smaller than in some other European markets

Aviation contribution as % of GDP and % of labor force, 2023

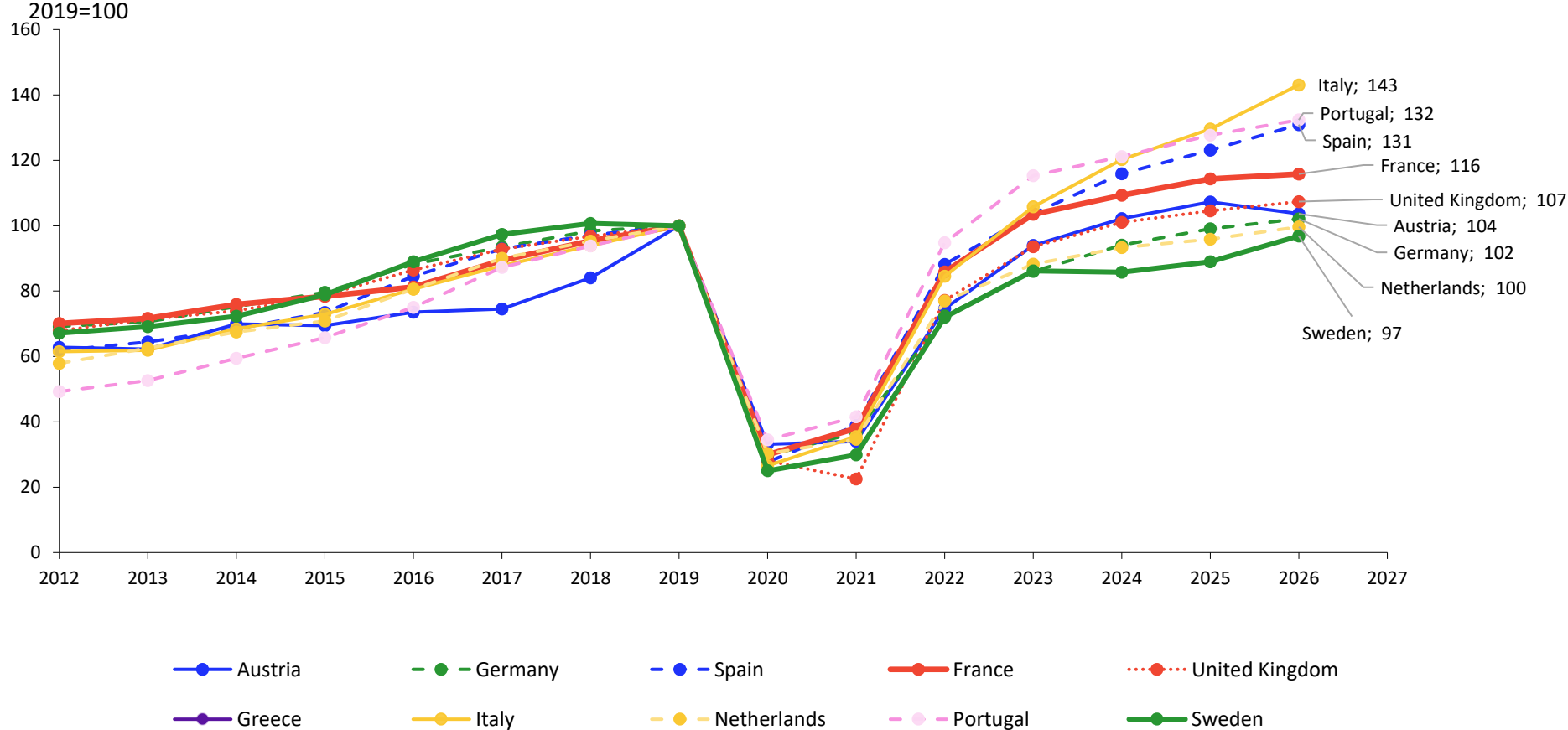


Source: IATA Sustainability and Economics



Since 2012, the number of FR passengers increased by less than many of its comparators

Number of departing passengers (international, segment level, indexed to 2019)

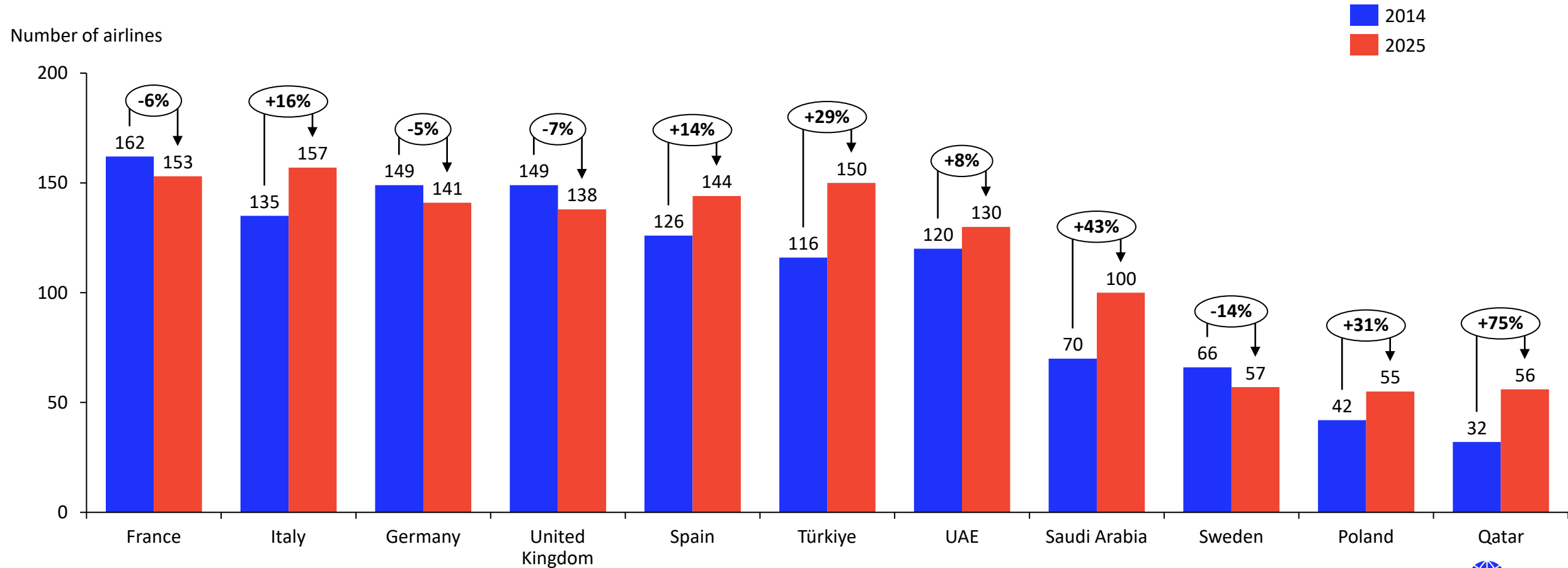


Source: IATA Sustainability and Economics based on data from DDS

of airlines operating in FR dropped by 6% since 2014

This is one of the largest declines across major European markets

Number of unique airlines, operating regularly scheduled routes, select countries, 2014 and 2025



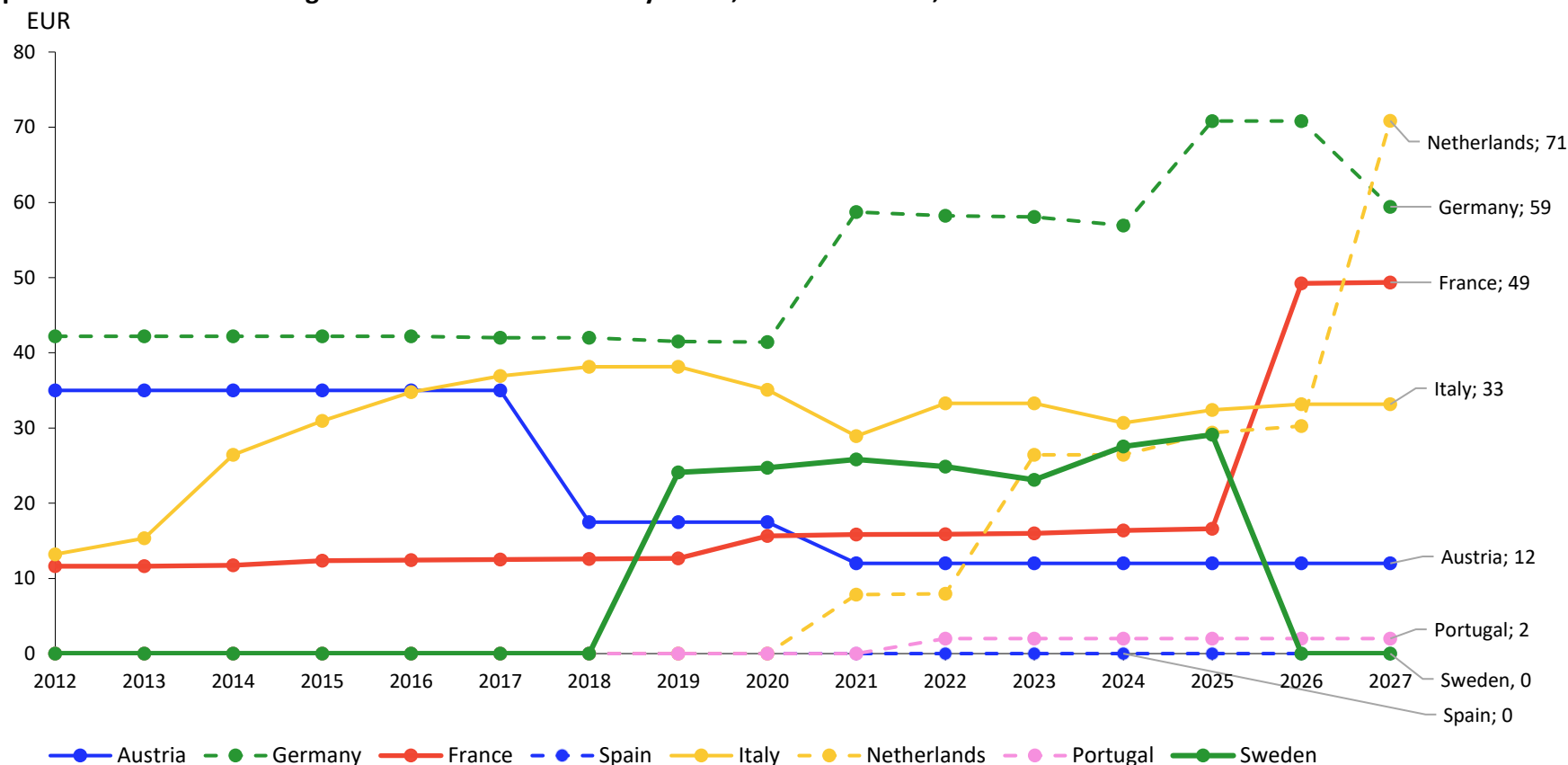
Source: IATA Sustainability and Economics based on data from OAG



France's ticket taxes have recently more than doubled

They are now among the highest in Europe

Specific ticket taxes for long haul international economy travel, select countries, 2014-2027



*France's ticket taxes include the Civil Aviation Tax and the Air Passenger Solidarity Tax

Source: IATA Sustainability and Economics based on data from TTBS

FNAM – Situation du transport aérien français



Les effets de la crise et les mesures potentielles d'aide au secteur

❑ Un choc économique sévère pour les compagnies aériennes

- ❑ Au cours de la période récente, le prix du kérosène a varié de 600 €/t avant le conflit jusqu'à plus de 1 500 €/t. L'annonce de l'accord entre l'Iran et les Etats-Unis au mois de juin n'a été qu'un répit de courte durée. Le prix du kérosène évolue à un niveau pratiquement double de celui constaté avant la crise depuis 7 mois désormais. Les effets des politiques de couverture sur le prix du carburéacteur s'amenuisent. La hausse brutale des coûts a des conséquences très concrètes pour les transporteurs aériens et fragilise pour certains leur viabilité financière à un horizon rapproché.
- ❑ Les compagnies aériennes ont répercuté une partie de la hausse via des ajustements tarifaires. Ces hausses ne couvrent que très partiellement la hausse du coût du kérosène. **L'IPTAP DGAC enregistre une hausse des tarifs au départ de la métropole de 2,2% par rapport à 2025 depuis le début 2026 concentrée sur les liaisons internationales long-courriers et des baisses sur le trafic métropolitain ou moyen-courrier.**
- ❑ Des compagnies ont également annulé certains vols pour s'adapter à la demande ainsi qu'à la nouvelle situation économique. Ces annulations ne représentent qu'un pourcentage très faible de leurs vols sur des périodes creuses.



❑ La FNAM sollicite des autorités plusieurs réponses ciblées

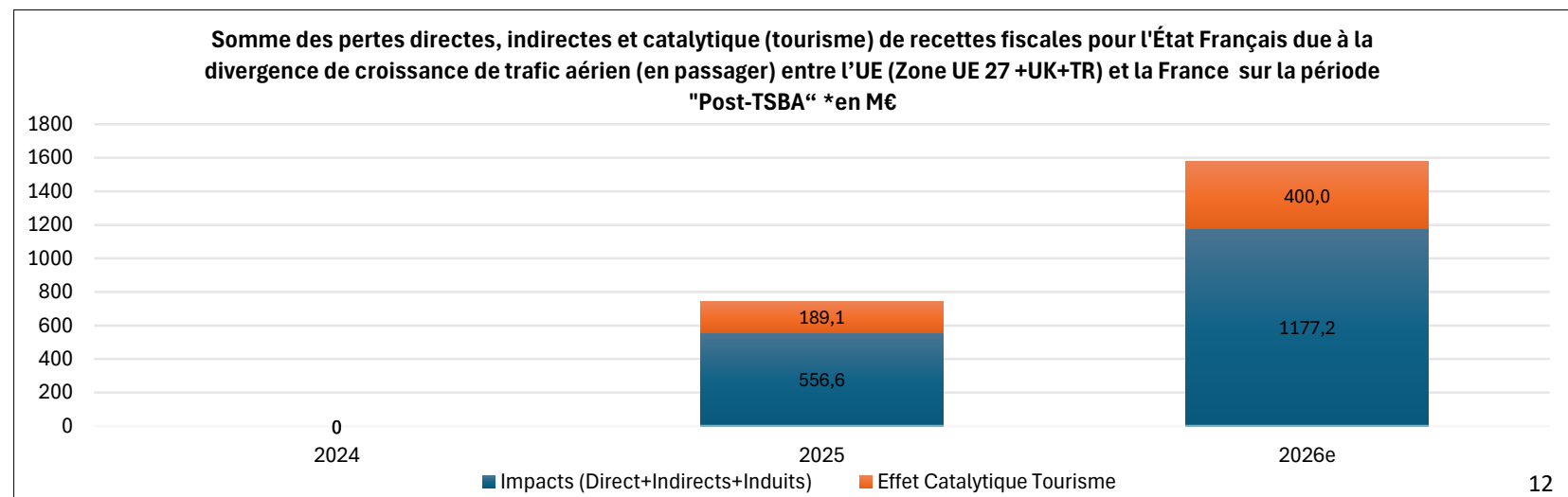
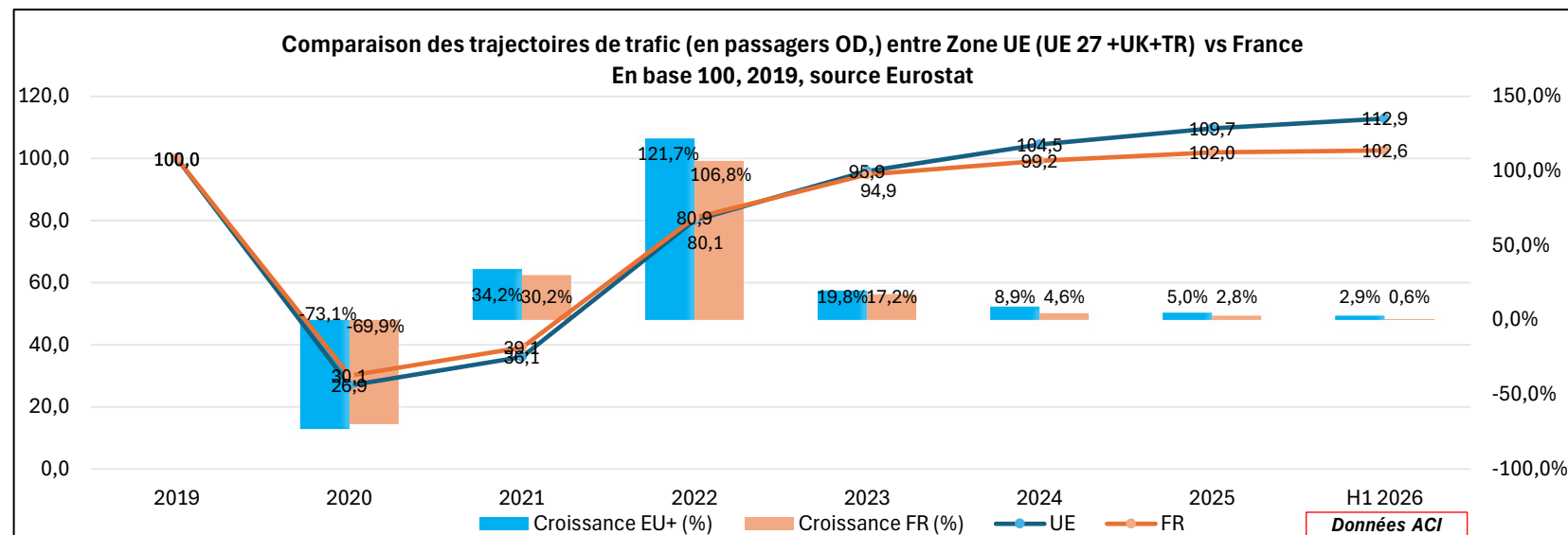
- ❑ Suivi régulier des approvisionnements en kérosène
- ❑ Donner de la souplesse aux compagnies aériennes pour adapter leurs opérations à la situation économique actuelle (créneaux horaires)
- ❑ Protection de la trésorerie des compagnies aériennes les plus fragilisées par la crise au travers des mesures de droit commun
- ❑ Demande de révision de l'encadrement temporaire sur les aides d'Etat pour la crise au Moyen-Orient (METSAF) – Prêts Garantis par l'Etat (PGE)
- ❑ Révision de la fiscalité française sur le transport aérien français avec une baisse de la TSBA
- ❑ Mécanisme de suspension / plafonnement de l'ETS et de l'Article 147 relatif à la compensation obligatoire des émissions sur les vols intérieurs au-delà d'un prix à déterminer de la tonne de kérosène (ETS = 85€ / tCO2 soit 272 € par tonne de kérosène – Article 147 = 100 € /tCO2 supplémentaire)

Projet de loi de finances pour 2027

- ❑ **Le poids de la fiscalité française sur le transport aérien a considérablement augmenté au cours des dernières années** (en 2026, les recettes uniquement de la TSBA devraient augmenter de + 407 % par rapport à 2019 et + 194 % par rapport à 2024). Ses effets à la fois sur la perte de croissance de trafic et du tourisme en France, la fragilisation de la continuité territoriale, la baisse de l'offre, l'attrition du pavillon français et le rendement négatif pour les finances publiques sont largement documentés et rappelés par le rapporteur général du Budget dans un rapport récent (https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/rapports/cion_fin/l17b3189_rapport-information).
- ❑ **Malgré des engagements de stabilité fiscale**, le projet de Loi de Finances 2027 prévoit un accroissement supplémentaire de la fiscalité sur le transport aérien français estimé à près de 250 M€ supplémentaires (Hausse de la Taxe sur l'Exploitation des Infrastructures de Transport de Longue Distance (TEITLD) et du tarif de sécurité et de sûreté (T2S), entrée en vigueur de la taxe CDG Express).
- ❑ **Alors que le secteur aérien français est très fragilisé**, de telles propositions d'augmentation de fiscalité apparaissent inconséquentes après 7 mois de crise au Moyen-Orient et un niveau de prix du kérosène ayant doublé.
- ❑ **La FNAM s'oppose en conséquence aux hausses de fiscalité sur le transport aérien** prévues aux articles 21 [Tarif de Sécurité et de Sûreté] et 22 [Augmentation du taux de TEITLD] du projet de Loi de Finances 2027 ainsi qu'au détournement de leur usage du surplus de certaines taxes existantes prévu aux articles 42 [Plafonnement de l'affectation de la TNSA] et 44 [Taxe de l'Aviation Civile].
- ❑ **Pour autant la FNAM reste attachée à la transition écologique**. A cet égard, elle est favorable à des mécanismes de soutien à la production de SAF du type "double-enchères" comme celui proposé dans le projet de Loi de Finances. En revanche son financement, même à terme, ne saurait s'appuyer sur une fiscalité nouvelle - qui apparaît contraire au droit international (droit de l'Union européenne et accords aériens internationaux)- mais devrait provenir du fléchage du produit de la mise aux enchères de l'ETS aviation. La FNAM soutient également l'instauration d'un crédit d'impôt en faveur d'un renouvellement des flottes par des avions moins consommateurs en carburant.
- ❑ Enfin, **la FNAM juge urgent et indispensable – compte tenu de l'état financier du secteur - un retour à l'ancien barème du tarif de solidarité de la Taxe sur le Transport Aérien de Passagers (TSBA).**

France : un décrochage de l'aérien qui a un coût pour les finances publiques

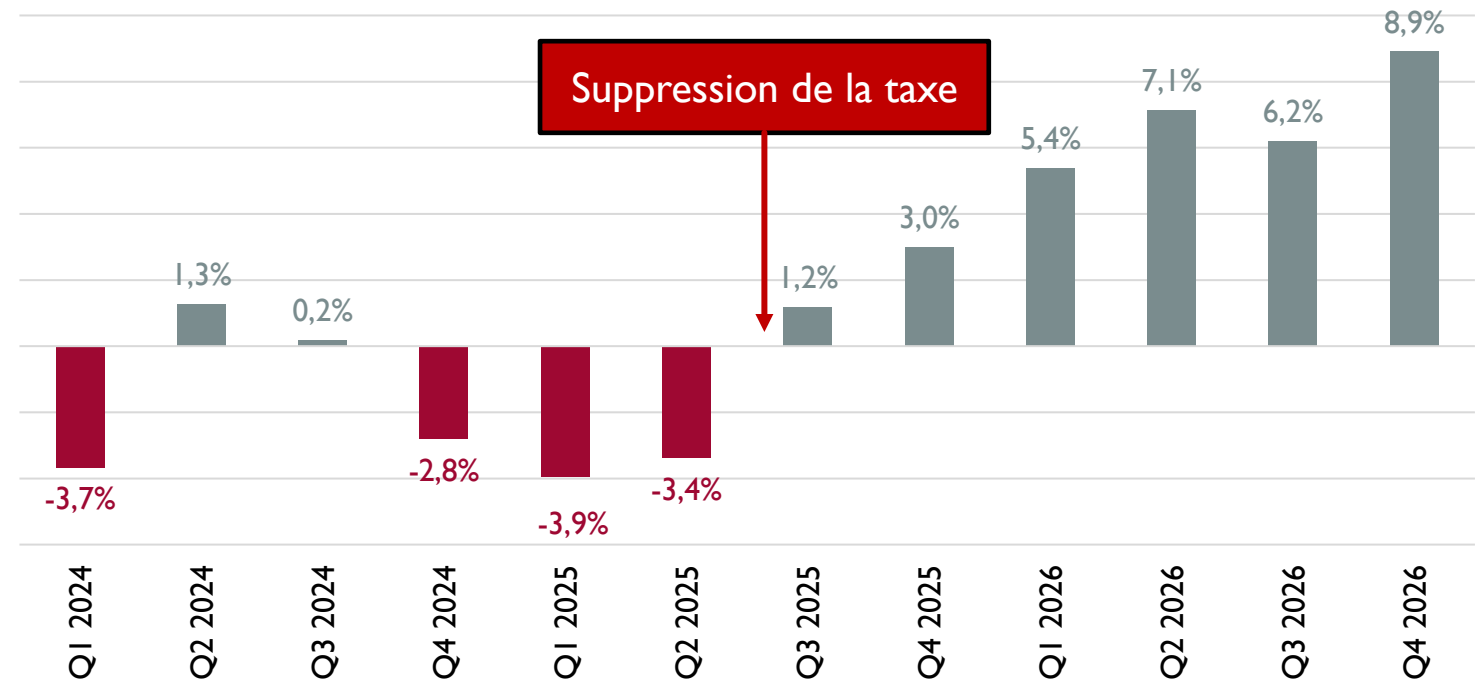
- ❑ **La hausse de la TSBA affecte le trafic en deux temps.** Dans un premier temps, elle renchérit le prix des billets et freine la demande.
- ❑ **À partir du T4 2025, un second effet s'ajoute sur l'offre :** les compagnies ajustent leurs programmes et réallouent leurs capacités vers des marchés plus rentables. La réduction des sièges et des fréquences au départ de France entraîne à son tour **des pertes supplémentaires de passagers**, qui accentuent le décrochage français.
- ❑ **Le décrochage français se confirme dans les chiffres.** Au premier semestre 2026, le trafic progresse de seulement **0,6 % en France, contre 2,9 % en Europe**. La France a retrouvé son niveau d'avant-crise, mais ne capte pas la croissance supplémentaire observée chez ses voisins.
- ❑ **Taxer davantage ne garantit pas davantage de recettes publiques.** La FNAM estime les recettes non captées associées au décrochage supplémentaire depuis 2025 à **750 M€ en 2025 et près de 1,6 Md€ en projection annuelle 2026, contre une recette nominale de la taxe de 850M€ => rendement négatif.**
- ❑ **Revenir sur la hausse de la TSBA est une priorité.** L'objectif : retrouver la dynamique européenne, préserver la connectivité et permettre au pavillon français d'investir dans le renouvellement des flottes et la décarbonation.



L'exemple suédois : la suppression de la taxe constitue un levier de relance du marché

- ❑ **L'exemple suédois illustre la réversibilité de la taxe et la possibilité d'inverser la dynamique de l'offre.** Sa suppression à mi-2025 est suivie d'un retour à la croissance des capacités : **+1,2 % au T3 2025, puis +3 % au T4**, après trois trimestres consécutifs de recul.
- ❑ **La reprise se renforce en 2026.** Selon les données présentées par le BDL, l'offre de sièges progresse de **5,4 % au premier trimestre et de 7,1 % au deuxième trimestre**. Les programmes prévoient une poursuite de cette croissance, jusqu'à **+8,9 % au T4 2026** par rapport à 2025.
- ❑ **Dans un contexte économique standard, cette réversibilité fiscale favorise le retour des capacités.** Une baisse de taxe améliore l'attractivité du marché et soutient la demande.
- ❑ **Le retour de l'offre bénéficie à l'ensemble de l'économie.** Davantage de sièges et de fréquences facilitent les déplacements, soutiennent le tourisme et les échanges économiques. **L'enjeu dépasse le seul produit de la taxe : il concerne aussi l'activité et les recettes publiques qu'une meilleure connectivité peut générer.**

Air Traffic Trends in Sweden
Capacity Offered per Quarter, 2024–2026, Compared to the Same Quarter of the Previous Year (in Percent)



Source: SRS Analyser

Revenir sur la hausse de la TSBA pour redonner de l'attractivité au marché français, relancer l'offre et renforcer la connectivité des territoires.

FNAM-IATA EU-ETS REFORM



FNAM-IATA - ENVIRONMENT & EU-ETS REFORM

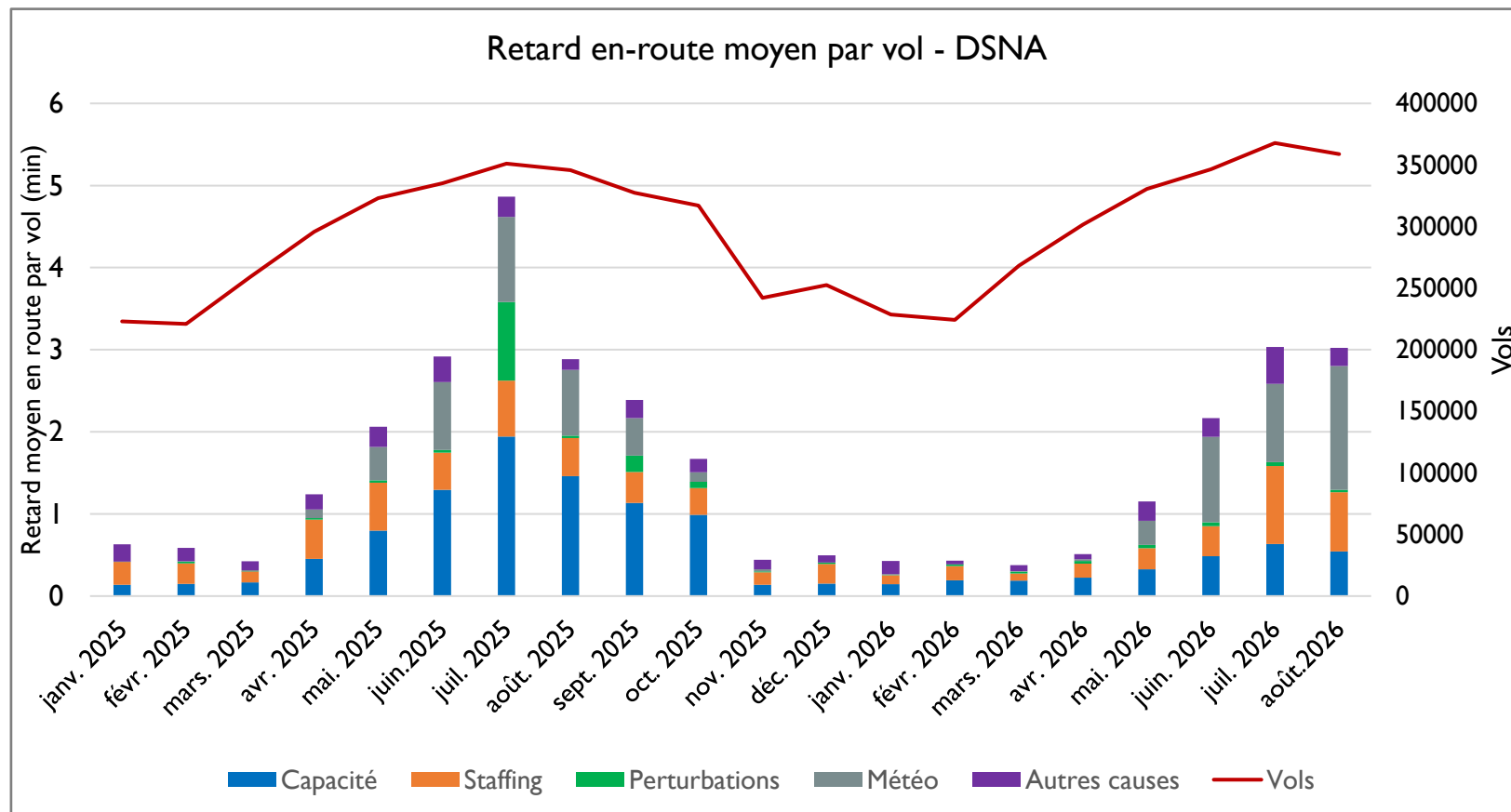
- **IATA and FNAM remain fully committed to the ecological transition of aviation**
- **Controlled growth in aviation CO₂ emissions in France**
 - The French aviation sector, which at the end of 2025 recorded a 1.9 per cent increase in passenger traffic compared with 2019, reduced its CO₂ emissions by 5 per cent over the same period. The efforts made to renew fleets and incorporate sustainable aviation fuel are therefore bearing fruit.
- **A target for the incorporation of sustainable aviation fuel that exceeded the target set for 2025**
 - The target of incorporating 2 per cent by physical volume of sustainable aviation fuel by 2025, in accordance with the European REFUELEU regulation, has been achieved – according to the European Aviation Safety Agency (EASA) – with 2.8 per cent of the aviation fuel supplied at EU airports.
- **Position France within the Early Movers Coalition compared with other countries that are more advanced in implementing double-auction mechanisms for e-SAF production**
 - The double-sided auction mechanism should not be funded from the sector, otherwise it just means passing more cost to them.
- **EU ETS Aviation revision**
 - Preserve the integrity of CORSIA
 - Support a Book & Claim mechanism
 - Use ETS revenues to incentivize the production and use of SAF.

FNAM-IATA ATC PERFORMANCE



La très nécessaire poursuite de la modernisation de la navigation aérienne française pour améliorer son niveau de performance

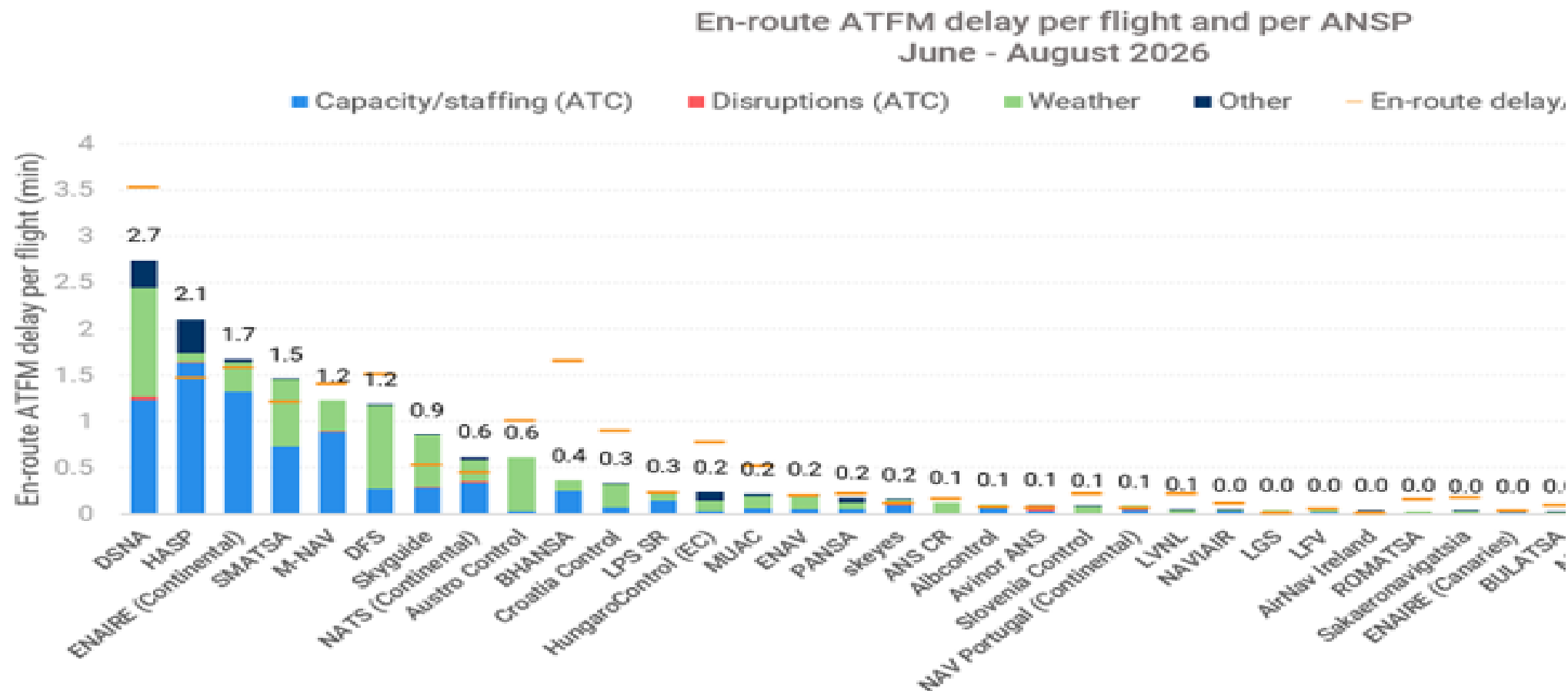
- ❑ La DSNA reste le **principal contributeur aux retards en Europe**, avec plus de **3,8 millions de minutes de retard** générées depuis le début de 2026, représentant **près de 500 M€** de coûts pour les compagnies.
- ❑ Les améliorations observées en 2026 **doivent être relativisées**, compte tenu du niveau historiquement élevé des retards en 2025 et des mesures exceptionnelles mises en place pour limiter les perturbations estivales.
- ❑ Les moyens supplémentaires accordés à la DSNA doivent s'accompagner d'un **plan de modernisation** clair, avec des **objectifs mesurables** en matière de performance, de fiabilité, et de continuité de service, ainsi qu'une évaluation des résultats du protocole triennal.
- ❑ Les **rapports du Sénat** et de la **Cour des comptes** confirment des difficultés structurelles de la navigation aérienne française, appelant des réformes de fond au-delà du recrutement : productivité, réduction des temps de formation, évolution du statut de la DSNA, service minimum garanti et modernisation technologique.



- **Capacité** : insuffisance de capacité du contrôle aérien face à la demande de trafic.
- **Staffing** : manque ou indisponibilité de contrôleurs aériens.
- **Perturbations** : grèves, incidents techniques ou événements exceptionnels.
- **Météo** : impact des conditions météorologiques sur les opérations.

FNAM-IATA ATC

En-route ATFM delay per flight and per ANSP



FNAM-IATA EES



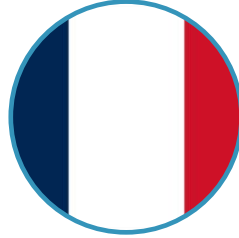
Sur le plan opérationnel, des inquiétudes quant à l'Exit Entry System (EES)



Reconnaissance des difficultés : la Commission européenne reconnaît les difficultés rencontrées par les États membres, tout en les invitant à travailler sur l'amélioration du dispositif.

Prolongement de la flexibilité : plusieurs États membres souhaitent maintenir une souplesse opérationnelle afin de préserver la fluidité du contrôle aux frontières.

Position de la Commission : une tolérance informelle est accordée par la Commission, sans position officielle à ce stade.



Performances et fiabilité des kiosques : les difficultés techniques subsistent et les kiosques ne sont toujours pas opérationnels.

Préservation de la fluidité : en cas de congestion, les autorités auront recours à la flexibilité afin d'éviter toute congestion du contrôle aux frontières.

Perspectives pour les voyageurs déjà enregistrés : une application mobile est envisagée au printemps 2027 afin de leur permettre d'accéder directement à une aubette ou à un sas PARAFE, sans passage préalable par un kiosque.



Conditions de généralisation de l'EES : la FNAM souhaite que des mécanismes pérennes garantissant la fluidité du passage aux frontières soient inclus dans la réglementation.

Fiabilité des équipements : les kiosques doivent démontrer leur stabilité et leur robustesse en conditions opérationnelles avant leur généralisation.

Position : la FNAM appelle les autorités à préserver la fluidité du parcours passager, avec des modalités de contrôle adaptables et des équipements pleinement opérationnels.

FNAM-IATA ACCESSIBILITY



Accessibilité du transport aérien

Le 4 septembre 2026 a eu lieu la 7ème conférence nationale du handicap.

Objectifs fixés lors de la conférence :

En matière d'accessibilité physique des aéroports et aéronefs :

- ▣ Amélioration de la formation des personnels en contact avec le public ;
- ▣ Extension aux aéroports les plus importants et aux compagnies aériennes, plusieurs dispositifs tels que le "fauteuil au pied de l'avion" expérimenté dans le cadre des JOP Paris 2024, ou encore l'équipement des avions en fauteuils de transfert afin de faciliter les déplacements à bord ;
- ▣ Lancement de différentes études avec l'objectif d'étendre l'installation de salles de changes, sur le modèle des équipements déployés dans les aéroports parisiens, ou bien de renforcer la signalétique destinée à tout type de handicap.

En matière d'accessibilité numérique :

- L'information disponible relative à l'accessibilité des infrastructures aéroportuaires et des aéronefs ainsi que celle relative à l'assistance en aéroport et à bord des avions seront standardisées et rendues 100 % accessibles.

Un **Comité de suivi** de la CNH présidé par la Ministre chargée du handicap, en présence de l'ensemble des ministères et de la DGAC a été mis en place pour définir un **cadre des travaux à venir** (protocole de travail, échéances à respecter, engagements ...).

Un **Groupe de Travail** a également été créé par la FNAM, avec les compagnies aériennes, l'UAF, IATA, la DGAC et les associations de PHMR, pour travailler collectivement sur le sujet et harmoniser les pratiques de chaque partie prenante.

FNAM-IATA Q&A



Dernières publications FNAM



Train-avion

Derrière le prix du billet

Septembre 2026



[Lire la note](#)

Jeunes voyageurs

Juillet 2026

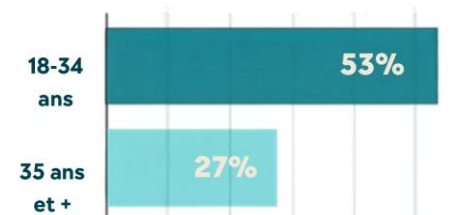
Conscience environnementale, attrait intact pour l'avion

53 %

C'est la part des 18-34 ans qui souhaitent prendre davantage l'avion dans les 10 prochaines années.

2x plus que leurs aînés

Ce désir est significativement moins partagé par la population âgée de 35 ans et plus.



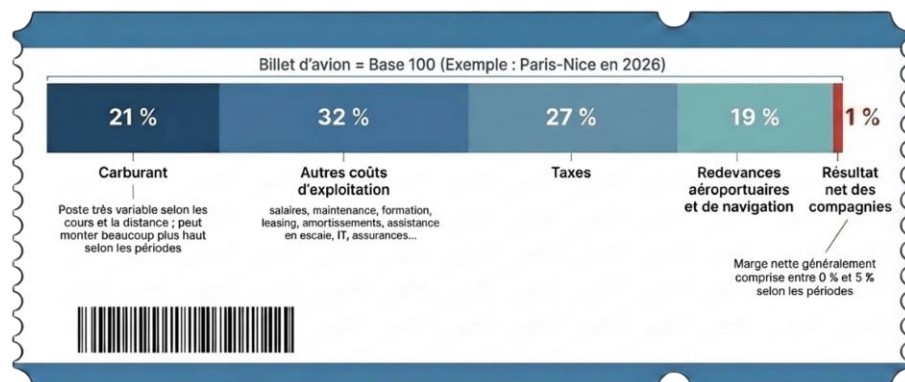
Méthodologie : intention : "Tout à fait - Plutôt d'accord" + Données pondérées.



[Lire la note](#)

Billet d'avion Que paie-t-on vraiment ?

Avril 2026

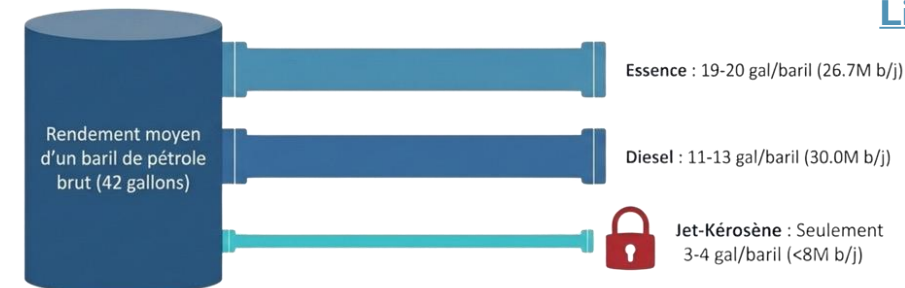


[Lire la note](#)

Kérosène

Les raisons d'une envolée des prix

Mars 2026



[Lire la note](#)