fnam

Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

Conférence de presse

17 novembre 2026

CONFERENCE DE PRESSE

1. **Bilan de la saison été 2026**
   - ❑ Evolution trafic, capacité et tarifs
2. **Perspectives pour la saison hiver 2026/2027**
   - ❑ Une saison placée sous le signe d'une grande incertitude
   - ❑ Des mesures de soutien attendues de la part des autorités françaises
   - ❑ Projet de Loi de Finances 2027 – Une nécessaire réduction de la fiscalité
3. **Révision de la directive européenne ETS**
4. **Environnement opérationnel**
   - ❑ Contrôle aérien
   - ❑ Exit Entry System (EES)
5. **Actualité de la FNAM**
   - ❑ Election présidentielle 2027
   - ❑ Nouveau site internet
   - ❑ Actualité de nos adhérents

CONFERENCE DE PRESSE FNAM

Bilan Eté 2026

Bilan du trafic passagers et évolution du prix des billets

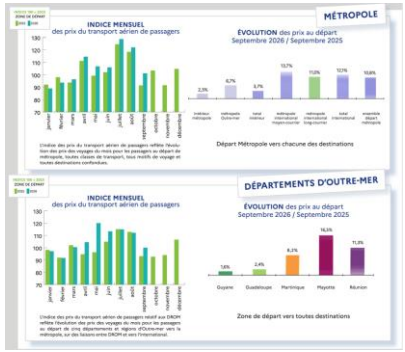


	Septembre 2026/2025	Cumul 2026 (Mn de Pax)	Cumul 2026 / 2025	Cumul 2026 / 2019
Trafic intérieur	0,7%	20,4	-0,6%	-21,3%
Métropole Intérieur	0,8%	15,0	0,0%	-26,6%
| dont radiales	2,3%	8,9	2,4%	-28,1%
| dont transversales	-1,2%	6,1	-3,4%	-24,3%
Métropole - Outre-Mer	-2,4%	3,8	-0,9%	2,3%
Outre-Mer Intérieur	5,0%	1,7	-4,5%	-9,4%
Trafic international	-0,6%	119,3	-0,5%	5,9%
Métropole - International	-0,6%	117,4	-0,6%	6,1%
| dont Union Européenne (UE27)	-1,4%	56,9	-0,7%	5,2%
| dont Europe hors UE	1,4%	19,2	0,1%	-1,7%
| dont Amérique	0,7%	12,7	-1,3%	4,7%
| dont Asie-Pacifique	-5,0%	8,5	-7,6%	-14,3%
| dont Afrique	0,7%	20,0	3,0%	34,7%
Outre-Mer - International	4,4%	1,9	3,7%	-5,7%
Sous-total trafic Métropole	-0,5%	136,1	-0,5%	1,1%
Total trafic France	-0,4%	139,7	-0,5%	0,8%

Source Tendanciel DGAC : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/statistiques-du-trafic-aerien

- **Trafic France** : −0,4 % en septembre et −0,5 % en cumul 2026, avec 139,7 millions de passagers depuis janvier.
- **L'international ralentit** : −0,6 % en septembre, −0,5 % en cumul en cumul 2026, mais encore +5,9 % par rapport à 2019.
- **Le trafic intérieur toujours en retrait** : +0,7 % en septembre, mais −0,6 % en cumul 2026 et −21,3 % par rapport à 2019.
- **Le domestique métropolitain reste fragilisé** : stable sur un an en cumul, mais à −26,6 % par rapport à 2019.
- **Des marchés contrastés en cumul 2026** : Afrique +3,0 %, Asie-Pacifique −7,6 %, international ultramarin +3,7 %.
- **Pavillon français** : −1,6 % en septembre, contre +0,3 % pour les autres. Part de marché cumulée : 38,4 %, contre 37,9 % en 2025.

Un trafic en attrition en 2026 : à fin septembre 2026, l'international ne soutient plus la croissance du trafic français, tandis que le domestique reste durablement sous son niveau de 2019.



Source IPTAP DGAC : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/indice-prix-du-transport-aerien-passagers

- **Forte accélération des prix en septembre (+10,6 %) et octobre (+13,6%).** La hausse cumulée depuis janvier n'est que de +4,1 % au départ de France.
- **L'international porte la hausse au départ de métropole** : +14,2 %, avec +19,8 % sur le moyen-courrier et +10,5 % sur le long-courrier. La hausse cumulée sur l'international est de 4,8% depuis le début de l'année.
- **Le réseau intérieur affiche des hausses plus modérées** : +12,3 % en octobre, dont +15,3 % en métropole et +7,1 % vers l'outre-mer. En cumul, les prix intérieurs stagnent à 0,5 % sur les dix premiers mois de l'année.
- **Des hausses contrastées au départ des DROM** : +7,3 % en octobre, avec des hausses particulièrement fortes en Martinique (+12,1 %) et Guadeloupe (+9 %). La hausse au départ des DROM depuis le début de l'année est de +5,2%.

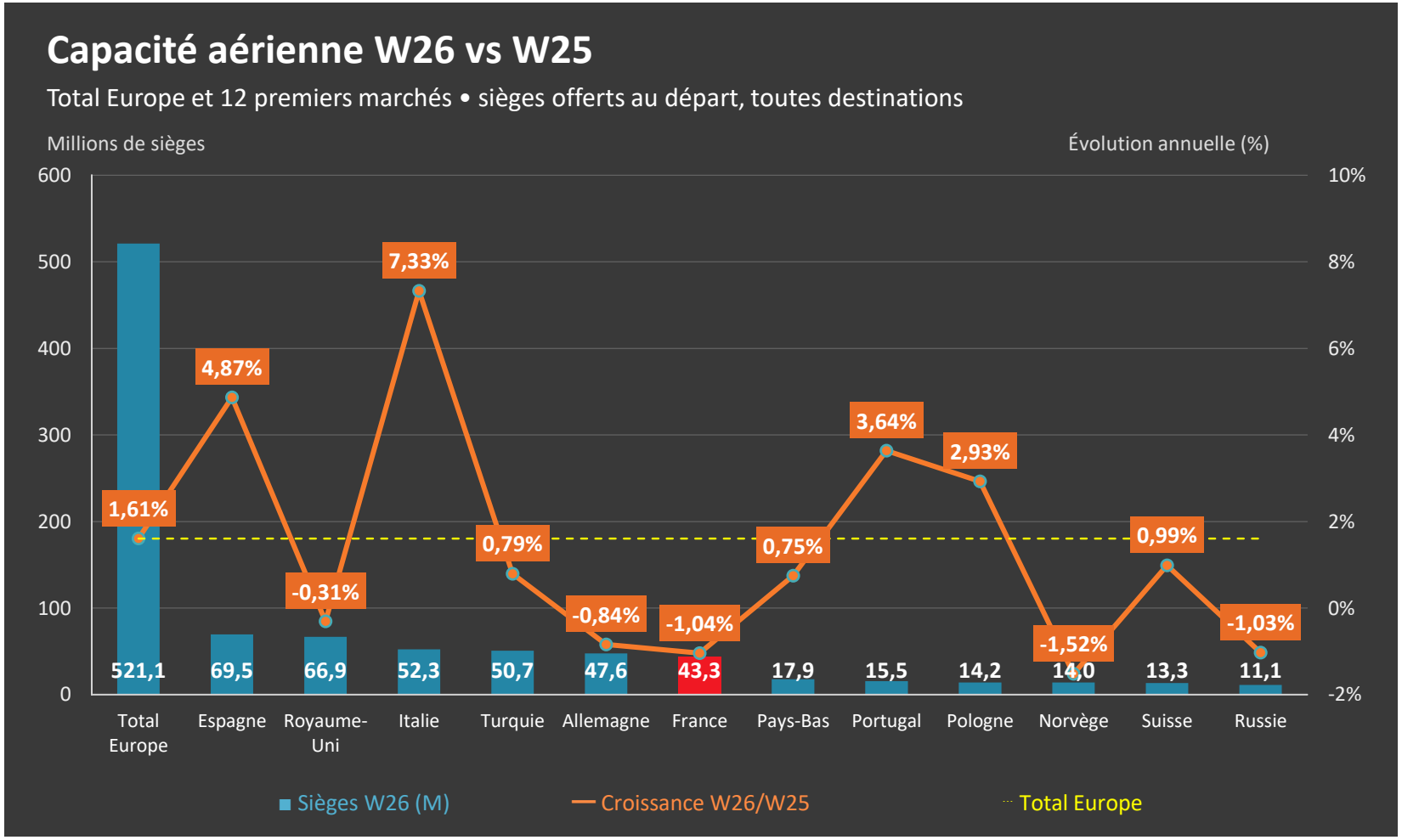
Un enjeu d'équilibre économique : la hausse des tarifs intervient dans un contexte de trafic stagnant, limitant la capacité des compagnies à répercuter leurs surcoûts sans fragiliser la demande.

CONFERENCE DE PRESSE FNAM

Perspectives Hiver 2026/2027

Évolution comparée de l’offre aérienne en Europe – Hiver 2026/2027

- Une offre européenne en hausse de 1,61 %, à 521,1 millions de sièges. La France recule de 1,04 %, à 43,3 millions : un écart de croissance de 2,65 points avec le total européen.
- La France reste le 6e marché, derrière l’Espagne (69,5 M), le Royaume-Uni (66,9 M), l’Italie (52,3 M), la Turquie (50,7 M) et l’Allemagne (47,6 M).
- L’Italie (+7,33 %), l’Espagne (+4,87 %) et la Pologne (+2,93 %) progressent. La baisse française dépasse celles de l’Allemagne (−0,84 %) et du Royaume-Uni (−0,31 %).
- La distance moyenne par siège augmente de 2,51 % : l’offre se déplace vers des trajets plus longs.



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**. 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 8 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". En revanche son financement, même à terme, ne saurait s'appuyer sur une fiscalité nouvelle - qui apparait 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.
- **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).**

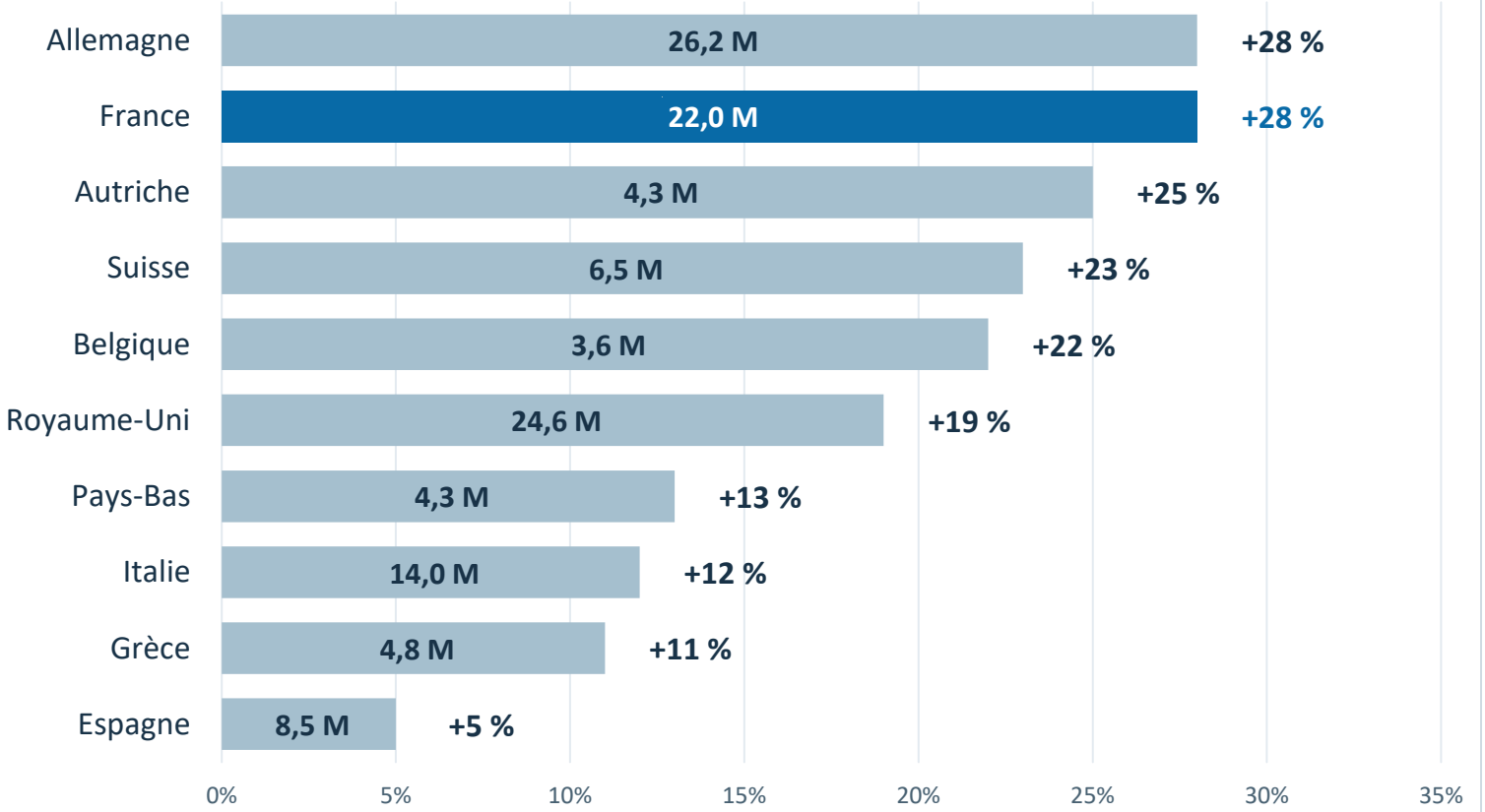
CONFERENCE DE PRESSE FNAM

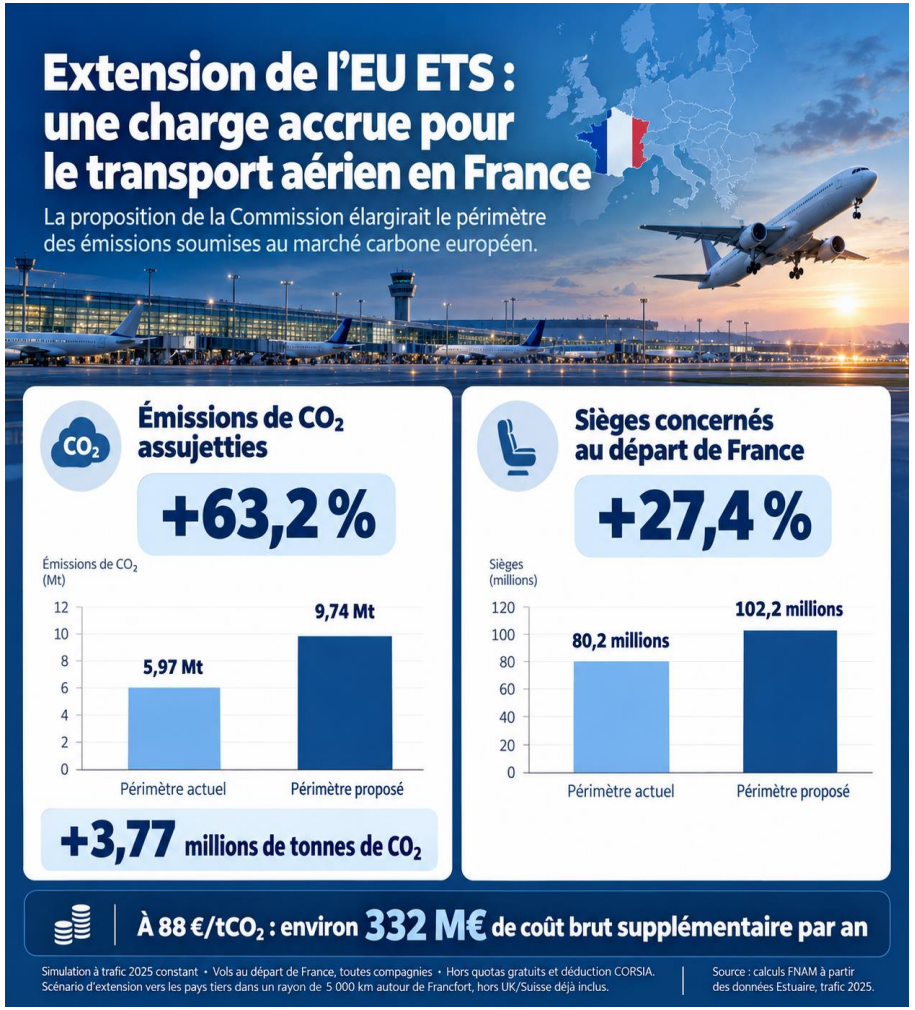
Révision du règlement EU ETS

L’extension de l’ETS aviation touchera particulièrement la France

Hausse du nombre de sièges couverts par l’ETS

Dix premiers pays en volume, classés par hausse en %. Volumes en millions par an. Base 2025.





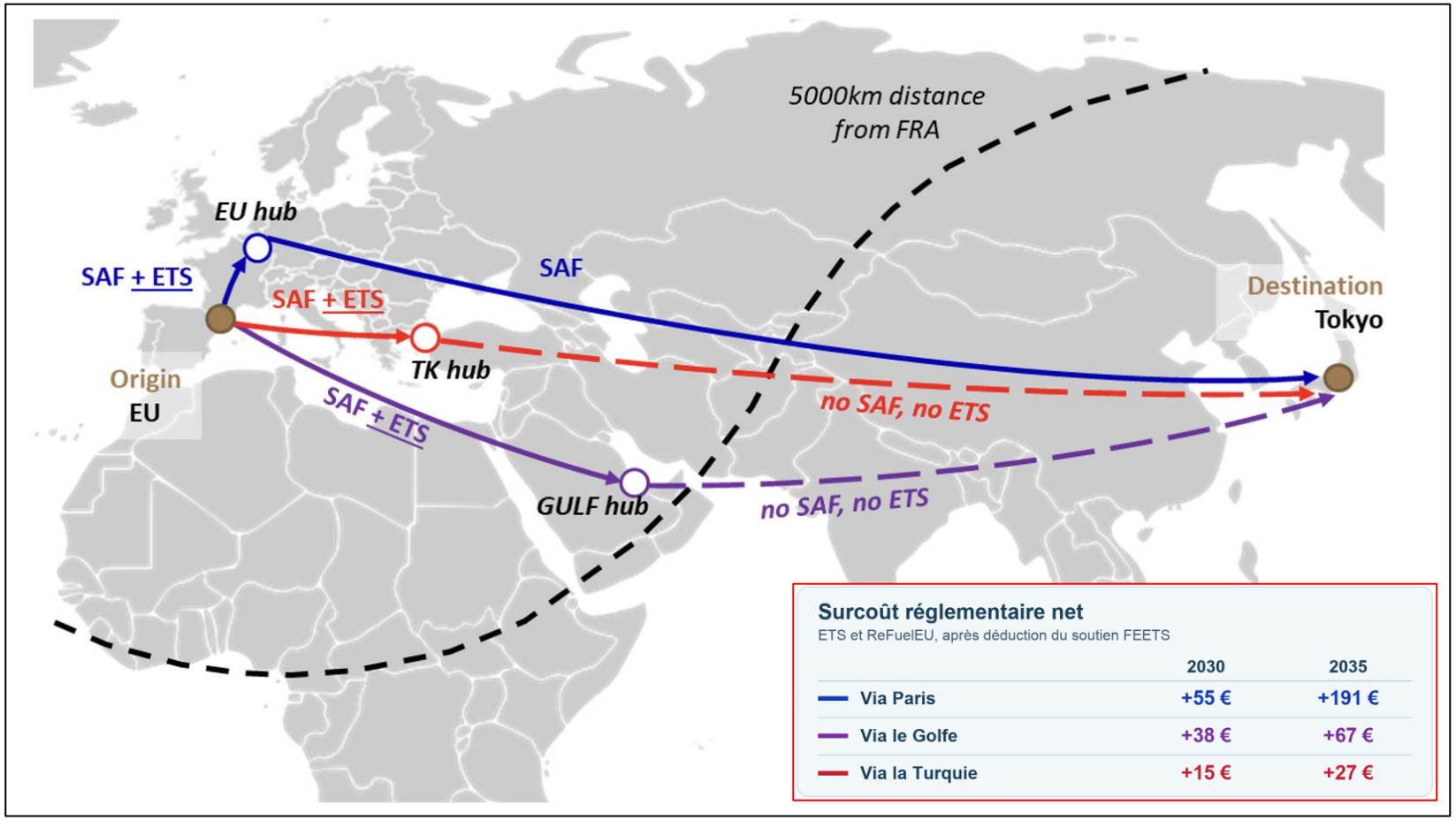
Source IATA Economics d’après OAG, Estuaire

Extension de l'ETS : une charge supplémentaire qui ne répond pas aux distorsions de concurrence

Vers Tokyo, le surcoût dépend du lieu de correspondance :

- **Via Paris**, l'obligation d'incorporer du SAF s'applique sur tout le trajet direct
- **Via la Turquie ou le Golfe**, l'extension de l'ETS peut couvrir le premier vol au départ de l'UE. Le second vol, qui représente la majeure partie du trajet, reste hors ETS européen et hors ReFuelEU.

En 2035, le surcoût réglementaire est supérieur de 164 € via Paris par rapport à une correspondance en Turquie, dans l'exemple simulé vers Tokyo



Surcoût réglementaire net

ETS et ReFuelEU, après déduction du soutien FEETS

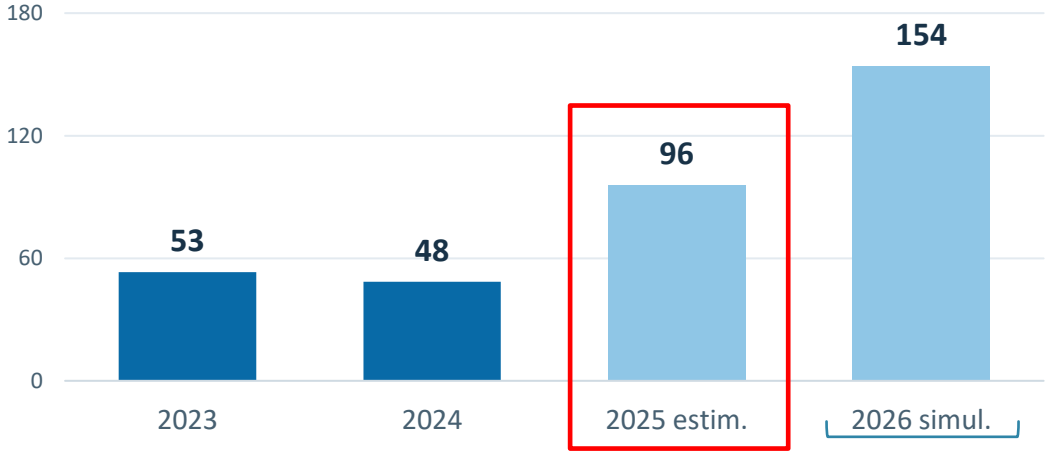
	2030	2035
Via Paris	+55 €	+191 €
Via le Golfe	+38 €	+67 €
Via la Turquie	+15 €	+27 €

Étendre l'ETS ne corrigerait pas les problématiques de distorsions de concurrence et viendrait réduire l'acceptabilité du dispositif CORSIA

Point d'étape sur l'ETS et les FEETS

Utilisation de l'ETS en France

Part aviation restituée de 2023 à 2026
En millions d'euros, arrondis au million



Affectation en 2025, tous secteurs

1 544 M€

Total des recettes FR de l'ETS

700 M€	Agence nationale de l'habitat (Anah)
50 M€	Transports publics, via l'AFIT France
794 M€	Budget général de l'État
0 M€	Transport aérien

Les 96 M€ de recette de l'ETS Aviation sont inclus dans ce total.

154M€ de recette ETS Aviation simulés en 2026.

*Fin des quotas gratuits, augmentation des prix de l'ETS sur l'année 2026.

Refonte de la directive ETS - FEETS

Soutien aux SAF (FEETS) — Les demandes de la FNAM

- ❑ Maintenir le soutien aux bioSAF après 2030. Les carburants issus d'huiles de cuisson usagées et de graisses animales resteront les principaux SAF utilisés à cet horizon.
- ❑ Porter l'enveloppe de 110 à 500 millions de quotas sur 2029–2040. Ce montant applique à l'aviation le niveau de soutien de référence de l'industrie, soit 78 % des 651 millions de quotas à restituer.
- ❑ Réinvestir une part significative des recettes de l'ETS dans la production de SAF
- ❑ Privilégier un bonus à la production européenne, tout en maintenant l'éligibilité des SAF importés.

Sources EEX, Commission européenne, Assemblée nationale

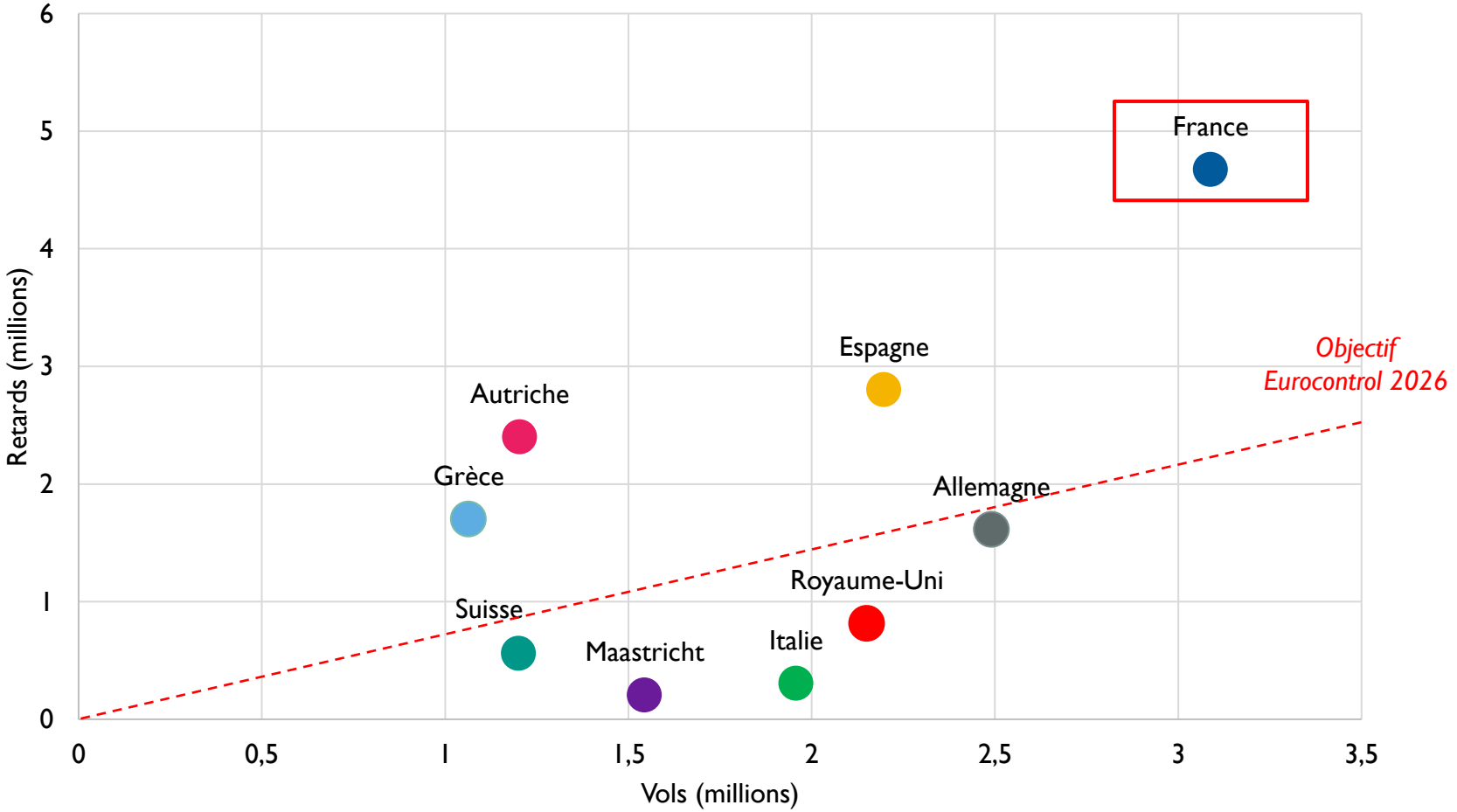
CONFERENCE DE PRESSE FNAM

Environnement opérationnel

La très nécessaire poursuite de la modernisation de la navigation aérienne française pour améliorer son niveau de performance et la continuité du service

- **La DSNA demeure le principal contributeur aux retards en Europe**, avec près de 5 millions de minutes de retard depuis début 2026, représentant près de 650 M€ de coûts pour les compagnies aériennes.
- **La récente fermeture nocturne de l'aéroport de Paris-Le Bourget** en raison d'un manque d'effectifs illustre les difficultés rencontrées par le contrôle aérien. Ce service public doit être sécurisé sur cette plateforme stratégique pour l'aviation d'affaires, sanitaire et le transport d'organes.
- **La grève du 5 novembre a également entraîné des impacts opérationnels** non anticipés à Paris-CDG, en raison de la grève des agents de vigie non soumis à l'obligation de déclaration préalable.
- **Ces constats confirment les difficultés de la DSNA et appellent à des réformes structurelles.** Les moyens supplémentaires doivent aller au-delà des recrutements et s'accompagner d'un plan de modernisation assorti d'objectifs mesurables en matière de performance, de productivité et de fiabilité, ainsi que d'une réflexion sur les évolutions technologiques et la transformation du statut de l'opérateur de navigation aérienne.

Comparaison du trafic et des retards en-route des principaux opérateurs de navigation aérienne européens en 2026 (janvier – octobre)



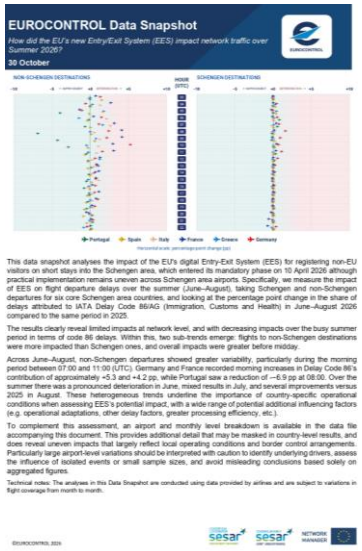
Sur le plan opérationnel, des inquiétudes persistantes quant à l'Exit Entry System (EES)

- **Le déploiement de l'EES reste confronté à d'importantes difficultés opérationnelles et techniques.** Les dispositifs de pré-enregistrement ne sont toujours pas opérationnels et les autorités continuent d'appliquer la flexibilité tolérée par la Commission européenne jusqu'à la fin de l'année 2026 pour éviter les situations de congestion aux frontières.

- **La Commission européenne exige des États membres en difficulté un plan d'action d'ici fin 2026.** Celui-ci repose sur trois priorités : accélérer les développements techniques, renforcer les capacités humaines et infrastructurelles sur les principaux points de passages frontaliers, et développer une application mobile européenne de pré-enregistrement, dont le déploiement n'est pas attendu avant mi-2027.

- **La FNAM appelle à garantir durablement la fluidité du passage aux frontières,** en inscrivant dans la réglementation des mécanismes pérennes, des modalités de contrôle adaptables et un renforcement des effectifs de police aux frontières.

- **La fiabilité et la robustesse** des équipements doivent être assurés, avant leur généralisation, afin de garantir leur bon fonctionnement en conditions opérationnelles réelles et de préserver la fluidité du parcours passager.


EUROCONTROL Data Snapshot

How did the EU's new Entry/Exit System (EES) impact network traffic over Summer 2026?

30 October

NON-SCHENGEN DESTINATIONS

SCHENGEN DESTINATIONS

This data snapshot analyses the impact of the EU's digital Entry-Exit System (EES) for registering non-EU visitors on short stays into the Schengen area, which entered its mandatory phase on 10 April 2026 although practical implementation remains uneven across Schengen area airports. Specifically, we measure the impact of EES on flight departure delays over the summer (June–August), taking Schengen and non-Schengen departures for six core Schengen area countries, and looking at the percentage point change in the share of delays attributed to IATA Delay Code 86/AG (Immigration, Customs and Health) in June–August 2026 compared to the same period in 2025.

The results clearly reveal limited impacts at network level, and with decreasing impacts over the busy summer period in terms of code 86 delays. Within this, two sub-trends emerge: flights to non-Schengen destinations were more impacted than Schengen ones, and overall impacts were greater before midday.

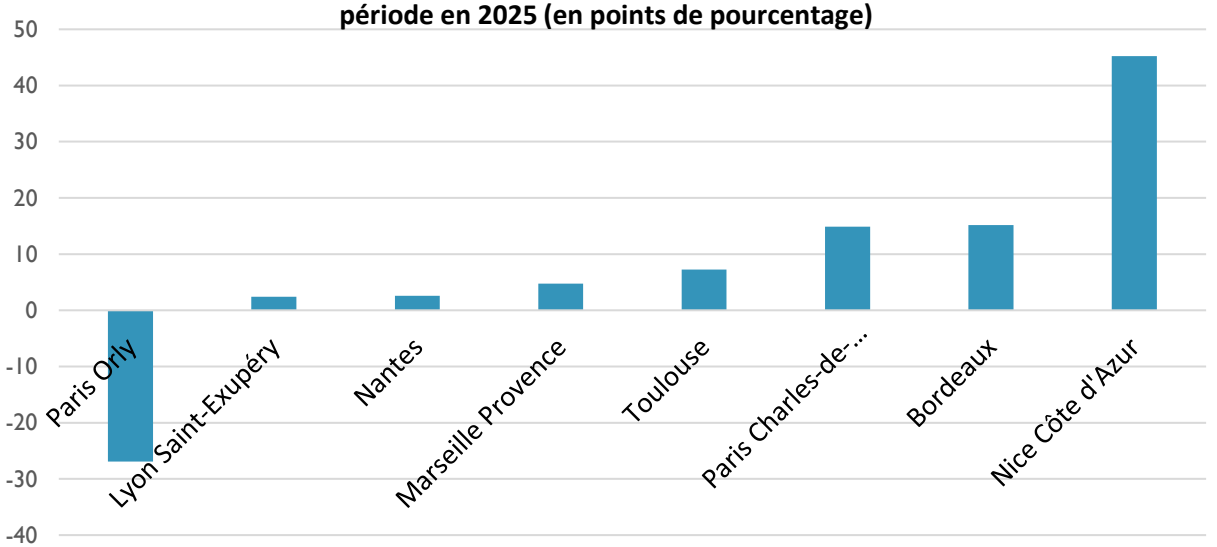
Across June–August, non-Schengen departures showed greater variability, particularly during the morning period between 07:00 and 11:00 (UTC). Germany and France recorded morning increases in Delay Code 86's contribution of approximately +5.3 and +4.2 pp, while Portugal saw a reduction of −6.9 pp at 08:00. Over the summer there was a pronounced deterioration in June, mixed results in July, and several improvements versus 2025 in August. These heterogeneous trends underline the importance of country-specific operational conditions when assessing EES's potential impact, with a wide range of potential additional influencing factors (e.g. operational adaptations, other delay factors, greater processing efficiency, etc.).

To complement this assessment, an airport and monthly level breakdown is available in the data file accompanying this document. This provides additional detail that may be masked in country-level results, and does reveal uneven impacts that largely reflect local operating conditions and border control arrangements. Particularly large airport-level variations should be interpreted with caution to identify underlying drivers, assess the influence of isolated events or small sample sizes, and avoid misleading conclusions based solely on aggregated figures.

Technical notes: The analyses in this Data Snapshot are conducted using data provided by airlines and are subject to variations in flight coverage from month to month.

©EUROCONTROL 2026

Évolution de la part des retards attribués au code IATA 86/AG sur les retards au départ des aéroports français – juin à août 2026 par rapport à la même période en 2025 (en points de pourcentage)



Les résultats des travaux d'EUROCONTROL visant à évaluer les impacts de la mise en œuvre de l'EES sur les retards au départ des aéroports européens **doivent être interprétés avec prudence**, compte tenu :

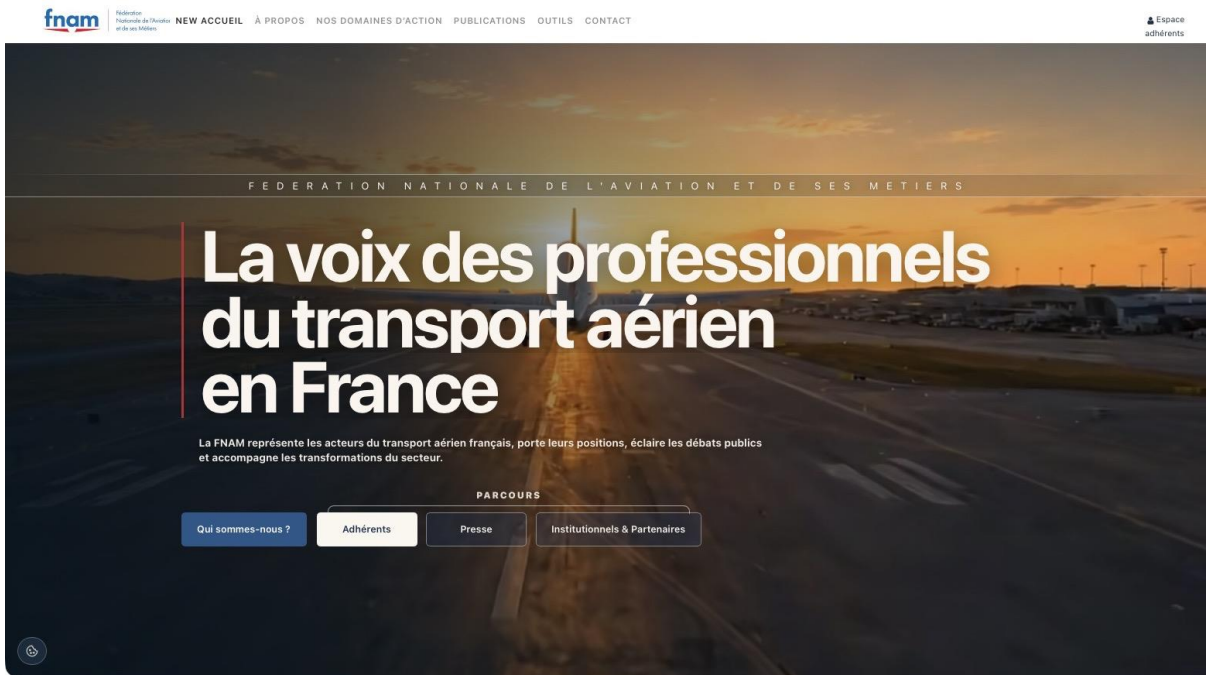
- **Du périmètre de l'étude**, limité à six pays et à une période de trois mois
- **De l'indicateur retenu**, qui regroupe les retards liés aux contrôles aux frontières (immigration, douanes et santé), sans qu'ils soient nécessairement tous imputables à l'EES
- **Du champ de l'analyse**, qui porte uniquement sur les retards au départ et exclut ceux à l'arrivée.

La perspective d'une pleine application de l'EES suscite les inquiétudes du secteur. Les études ou évaluations conduites jusqu'ici sont partielles et sous-estiment l'impact potentiel du dispositif sur la fluidité aux frontières et ses conséquences opérationnelles.

CONFERENCE DE PRESSE FNAM

Actualité de la FNAM

Le nouveau site de la FNAM www.fnam.fr



Retrouvez nos outils exclusifs

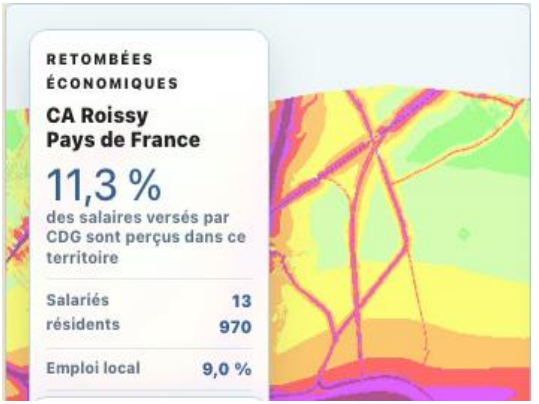
Crise géopolitique

Carte interactive des restrictions, routes empruntées



CDG & ses territoires

Emplois, lieux de résidence et exposition au bruit



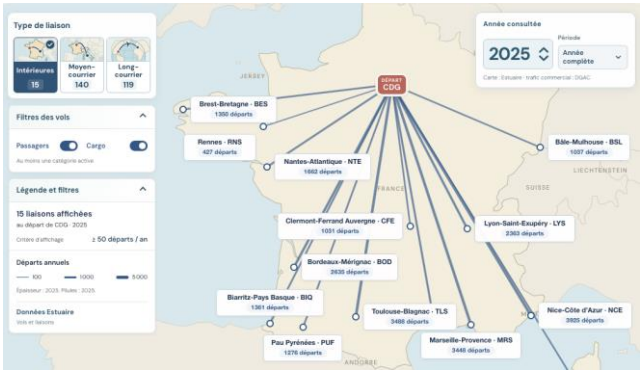
Publications

Communiqués, positions, décryptages et études



Observatoire de la connectivité

Réseaux, dessertes et évolution des liaisons



Conférence Salon des maires – L'aviation légère et générale : un atout et un levier de développement pour les territoires



- **Moteur de développement économique et d'attractivité, levier de connectivité et de désenclavement des territoires, creuset de formation et d'innovation pour l'aéronautique de demain**, et **acteur essentiel au service des citoyens et de l'intérêt général,** l'aviation légère et générale contribue pleinement au dynamisme de nos territoires et au rayonnement de l'excellence aéronautique française.

- **La FNAM, aux côtés des organisations et des acteurs de l'aviation légère, générale et sportive, entend porter une voix commune pour :**
  - **Faire reconnaître** les contributions économiques, sociales et territoriales de la filière ;
  - **Défendre** ses activités, ses infrastructures et les conditions de leur pérennité ;
  - **Accompagner** son développement et sa transformation, notamment en matière d'innovation et de transition environnementale.

- **À l'approche des élections présidentielles**, il est essentiel de sensibiliser les élus locaux et les décideurs politiques au **rôle stratégique de cette filière** et afin d'accompagner les **politiques publiques nécessaires à son avenir**.

- Dans le contexte de cette mobilisation, nous vous donnons rendez-vous au **Salon des maires et des collectivités locales**, à l'occasion d'une conférence sur la thématique :

L'aviation légère et générale: un atout et un levier de développement pour les territoires

Mercredi 25 novembre | 15h30 – 16h15 | Paris Expo Porte de Versailles

Salon European Rotors 2026 - Le rendez-vous européen de l'hélicoptère



- **Un rendez-vous majeur de l'aviation verticale en Europe :** EUROPEAN ROTORS réunit constructeurs, exploitants, équipementiers et autorités autour des hélicoptères et des nouvelles technologies VTOL.

- **Un rendez-vous important** pour l'ensemble de la filière, dont la FNAM représente les intérêts à travers le Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères (SNEH)

- **Une première édition 2026 en France :** organisée à Eurexpo Lyon du 30 novembre au 3 décembre, avec l'accueil de l'Union Française de l'Hélicoptère (UFH), elle réunira plus de 260 exposants, 70 pays et présentera plus de 20 aéronefs.

- **Les grands enjeux de la filière :** innovation, sécurité, réglementation, transition environnementale et formation seront au cœur du salon. Autant de sujets qui concernent directement les entreprises et les organisations professionnelles représentées par la FNAM.

EUROPEAN ROTORS | THE VTOL SHOW AND SAFETY CONFERENCE

Soirée networking – EBAA France

