

BAR France

Assemblée Générale du 29 janvier 2026

Discours du Président **Jean-Pierre SAUVAGE**

Mr Le Directeur Général de l'Aviation Civile, Cher Chems Shkioua

Mr Le Directeur Général de IATA , Cher Willie Walsh

Mesdames et messieurs les présidents et directeurs généraux

Mesdames et messieurs les intervenants

Chers Collègues, mes chers amis

Tout d'abord laissez moi vous remercier tous pour votre présence ici aujourd'hui marquant ainsi votre intérêt pour notre activité mais aussi et surtout pour le développement du transport aérien non seulement en France mais dans le monde car notre industrie est par essence internationale

Avant d'exposer quelques sujets d'intérêt majeurs pour notre secteur d'activité considérons quelques chiffres marquants de l'année écoulée

En France le trafic a repris des couleurs avec plus de 183 millions de passagers (+ 2,8%) transportés et une croissance, principalement portée par l'international (+3,6%)

Au niveau mondial les résultats publiés par IATA font ressortir une augmentation de 4,2 % du nombre de passagers avec un total de 4,982 milliards transportés augurant un passage de la barre des 5 milliards en 2026 avec un revenu global de plus de 1000 milliards de dollars générant une marge bénéficiaire de 3,9%

Vous avez tous déjà pris connaissance de ces résultats qui considérant les volumes cité pourraient faire apparaître notre industrie comme une activité particulièrement florissante mais ces chiffres impressionnantes, s'ils démontrent une résilience capable d'absorber les chocs inhérents à sa spécificité dans un contexte géopolitique et économiques compliqué, n'en démontrent pas moins un déséquilibre patent des compagnies aériennes au sein de la chaîne de valeur du transport aérien

Notre invité Willie Wash patron de IATA ne manquera pas je pense de le relever dans son intervention

Mais comme tous les ans je ne peux m'empêcher de souligner le **caractère éminemment contributif du transport aérien à l'économie de la France** par la vitalité de toutes les parties prenantes participant au développement de notre secteur d'activité

Rappelons seulement quelques chiffres clés relevés par nos amis de IATA le démontrant : plus de 145 milliards de dollars apportés au PIB français soit 4,8% en favorisant l'emploi de 1,3 millions de personnes entre les compagnies aériennes les aéroports, les services d'aviation civile, la chaîne de production aéronautique, et le tourisme lié à notre activité faisant du transport aérien un apport social et économique incontestable privilégiant l'innovation technologique et la croissance pour faire face à **l'enjeu majeur de la transition énergétique**

Ce sera l'objet principal des diverses tables rondes auxquelles nous vous convions d'assister aujourd'hui et qui traiteront de l'impact de l'IA, de la perspective d'un ciel européen performant et durable et de la nécessité d'atteindre les objectifs européens de transition vers les carburants durables.

Je laisserais donc les éminents experts, que je remercie encore pour leur présence de débattre sur ces sujets et pour ma part j'aimerais souligner certains points affectant d'une manière cruciale le développement du transport aérien dans notre pays

La Taxation du transport aérien

En premier lieu je ne peux m'empêcher de revenir sur l'application de la désormais célèbre **TSBA** qui a engendré les conséquences négatives économiques et commerciales que notre secteur a connu tout au long de l'année écoulée

Il a été suffisamment démontré que les taxations punitives, puisque incluses dans un supposé contexte de durabilité, n'ont aucun effet sur l'environnement et ne peuvent qu'engendrer des effets pervers mettant en danger une activité apportant une large contribution à l'économie nationale

Mais ce qui est le plus choquant est que le produit de cette taxe, comme d'ailleurs celui de la **TEITLD** ait été détourné en partie vers d'autres mobilités sans lien avec la nôtre

Comme il m'est arrivé de le dire je repose la même question : les usagers aériens sont -ils condamnés à demeure les idiots utiles des mobilités ou bien être considérés comme des variables permanentes d'ajustement du budget national ?

Rappelons qu'il s'agit d'une enveloppe dépassant 1,3 milliard d€ !

Nous avons bien noté l'expression d'une **pause** formulée par Philippe TABAROT notre Ministre des Transports dans l'optique du PLF 2026 mais que cela signifie -t-il ?

La décarbonation du transport aérien

Pourquoi, puisque ces deux taxes précitées ont été créées pour répondre à de prétendues nécessités environnementales par le prédécesseurs de notre ministre actuel ,ne pas en affecter le produit à des entités dédiées à la recherche de solutions pérennes -le CORAC par exemple- visant à satisfaire les objectifs de diminution des émissions gazeuses tels que définis par l'OACI et l'Europe (cf Green deal et ReFUEL EU) et aussi l'intégrer dans la feuille de route de la décarbonation du transport aérien dont nous parlera certainement le représentant du GIFAS dans sa table ronde

La décarbonation du transport aérien passe par l'implication des opérateurs -compagnies aériennes et aéroports- mais aussi par celle de l'Etat en favorisant l'émergence d'une filière française de CAD(SAF) tout en sécurisant le financement du CORAC pour accompagner la R&D des constructeurs

En 2025 on estime que 1,9 millions de tonnes ont été produites soit un doublement par rapport à 2024 mais Il semblerait selon IATA que l'industrie aérienne doive faire face à un ralentissement inquiétant de la production

Dans son rapport technique annuel 2025 se référant au ReFuel aviation l'EASA -Europe union Aviation Safety Agency- a évoqué trois scénarios possibles des capacités de production et le plus réaliste fait mention de 3,6 millions de tonnes.

Sommes-nous en France et en Europe en mesure d'envisager pour 2026 ce même rythme de production pour permettre aux compagnies d'être en phase avec les mandats européens fixés pour 2030 ?

Nous pouvons nous poser la question et encore plus en ce qui concerne les e-SAF dont la production semble encore plus problématique en même temps que ses coûts prohibitifs

Pour donner un ordre d'idée des volumes à produire à horizon 2050 date clé fixée par l'OACI pour un zéro carbone il faudrait à minima l'équivalent de consommation du jet fuel actuel a savoir plus de 450 millions de tonnes

Voyez l'ampleur du défi auquel notre industrie est confrontée et qu'elle doit soutenir avec force pour ne pas donner raison aux tenants de la décroissance de notre activité

Les services de la navigation aériennes

Maintenant abordons un autre sujet lié a certains égards à la problématique de la décarbonation du ciel français et européen

Il s'agit du fonctionnement de notre système national de management du trafic aériens objet récurrent de l'exaspérations des opérateurs aériens face aux conséquences économiques et environnementales des manques de capacités opérationnelles et de ressources humaines mis en évidence quasiment chaque semaine par les publications d'Eurocontrol

Situation doublement inquiétante car elle affecte non seulement la régularité des opérations aériennes nationales mais aussi internationales en raison de la situation de notre hexagone carrefour essentiel du trafic aérien européen

En ayant la charge de contrôler quasiment 10000 vols quotidiens desservant ou survolant le territoire national la DSNA , numero1 des prestataires services de navigation aérienne devant l'Allemagne, l'UK et l'Espagne assume l'énorme responsabilité d'assurer la sécurité et la régularité opérationnelle de plus d'un tiers du trafic européen

Mais elle est également leader dans le TOP 5 des ANSP's des retards en route avec un **taux de délai moyen de 1,90 min** par vol face aux autres pays européens avec un taux moyen oscillant autour de 0,90 minute par vol

Tout le monde aura compris le fossé de performance opérationnelle existant entre nos contrôleurs et leurs collègues européens raison pour laquelle nous appelons instamment les responsables de notre aviation civile de prendre les mesures correctives nécessaires pour mettre en adéquation le service rendu entièrement financé les redevances versées chaque année par les compagnies aériennes

Ces irrégularités opérationnelles ont un cout bien établi et je vous livre juste un chiffre pour apprécier les conséquences économiques subie par les opérateurs aériens : coût d'une minute de retard 127€ (source Eurocontrol)

Je vous laisse faire le calcul rapporté aux 10 000 vols quotidiens cités plus haut et l'incidence financière totale annuelle !

Pour terminer sur ce sujet je ne peux m'empêcher de vous livrer pour appréciation des conséquences économiques et environnementales des disruptions opérationnelles occasionnées par la grève de l'ATC France les 3 et 4 juillet passés :

-Plus de 6 millions de kilomètres supplémentaires parcourus

-18 000 tons de carburant brûlées

-60 000 tonnes excédentaires de CO2 produites

-Cout des retards pour deux jours 47 millions €

-Cout des annulations 73 millions€

Sans plus de commentaires si ce n'est rappeler les propositions formulées au Ministre des Transports par les instances représentatives des compagnies aériennes et des aéroports de reconsidérer les conditions d'application du service minimum pour éviter le retour de situation aussi catastrophique pour notre industrie et l'économie nationale.

En même temps ces mêmes instances posaient la question de savoir si une **révision profonde du fonctionnement** des services de la navigation aérienne française n'apparaît pas indispensable avec une évolution organisationnelle intégrant de manière étroite sous une **Autorité de régulation** indépendante les acteurs du transport aérien qui financent intégralement la navigation aérienne au travers de leurs redevances

IV -La révision du Règlement européen 2004/261

Un autre sujet d'inquiétude pour les transporteurs, d'une certaine manière rattachée au précédent, concerne les dernières propositions de la Commission des transports et du tourisme (TRAN) du **Parlement européen** qui vient de voter pour des restrictions plus strictes dans les règles d'indemnisation des passagers en cas d'irrégularité des vols notamment pour les retards

En clair il s'agit de réviser les niveaux d'indemnisation prévus par le Règlement européen 261/2004 qui depuis sa publication a été soumis à des modifications jurisprudentielles apportés par la CJUE restreignant progressivement la capacité des transporteurs à invoquer l'exonération pour circonstances extraordinaires.

Il semblerait que les députés européens ne soient pas exactement en phase avec la Commission européenne plus encline, dans l'objectif de révision de l'UE 261, à rééquilibrer certains éléments de la protection des passagers en l'absence de toute étude d'impact

Enfin si, il en existe une celle conduite par IATA,AE4 et l'ERA faisant ressortir les 8,1milliards d'euros versé au titre de l'indemnisation en application du règlement 261/2004

Notre industrie est confrontée en permanence aux aléas politiques, économiques, sanitaires, climatiques et réglementaires pour ne citer que les principaux mais elle a toujours su y faire face en démontrant sa capacité de résilience et d'adaptation en regardant le futur avec optimisme et détermination

Tous mes vœux et ceux de BAR France vous accompagnent pour cet accomplissement

Merci pour votre attention