



La lettre d'information des Affaires Publiques du Groupe Air France-KLM
#1 - Juillet 2025

ÉDITO



Benjamin Smith
Directeur général
Air France-KLM

Instabilité géopolitique, exigence de décarbonation, renforcement de la pression fiscale, concurrence déloyale : jamais les enjeux du transport aérien n'ont été aussi présents dans l'actualité du débat public.

Air France-KLM est un acteur majeur dans l'industrie européenne du transport aérien pour la connectivité et un instrument de souveraineté économique. Selon une étude publiée en 2024, le Groupe génère plus de 820 000 emplois en Europe et 71 milliards d'euros de richesse par an, grâce à ses activités, celles de ses fournisseurs et sous-traitants ou des nombreux secteurs de l'économie qui dépendent de l'aérien.

L'ancrage du Groupe dans les territoires où il opère, le poids de ses retombées socio-économiques et les défis existentiels auxquels il fait face rendent plus nécessaire que jamais la contribution d'Air France-KLM aux réflexions sur l'avenir du secteur.

Correspondance, la nouvelle lettre d'information des Affaires publiques du Groupe Air France-KLM vise à enrichir le débat et à offrir des éléments utiles à la formation d'un jugement éclairé. Formons le vœu que cette lettre permette de nourrir la compréhension de nos enjeux et d'alimenter un dialogue constructif pour l'avenir du Groupe. La direction des affaires publiques est, dans cette perspective, à votre écoute !

DÉCARBONATION DU TRANSPORT AÉRIEN

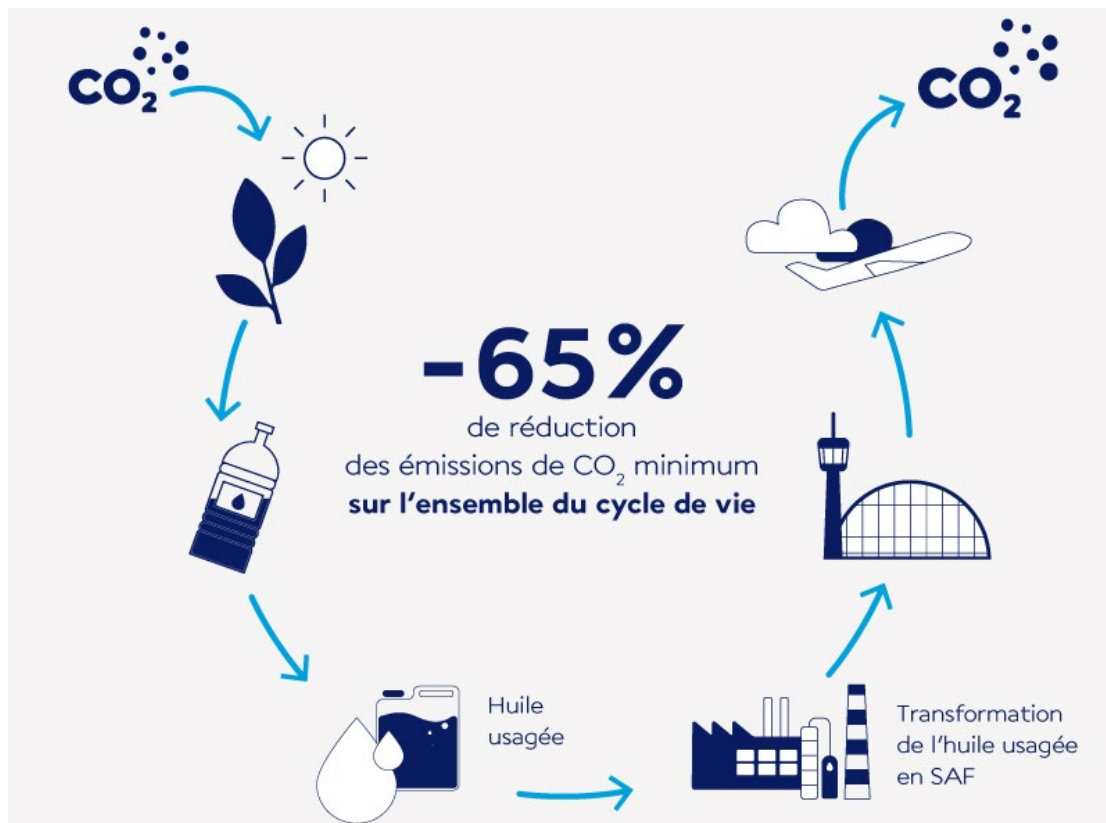
Les SAF, une course contre la montre ?

L'avenir du transport aérien bas-carbone repose sur le développement et l'utilisation de carburants d'aviation durables (désignés dans le secteur aéronautique par le terme de « SAF », Sustainable Aviation Fuel, alternative au kérosène issu d'énergies fossiles). Pourtant, leur coût élevé et leur disponibilité limitée freinent leur adoption. Face à une concurrence internationale accrue, l'Union européenne doit agir sans tarder pour structurer une filière compétitive. Quelles sont les mesures à mettre en œuvre pour accélérer la transition et garantir l'indépendance énergétique du secteur ?

Une révolution nécessaire

Les SAF constituent aujourd'hui l'une des principales solutions pour réduire l'empreinte carbone du transport aérien. Contrairement aux idées reçues, ces carburants ne nécessitent aucune modification des avions ni des infrastructures aéroportuaires : ils peuvent être directement mélangés au kérosène classique jusqu'à 50 %, et les motoristes travaillent déjà sur une certification pour une utilisation à 100%.

Leur atout principal ? Une réduction significative des émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie du carburant. Alors, pourquoi ne pas les utiliser massivement dès aujourd'hui ?



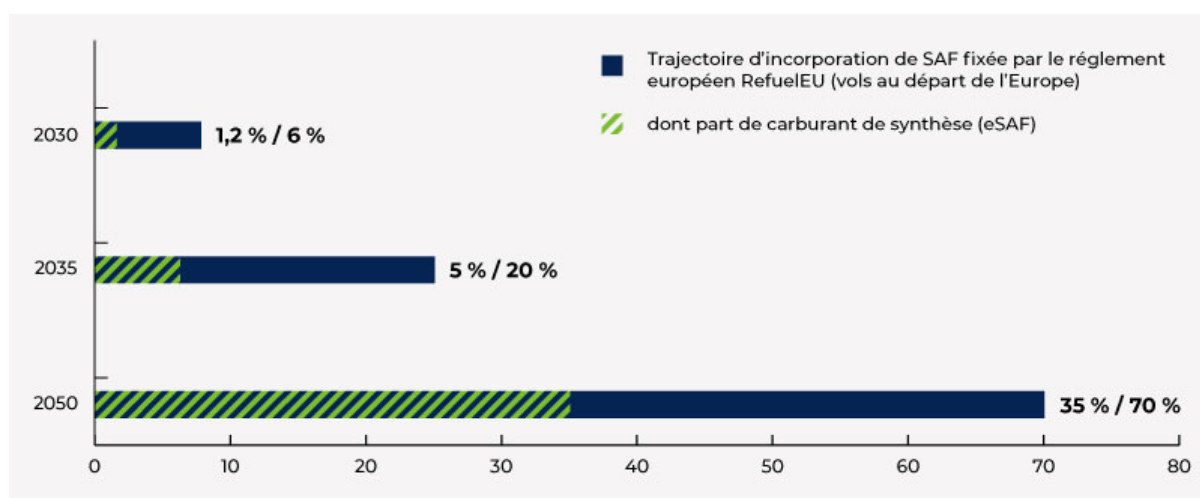
Comprendre les SAF : des carburants aux multiples visages

La majorité des SAF disponibles actuellement proviennent du traitement de déchets lipidiques (huiles usagées, graisses animales), via la technologie HEFA (Hydroprocessed Esters and Fatty Acids).

À moyen terme, d'autres procédés industriels vont émerger : la gazéification de résidus agricoles et forestiers, qui transformera ces déchets en carburant ou encore les carburants de synthèse (e-SAF), produits à partir de CO₂ (capté dans l'air) et d'hydrogène vert, qui pourraient représenter une révolution dans les prochaines décennies. Cependant, ces technologies restent coûteuses et nécessitent un soutien politique fort pour atteindre une production à grande échelle.

Un cadre réglementaire européen exigeant mais perfectible

L'Union européenne a pris des mesures ambitieuses pour favoriser le déploiement des SAF. Le règlement ReFuelEU Aviation impose une part obligatoire de SAF dans les carburants aéronautiques dès 2025 au sein des aéroports de l'Union européenne.



En parallèle, le système d'échange de quotas d'émission (S dit EU ETS) intègre un mécanisme pour réduire l'écart de prix entre le kérosène fossile et les SAF. Pourtant, l'Europe reste moins compétitive que d'autres régions comme les États-Unis ou la Chine, où ces carburants bénéficient de politiques de soutien public attractives.

Les défis d'une filière en construction

Le Groupe Air France-KLM a fait des SAF un pilier de sa transition écologique.

Le Groupe a défini une politique d'approvisionnement exigeante consistant à n'acheter que des SAF certifiés de deuxième génération :

- Les SAF sélectionnés par Air France-KLM répondent aux critères de durabilité établis par l'Union européenne, y compris pour les SAF achetés en dehors de l'UE : ils n'entrent pas en concurrence avec les chaînes alimentaires et ne sont pas produits à partir d'huile de palme + ne contribuent pas à la déforestation.
- Les SAF sélectionnées par Air France-KLM réduisent les émissions de CO₂ d'au moins 65% sur l'ensemble de leur cycle de vie - de la production à la combustion - par rapport au kérosène fossile.
- Les SAF sélectionnées par Air France-KLM sont certifiées par RSB (Roundtable on Sustainable Biomaterials) ou ISCC+ (International Sustainability & Carbon Certification).

Premier acheteur mondial en 2022 et 2023, le Groupe vise une incorporation de 10 % de SAF d'ici 2030 et la neutralité carbone en 2050. Pour y parvenir, il a sécurisé 1,6 million de tonnes de SAF entre 2023 et 2036, ce qui permettra une réduction de 4,7 millions de tonnes de CO₂. Le Groupe sécurise

ainsi progressivement son approvisionnement mais n'a pas aujourd'hui de certitude sur les coûts de ces carburants.

Cependant, ces engagements se heurtent à plusieurs défis :

- Une offre limitée, bien en deçà des besoins. En 2030, la demande mondiale pourrait atteindre 30 millions de tonnes, pour répondre aux besoins des compagnies qui devront respecter les quotas d'incorporation de SAF (6%). À cette échéance, on estime que l'offre pourrait être inférieure à la moitié de ce volume.
- Un coût élevé, entre 3 et 8 fois plus cher que le kérosène fossile, rendant difficile leur adoption à grande échelle
- Un cadre réglementaire qui manque encore de soutien financier pour préserver la compétitivité des compagnies aériennes européennes



Si le Groupe Air France-KLM soutient l'ambition européenne en faveur d'une transition écologique rapide, l'atteinte de cet objectif n'est possible qu'à la condition de favoriser la structuration d'une véritable filière de production de SAF. L'augmentation de leur production implique de soutenir l'investissement dans ce domaine. À cette fin, plusieurs mesures sont envisageables : incitations fiscales (crédit d'impôt spécifique) ou mécanismes d'accompagnement au bénéfice des compagnies qui intègrent ce type de carburants.

Par ailleurs, le développement d'un système de certification flexible, dit "Book & Claim", permettrait aux compagnies d'acheter des certificats SAF sans contraintes géographiques liées à la production physique.

Les pouvoirs publics doivent prendre en compte le risque de report de l'activité de transport de passagers vers des compagnies étrangères, qui ne supportent pas les mêmes contraintes que les compagnies européennes en matière d'utilisation de SAF. L'absence de prise en compte du risque de « fuites de carbone » dans le secteur aérien pourrait porter gravement préjudice à la compétitivité des compagnies basées dans l'Union sans pour autant réduire les émissions de CO₂. Enfin, le soutien aux initiatives européennes est crucial : le financement de projets innovants comme la Renewable and Low Carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance et Skypower (spécialisé dans le eSAF) contribuera à structurer une industrie compétitive et durable sur le continent.

TRANSPORT AÉRIEN EN FRANCE

Préserver la compétitivité : une nécessité stratégique pour la France et l'Europe

Le Projet de Loi de Finances 2025 marque une nouvelle escalade fiscale pour le transport aérien français, avec le triplement de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA).

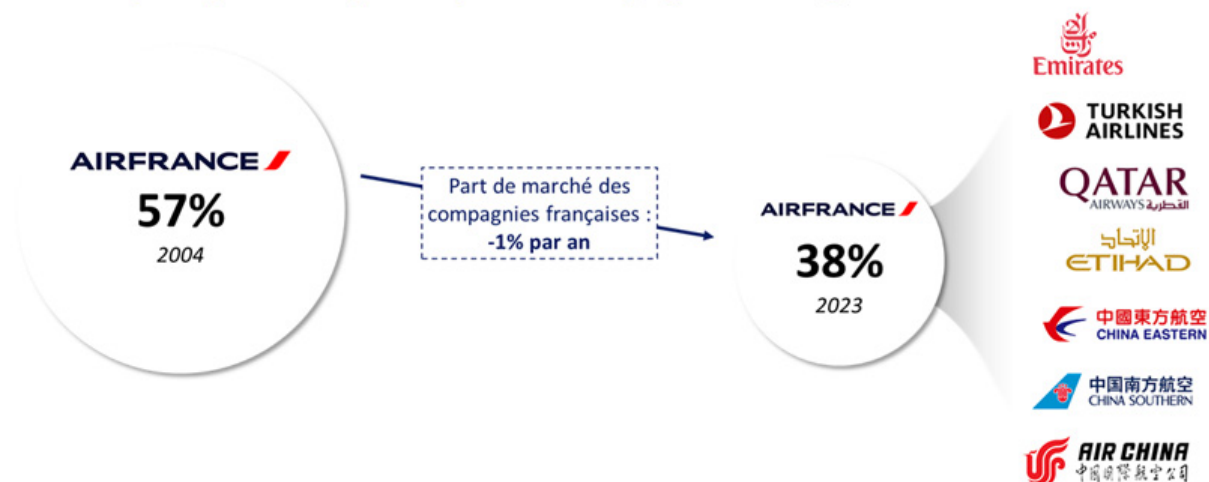
Une fiscalité toujours plus lourde : un frein pour l'aviation française

L'augmentation de la TSBA s'ajoute à une fiscalité qui s'est déjà récemment alourdie – avec notamment l'instauration d'une taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance en 2024 - et qui est appelée à encore augmenter : taxe de sûreté et de sécurité, entrée en vigueur du mandat d'incorporation de SAF imposé par l'UE en 2025 et enfin suppression des quotas gratuits d'émission de CO₂ à compter de 2026.

Conséquence : entre 2023 et 2030 les coûts réglementaires et fiscaux d'Air France-KLM seront multipliés par douze. Cette pression fiscale pénalise surtout les compagnies françaises dont le trafic de et vers la France représente naturellement une grande majorité de leurs opérations.

De plus, contrairement à d'autres secteurs, ces nouvelles taxes ne sont pas nécessairement fléchées vers des investissements verts, ce qui limite leur efficacité dans la transition du transport aérien. En alourdissant unilatéralement la fiscalité du pavillon français, ces mesures affaiblissent les acteurs nationaux face à leurs concurrents internationaux qui ne sont pas soumis aux mêmes contraintes.

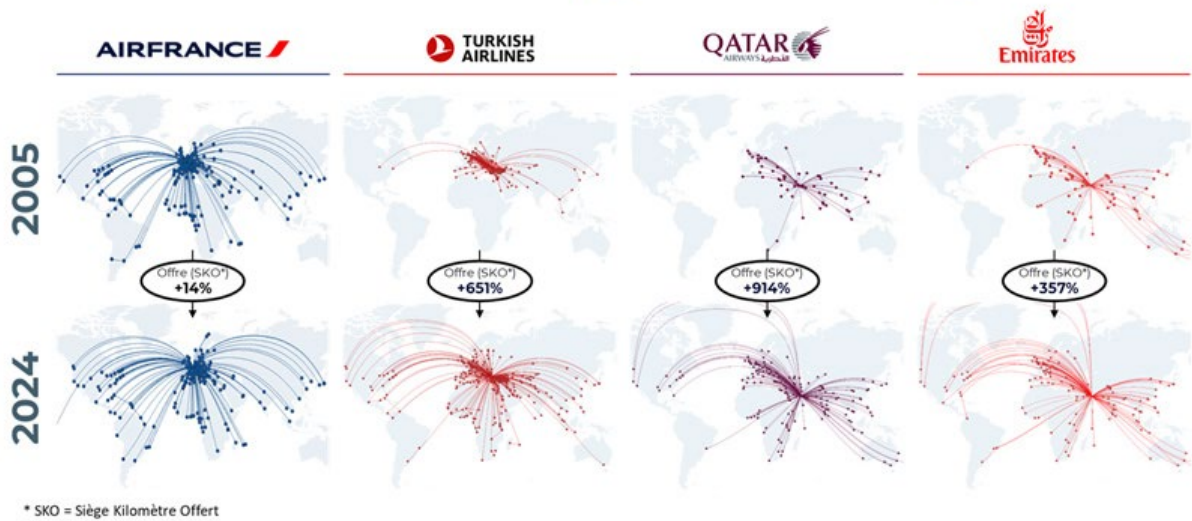
La croissance du trafic depuis/vers la France est principalement portée par des compagnies étrangères



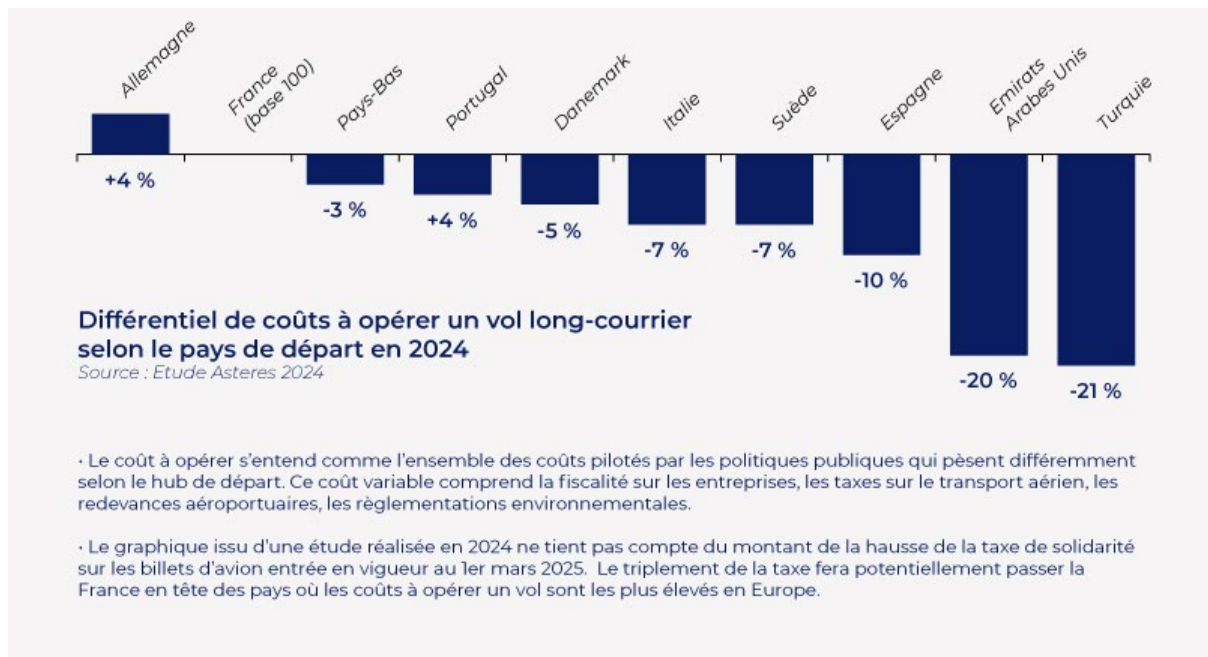
Un risque pour la compétitivité et la transition écologique

L'augmentation de la fiscalité sur le transport aérien menace directement la compétitivité d'Air France-KLM. Face à ces hausses, les compagnies devront soit augmenter les tarifs, au risque de réduire leur part de marché et de favoriser les hubs étrangers, soit absorber les surcoûts, affaiblissant leur rentabilité et leur capacité d'investissement.

Air France fait face à l'essor des compagnies du Golfe sur le long-courrier



Ce déséquilibre fiscal met en péril un secteur clé de l'économie, représentant 1,9 % du PIB français et plus de 550 000 emplois directs, indirects et induits en France. L'accumulation de contraintes réglementaires au niveau national et européen pèsera nécessairement sur la compétitivité du hub de Paris au profit de plateformes situés aux ports de l'Europe comme Istanbul, qui deviendront plus compétitifs pour les vols à forte valeur ajoutée ou en correspondance.



Paradoxalement, cette pression fiscale freine aussi la transition écologique. Air France-KLM est pourtant très engagé en faveur de la décarbonation du transport aérien, investissant plus de 2 milliards d'euros par an dans des avions de nouvelle génération et consacrant une large part de ses recettes d'exploitations à l'achat de carburants d'aviation durables (SAF).

Sans accompagnement financier, les compagnies devront arbitrer entre rentabilité et transition environnementale, alors qu'une fiscalité plus incitative permettrait d'accélérer les investissements verts plutôt que de pénaliser les acteurs engagés.

Cette politique déséquilibrée affaiblit le pavillon français et l'attractivité européenne sans garantir une

transition efficace. Une approche plus juste et coordonnée est essentielle pour concilier compétitivité et ambitions environnementales.

Quelles solutions pour un modèle plus juste et efficace ?

La priorité est d'harmoniser les politiques fiscales au niveau européen, la France étant l'un des pays où les coûts réglementaires sont les plus élevés. Ensuite, une part des recettes de la TSBA devrait être fléchée vers des investissements dans la modernisation de la flotte et le développement des SAF, afin que la fiscalité contribue réellement à la transition écologique.

Par ailleurs, plusieurs mesures pourraient renforcer la compétitivité et la productivité du secteur : suppression de la taxe sur les infrastructures aéroportuaires instaurée en 2024 et répercutée sur les compagnies via les redevances, amélioration de l'efficacité du contrôle aérien (ATC) pour réduire les coûts et retards, et soutien aux investissements stratégiques.

Il est temps d'adopter un cadre fiscal et réglementaire équilibré, essentiel pour préserver un transport aérien durable, afin que les ambitions environnementales et économiques ne s'opposent pas, mais avancent ensemble.

ACCORD DE SERVICES AÉRIENS

Quand la souveraineté des États membres de l'UE est menacée

Alors que le sujet stratégique des Accords de Services Aériens fait l'objet de discussions entre la Commission européenne et les États membres, il est essentiel de comprendre comment ces accords, qui régissent les services aériens commerciaux entre les pays, peuvent porter atteinte à la souveraineté des États membres de l'UE et à la compétitivité des compagnies aériennes européennes.

Accords de Service Aériens : un enjeu stratégique

Les accords de services aériens (ASA), aussi connus sous le nom d'accords de transport aérien, permettent aux compagnies aériennes de desservir des pays tiers. Négociés entre les gouvernements, ils couvrent divers aspects des services de transport aérien comme la fréquence des vols, les points de desserte et d'escale ou encore les conditions de concurrence. Sans eux, pas de développement du transport aérien international.

Il existe deux grands types d'ASA :

- Les accords bilatéraux, négociés entre deux pays, qui régissent les services aériens entre eux. Leur contenu peut varier en fonction des intérêts et des besoins des deux pays et de leurs transporteurs.
- Les accords multilatéraux, qui impliquent plusieurs pays et visent à créer un cadre juridique harmonisé afin d'alléger les contraintes auxquelles sont soumis les transporteurs.

Les accords couvrent divers aspects stratégiques des services de transport aérien : quotas ou restrictions portant sur le nombre de vols, le type d'aéronefs ou encore le nombre de sièges offerts, fréquence des vols, points de desserte et d'escale ou encore conditions de concurrence. Les tarifs, quant à eux, sont déterminés par le marché, la liberté tarifaire des compagnies aériennes étant aujourd'hui la norme.

Compétences partagées et nécessité de vigilance

La Commission européenne ne détient pas une compétence exclusive en matière de services aériens. Dans le cas d'un accord multilatéral, la compétence en matière de négociation et d'application est partagée entre l'UE et les États membres.

C'est d'ailleurs cette compétence mixte qui permet aujourd'hui aux États de maîtriser leur souveraineté et de prendre en compte les intérêts nationaux ainsi que ceux des compagnies aériennes. Ces accords sont fondamentaux en matière de sécurité et abordent également les thématiques de préservation de l'environnement ou encore du respect des droits sociaux et humains.

Que peut-on attendre des autorités nationales et européennes sur ce sujet ? D'une part, qu'elles assurent le respect effectif de tous les engagements pris par les parties contractantes. Et d'autre part qu'un État membre puisse conserver la capacité à décider qui est autorisé à atterrir sur son territoire national et dans quelles conditions.

Cet atout stratégique est aujourd'hui menacé par la libéralisation du ciel promue par les accords multilatéraux, que l'on pourrait penser systématiquement bénéfiques pour les consommateurs. Retenons enfin que des accords récents ont déjà eu pour conséquence d'augmenter la capacité d'exercice de la puissance de certains pays comme le Qatar par exemple.



Aujourd'hui il est impératif de trouver un équilibre entre l'ouverture du marché et la protection des intérêts nationaux pour assurer une concurrence équitable et préserver la souveraineté des États membres de l'UE. C'est pourquoi, le maintien d'une compétence mixte et équilibrée entre l'UE et les États membres est primordiale dans le cadre de la négociation d'ASA.

APPROCHE ÉQUILIBRÉE

Défis juridiques, politiques et opérationnels pour l'avenir de l'aviation aux Pays-Bas



Le 7 mai, le ministère néerlandais des Infrastructures a annoncé une modification importante de l'Airport Traffic Ruling (décision relative au trafic aéroportuaire), fixant une nouvelle limite maximale de 478 000 mouvements d'avions par an, dont 27 000 la nuit, à compter du 1er novembre. Cette modification s'inscrit dans le cadre d'une initiative gouvernementale plus large visant à lutter contre la pollution sonore, avec comme stratégie pour atteindre les objectifs restants en matière de bruit des plans visant à intégrer le renouvellement autonome de la flotte après novembre 2025. Cette décision est considérée comme une étape positive pour assurer l'avenir de l'aviation aux Pays-Bas, car elle promet de rétablir le nombre de mouvements d'aéronefs une fois que les objectifs de réduction du bruit auront été atteints. Toutefois, pour que ces intentions se concrétisent, elles doivent être inscrites dans le décret final sur le trafic aéroportuaire.

C'est pourquoi plusieurs parties prenantes ont exprimé leur intention de faire appel au Conseil d'État pour retarder la mise en œuvre du décret accéléré sur le trafic aéroportuaire. KLM est impliquée dans ce processus, se faisant représenter et demandant une mesure provisoire, l'audience étant prévue pour le 24 juillet.

KLM reste engagée dans son programme "plus propre, plus silencieux, plus efficace", investissant 7 milliards d'euros dans de nouveaux avions plus silencieux et programmant des vols plus silencieux la nuit pour atteindre les objectifs en matière de bruit autour de l'aéroport de Schiphol. L'importance de cette initiative est soulignée par la position des Pays-Bas comme l'un des pays les mieux connectés au monde, un statut crucial pour son économie qui dépend fortement du commerce international. Les mesures nationales ont un impact direct sur KLM et le pays, d'autant plus que les pays européens

voisins envisagent d'agrandir leurs aéroports et d'ajuster les taxes sur les vols. La perte de connectivité serait difficile à récupérer.

Le paysage politique a ajouté une nouvelle couche de complexité. Le 3 juin, la coalition gouvernementale s'est effondrée sur les questions de migration, ce qui a entraîné la démission des ministres du PVV et la présentation par le Premier ministre au roi de la démission du cabinet. Le gouvernement continue à fonctionner de manière intérimaire, avec Robert Tieman (BBB) comme nouveau ministre intérimaire de l'infrastructure. Heureusement, le Parlement néerlandais a décidé le 25 juin que les questions liées à l'approche équilibrée n'étaient pas controversées, ce qui permet au ministre Tieman de poursuivre le processus actuel.

Le 4 juin, un tribunal a statué que l'aéroport de Schiphol avait largement respecté les procédures correctes dans sa demande de permis d'exploitation de la nature, en identifiant avec précision les droits et les impacts existants de l'aviation. Toutefois, le permis ne répondait pas à l'exigence supplémentaire en vigueur depuis décembre 2024, ce qui signifie que Schiphol doit justifier que la réduction totale des dépôts d'azote réalisée en interne (par exemple en électrifiant des équipements) et en externe (en achetant des exploitations agricoles) n'est pas nécessaire pour protéger les zones naturelles contre les effets de l'azote. Schiphol doit désormais fournir une justification plus convaincante des réductions totales de dépôts d'azote réalisées dans le cadre de ses activités. Cette exigence n'a pas d'incidence immédiate sur le nombre de vols à Schiphol, mais l'aéroport prévoit de faire appel de la décision.

L'ensemble de ces développements brosse un tableau complexe de l'avenir de l'aviation aux Pays-Bas, avec des défis juridiques, politiques et opérationnels à relever.

Le chiffre à retenir



+ de 820 000

emplois directs, indirects et induits
générés par les activités du Groupe
Air France-KLM.



En bref



Air France-KLM entame le processus en vue d'une prise de participation majoritaire dans le capital de SAS

Air France-KLM a annoncé son intention de devenir actionnaire majoritaire de SAS, portant sa participation de 19,9% à 60,5%.

Sous réserve de l'obtention des autorisations réglementaires requises et de la levée des conditions suspensives, cette opération stratégique permettrait à Air France-KLM de prendre le contrôle de SAS, qui deviendrait alors une filiale du Groupe. Dans un marché extrêmement compétitif, cette nouvelle étape permettrait à Air France-KLM et SAS d'exploiter pleinement leur potentiel de synergies grâce à une intégration dans l'ensemble des domaines d'activité, y compris les programmes de fidélité, et au-delà des seules fonctions commerciales.

[Lire l'article complet](#)



Le Groupe Air France-KLM au Salon du Bourget 2025 : innovation, coopération et ambition collective

Du 16 au 22 juin 2025, le Groupe Air France-KLM était présent à la 55e édition du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (SIAE), au Bourget. Une semaine intense et stratégique, marquée par des échanges riches avec clients, partenaires, institutions, médias et futurs talents.



Parmi les temps forts de cette édition, le lancement de «Connect France», en présence de M. Emmanuel Macron, Président de la République française. Cette collaboration inédite entre Air France-KLM et Groupe ADP vise, avec le soutien de l'État français, à renforcer la connectivité de la France, à améliorer l'expérience client et à accélérer la transition écologique du transport aérien.

[Lire l'article complet](#)



Podcast L'envol : Guillaume

Quoi de plus normal qu'un cœur qui bat ? Et pourtant, quelle émotion lorsque le battement de cœur se prolonge pour sauver des vies.

Dans cet épisode du Podcast « Passagers », Air France vous emmène à la rencontre du professeur Guillaume Lebreton, chirurgien cardiaque qui a rendu possible la toute première greffe cardiaque transatlantique

[Écouter ce podcast](#)

L'agenda

31 juillet 2025

Résultats Air France-KLM du 2e trimestre

23 septembre 2025

42e assemblée de l'OACI (Montréal)

23 - 25 septembre 2025

Salon des professionnels du tourisme - IFTM-Top Resa
(Paris)

21 - 22 octobre 2025

IATA - Symposium mondial sur le Développement Durable
(Hong Kong)

Vous souhaitez prendre contact avec la direction des affaires publiques du Groupe Air
France-KLM ?

mail.correspondance@airfranceklm.com