



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

29 avril 2025

FNAM

Conférence de presse

Bilan année 2024 et premier trimestre 2025 – Transport aérien en France

❑ Une année 2024 positive au niveau européen en termes de trafic international

- Le trafic de passagers au sein de l'Europe en 2024 a augmenté de +7,4% par rapport à l'année précédente
- En France, un trafic 2024 quasiment au niveau de celui de 2019.

❑ Une stagnation en 2024 du trafic de continuité territoriale avec l'Outre-mer et un maillage aérien intérieur de plus en plus fragile

- Un trafic métropole-Outre-mer à 4.9 millions de passagers en 2024 (contre 4.8 en 20223) qui dépasse légèrement le niveau de 2019.
- A l'inverse du trafic international et vers l'Outre-Mer, le trafic intérieur à la métropole s'établit à 20,2 millions de passagers sur l'ensemble de l'année 2024. Le trafic intérieur radial est équivalent à son niveau de 1984 (11,6 millions de passagers en 2024). Le trafic intérieur transversal revient à son niveau de 2016 (8,5 millions).

❑ Les tarifs ont augmenté au global de 1.6% en France sur l'année 2024 (à comparer à une inflation à 2%). Ils sont stables voire en légère baisse pour les voyages entre la métropole et les DROMs (indice IPTAP DGAC).

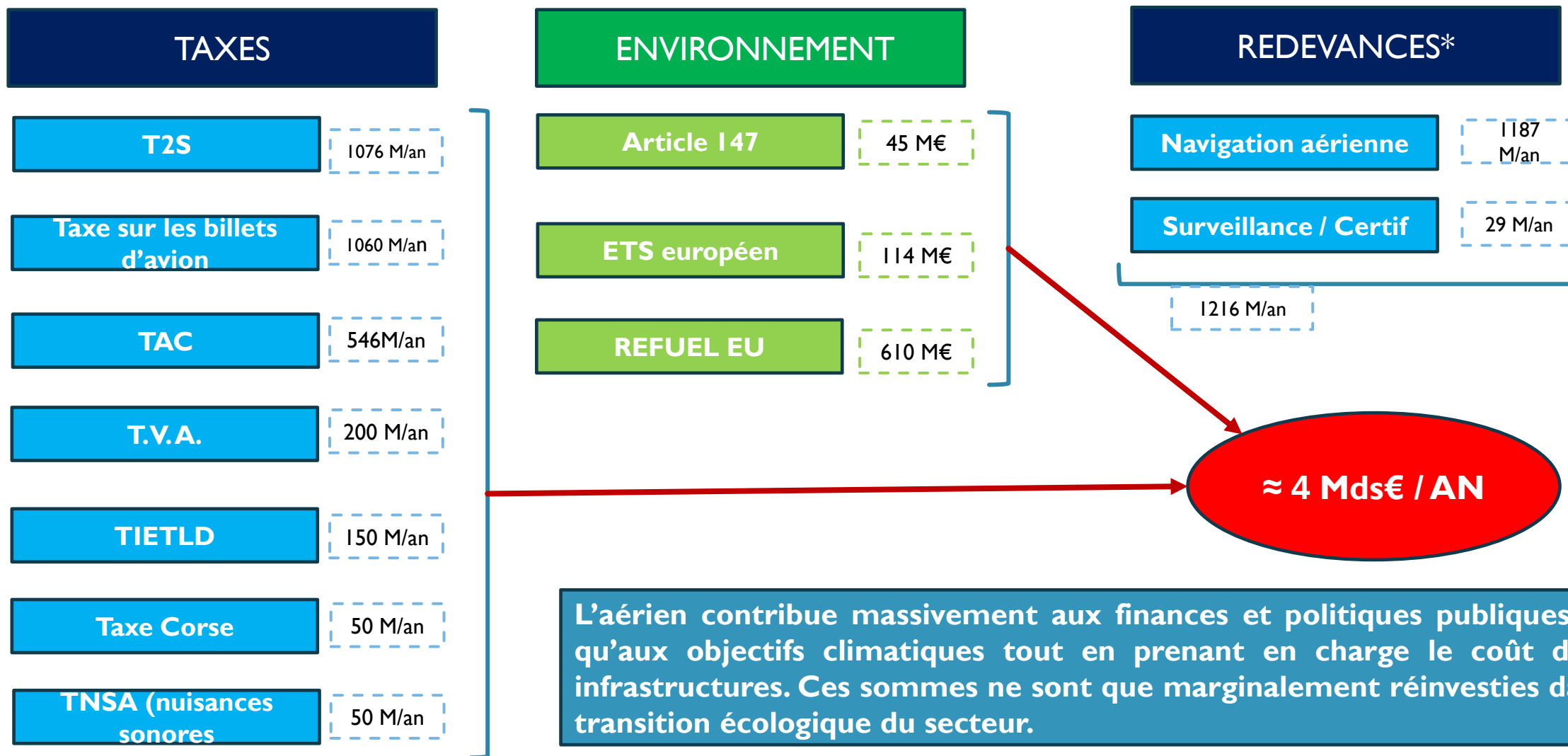
❑ Une croissance moindre du transport aérien en France en 2024 par rapport aux autres grands marchés européens

- Avec 2% de croissance du nombre de mouvements en 2024 (statistiques Eurocontrol) la France est le pays qui croît le moins avec la Norvège dans les 10 plus grands marchés européens.
- Au global, la France se classe 33ème sur 40 en 2024 parmi les pays Eurocontrol.
- La France est plus que jamais un pays survolé (1er rang de la France pour les survols avec une croissance de 6% en 2024).

❑ Un premier trimestre 2025 encore dynamique.

- Le trafic aérien commercial s'élève à 37,4 millions de passagers au premier trimestre 2025 en France, en hausse de 4,7% par rapport au premier trimestre 2024, désormais à 0,8% au-dessus de son niveau de 2019. Cette hausse est due au trafic international tandis que le trafic intérieur à la métropole demeure atone.
- Malgré cette hausse de 4,7%, l'offre en France augmente moins vite que celles des pays touristiques du Sud de l'Europe notamment.
- Les prix diminuent au T1-2025 dans un contexte de baisse du prix du kérosène. Les prix ont baissé sur les liaisons intérieures à la métropole ainsi que les liaisons avec les DROM.

Fiscalité et contribution financière du secteur aérien en 2025

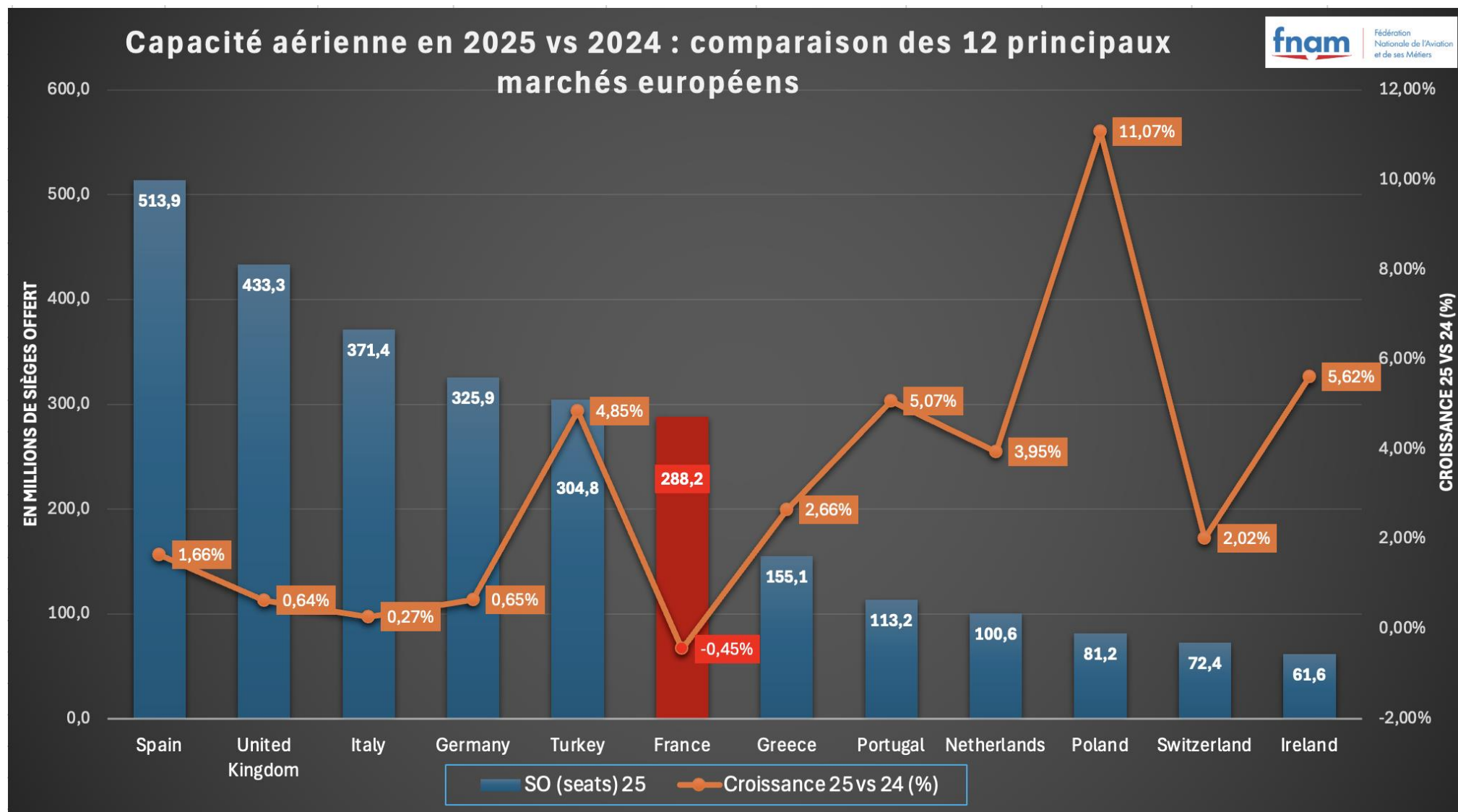


PERSPECTIVES 2025 – TRANSPORT AÉRIEN EN FRANCE

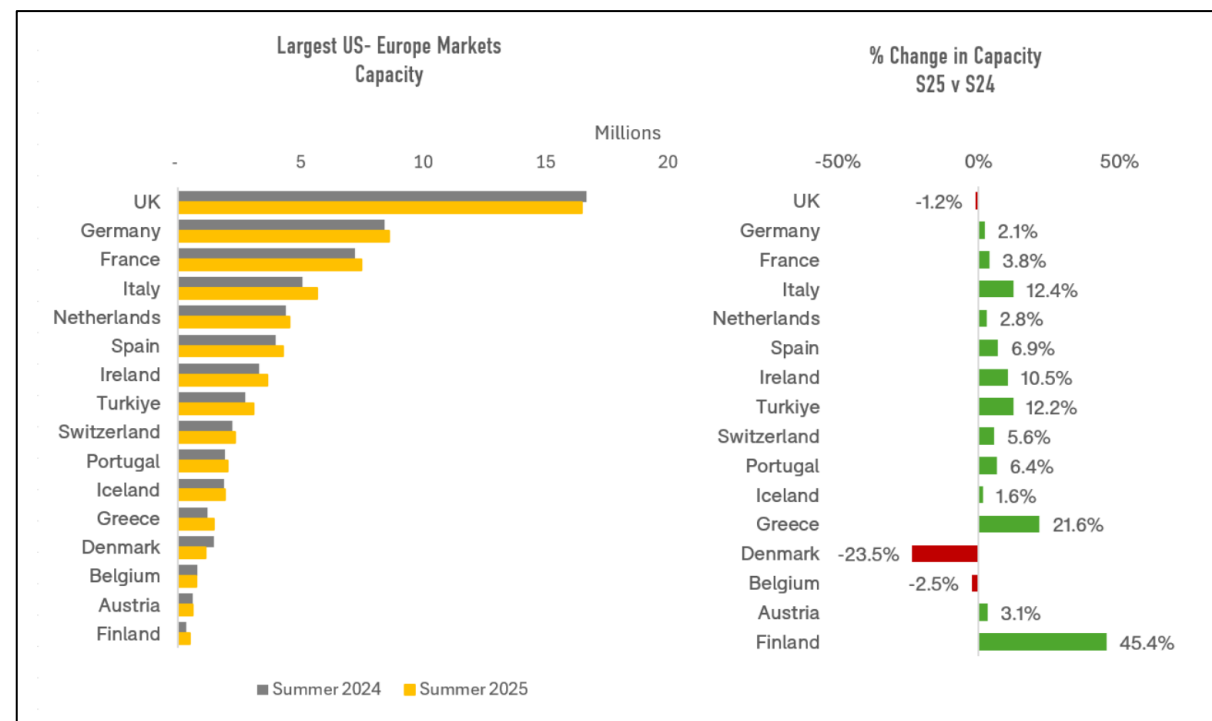
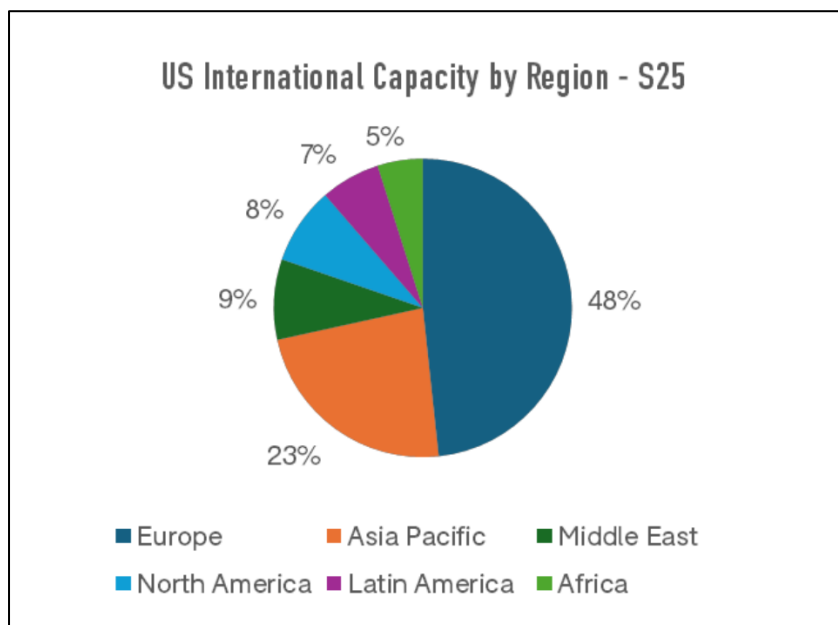
Montant des hausses de coûts
pesant sur le transport aérien en
France pour 2025

Impact sur 2025 (version globalisée)					
	Description	Surcoût total (M€)	Impact prix (%)	Impact trafic (%)	Emploi (abs)
FRANCE	TSBA	600	1,87	-1,41	-8000
	Navigation	120,8	0,38	-0,28	-1630
	T2S	41	0,13	-0,1	-555
	TITLD	150	Applicable depuis 1 ^{er} janvier 2024		
EUROPE	ETS	38,1	0,12	-0,09	-515
	REFUEL	380,5	1,19	-0,9	-5148
Effets cumulatifs		1330	3,68	-2,77	-15970

Une perte d'attractivité du marché aérien français



Une évolution analogue sur le marché transatlantique



- ❖ **Croissance FR à +3,8%**, +12,4% en IT, +21,6% Grèce, +12,2% en TR.
- ❖ **La France progresse moins que ses voisins** sur les flux USA → Europe, malgré un effet Jeux Olympiques pourtant porteur
- ❖ **La France pourrait déjà subir un effet d'éviction touristique**, en raison d'un environnement réglementaire et fiscal moins incitatif pour les compagnies.

Un effet d'attractivité post JO menacé avec un risque de diminution des recettes touristiques en France en 2025

Poids socio-économique du transport aérien en France

POUR MÉMOIRE, LE TRANSPORT AERIEN EN FRANCE C'EST :

- ❑ **1.8% du PIB, 570 000 emplois**
- ❑ **96% des emplois en France**
- ❑ Un secteur à forte intensité en emplois (5ETP par M€ contre 3.6ETP en moyenne pour les autres secteurs / 3 emplois pour 1000 pax)
- ❑ **1€ injecté dans l'économie = 2.24€ générés** (190€ de dépenses directes auprès de fournisseurs français par passager générant finalement 425 euros d'activité cumulée via les effets indirects et induits)
- ❑ 12 Milliards d'euros de recettes fiscales
- ❑ **35% de la valeur des exportations françaises extra-UE** sont transportées par avion dont 1/3 dans des vols de nuit
- ❑ **37% des recettes totales associées aux touristes étrangers en France** sont le fait de touristes venus en avion

Une accessibilité aux aéroports à préserver (EIAE) et une vigilance sur le plan opérationnel (ATC/EES)

- ❑ **Bruit aérien : six études d'impact selon l'approche équilibrée en cours simultanément à Paris et en régions. Situation totalement inédite en Europe.**
 - Les compagnies fournissent des efforts importants pour renouveler leurs flottes, créer de l'emploi localement et contribuent à l'amélioration de l'habitat autour des aéroports au travers de la TNSA. Le bruit aéronautique diminue contrairement à celui des autres modes de transport.
- ❑ **Une performance opérationnelle de la navigation aérienne en Europe la pire depuis 25 ans avec durant l'été 2024 (juin-août) 4,6 minutes de retard par vol en route (52% de plus qu'à l'été 2023 et 59% de plus qu'en 2019 – 1 minute de retard = 100€ de coût pour la compagnie).**
 - **Inquiétude forte pour 2025** sachant que la performance ATC reste médiocre depuis le début de l'année (46% des retards en route en Europe dus à la DSNA pour la semaine du 7 au 13 avril 2025 – source Eurocontrol).
 - Nécessité de poursuivre la modernisation de la navigation aérienne française et européenne à la fois en termes de compétitivité (améliorer la ponctualité) que d'accompagnement de la transition énergétique (trajectoires optimisées, descentes continues, diminution des nuisances sonores).
- ❑ **Sûreté : pérenniser les améliorations en matière de passage aux frontières en préparant la mise en œuvre du règlement européen EES (Exit Entry System) qui est prévue à l'automne 2025.**

Des ambitions écologiques à satisfaire en tenant compte de la concurrence internationale

❑ **Un véritable accompagnement de la transition écologique du secteur préservant le mouvement de démocratisation du transport aérien avec une priorité absolue qui est la constitution d'une filière de carburants aéronautiques durables.**

- Une feuille de route détaillée et transparente.
- Une politique de renouvellement de flotte volontariste.
- Les moyens mis en œuvre pour développer la filière SAF restent insuffisants même si l'annonce de l'AAP CARB AERO le 23 avril a constitué une avancée positive
- 2Mt de SAF produits en 2025, soit 0,7% de la consommation totale de carburant pour l'aviation commerciale sur le périmètre international.
- Manque de diversification des technologies et des matières premières utilisées pour les CAD (HEFA représentera encore 78 % de la production en 2030)
- De fortes inquiétudes émergent ainsi sur les niveaux de sous incorporation de e-fuel en 2030 (1.2% de e-SAF sur 6% de CAD)

❑ **La préservation d'une équité des conditions de concurrence à l'échelle internationale**

- Le transport aérien évolue dans un cadre global. Une politique plus ambitieuse doit être encouragée à l'échelle globale (incorporation de SAF, CORSIA)
- Le transport aérien évolue dans un cadre global. Les autorités françaises doivent promouvoir des mesures cohérentes en termes de coûts et d'impacts avec celles prises au niveau européen et mondial. La France ne peut agir seule, au détriment de sa compétitivité (Article 147, TSBA).
- Le secteur aérien européen doit bénéficier d'une protection contre les distorsions de concurrence à l'instar des secteurs industriels pour lesquels il est prévu un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF).

Ce que la filière met en œuvre et attend pour éviter le décrochage

❑ **Un dialogue social responsable et de qualité à poursuivre.**

- Nouvel accord salarial signé majoritairement d'adaptation des grilles de classification de la convention collective à la hausse du SMIC signé en avril (5ème accord conclu au niveau de la branche sur les salaires depuis 2022 et près de 20 accords de branche qui ont été signés depuis 2022).
- Mesure de représentativité qui confirme la FNAM en tant que seule organisation professionnelle employeur représentative du secteur aérien français
- Poursuivre le travail sur l'attractivité et la promotion des métiers face aux enjeux de recrutement dans les secteurs notamment technique

❑ **La définition avec l'Etat d'une stratégie dédiée.**

- Contrairement au ferroviaire ou à la route qui bénéficient d'une conférence de financement sur les mobilités.

❑ **Une stratégie dédiée devant inclure:**

- Une stabilité fiscale et de la prévisibilité.
- Une prise en compte de l'internationalisation du secteur et des dynamiques engagées dans les autres pays.
- Un véritable accompagnement de la transition écologique avec un soutien dans la durée au développement de la filière SAF.
- Une garantie d'accès à une infrastructure de qualité compétitive.



MERCI DE VOTRE ATTENTION !