

Paris, le 30 septembre 2025

## Transport aérien français : alerte sur une perte d'attractivité sans précédent

À l'occasion de sa conférence de presse semestrielle, Pascal de Izaguirre, Président de la FNAM, et Rafael Schwartzman, Vice-Président régional Europe de l'IATA, partagent un état des lieux du secteur aérien français à l'issue de la saison estivale et dressent un premier bilan des effets de la hausse de la fiscalité sur le transport aérien français en 2025.

Les 8 premiers mois de l'année 2025 mettent en évidence une situation paradoxale pour le transport aérien français. Alors que la demande mondiale en mobilité reste dynamique, le marché français affiche des signes inquiétants de stagnation, voire de recul, face aux principaux marchés européens. Cette tendance reflète un désengagement progressif des compagnies opérant en France, qui ajustent leurs capacités.

En volume, le trafic global de, vers et en France n'a progressé que de +3,3 % depuis janvier, contre +5,3 % l'année précédente. Du côté de l'offre, **la France est aujourd'hui reléguée au 6e rang européen**, alors qu'elle occupait encore la 4e place en 2024. Cette dégradation s'explique notamment par une stagnation des sièges offerts à partir du deuxième trimestre 2025, dans un contexte où l'Europe dans son ensemble continue de croître. Plus préoccupant encore, **le réseau intra-européen au départ de la France est désormais en baisse** (-1,4 % au T2 2025 et -1,5% au T3), une évolution unique parmi les grands marchés.

### Fiscalité : un effet direct sur l'offre, les prix et la souveraineté du pavillon

La hausse de la Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion (TSBA), triplée en mars 2025, pèse lourdement sur le modèle économique des compagnies. **Son effet sur les prix est tangible.** Une pression tarifaire qui pousse certaines compagnies à reconfigurer leur offre comme Ryanair qui a annoncé une réduction de ses capacités en France pour la saison hiver 2025/2026.

*« Ce que nous observons, c'est une forme de décrochage français dans un environnement européen pourtant favorable. Les compagnies aériennes réallouent leurs capacités vers des pays plus compétitifs. Ce n'est pas une hypothèse : c'est un fait »,* alerte Pascal de Izaguirre, Président de la FNAM.

### Une taxe contre-productive pour l'économie et les finances publiques

Au-delà de ses effets sur l'activité des compagnies, la TSBA soulève des questions majeures sur son efficacité économique. Une première analyse des dynamiques de réservation montre une **baisse notable du trafic touristique international** par rapport à la tendance attendue. Sur l'année 2025, **cette chute représenterait plusieurs millions de touristes en moins** sur le territoire français.

Les pertes associées sont considérables : baisse des dépenses directes sur le territoire, manque à gagner en TVA, moindres recettes locales et contributions sociales liées à l'emploi. Au total, le rendement théorique de la taxe (850 millions d'euros par an) pourrait être annulé, voire excédé, par les effets économiques négatifs qu'elle engendre.

Dans un contexte où 20 États de l'Union européenne n'appliquent aucune taxe équivalente, et où d'autres (Italie, Suède, Allemagne) allègent leur fiscalité sur le transport aérien, la France prend un chemin inverse.

*« La France se trouve à un point critique : ses atouts devraient la placer parmi les leaders européens du transport aérien, mais des choix de politique fiscale et l'instabilité réglementaire affaiblissent sa compétitivité. Il est urgent d'inverser cette tendance si l'on veut préserver l'attractivité et la performance du secteur aérien en France. »,* souligne Rafael Schwartzman, Vice-Président régional Europe de l'IATA.

## Une transition écologique engagée, mais une dynamique à amplifier

Le secteur aérien français a amorcé sa décarbonation de manière tangible : en 2024, les émissions de CO<sub>2</sub> sont revenues à 93 % de leur niveau d'avant-crise, malgré un trafic quasi revenu à la normale. Cette performance s'explique par le renouvellement des flottes, une **meilleure efficacité énergétique (+31 % depuis 2000)** et le recours croissant aux carburants d'aviation durable (CAD), dont le taux d'incorporation a dépassé l'objectif fixé en France pour 2024.

Cette ambition ne doit cependant pas être fragilisée par un manque de moyens industriels. À défaut de développer une filière nationale solide et diversifiée, la France risque de dépendre d'importations massives et de manquer son objectif de réindustrialisation. Par ailleurs, la multiplication de projets de taxation au niveau international, sans lien avec les investissements dans la transition, pourrait ralentir l'effort collectif.

## Une navigation aérienne française en crise de performance et de continuité

Alors qu'un nouveau préavis de grève des contrôleurs aériens est annoncé pour les 7, 8 et 9 octobre, la FNAM alerte sur une situation devenue intenable. La France détient le record européen du nombre de journées de grève dans la navigation aérienne – plus de 300 en vingt ans, loin devant l'Italie ou la Grèce. La dernière grève, en juillet, a entraîné l'annulation de près de 1 500 vols, affecté plus d'un million de passagers et coûté environ 120 millions d'euros aux compagnies aériennes d'après Eurocontrol.

Au-delà de leur fréquence, ces mouvements s'inscrivent dans un contexte de **performance dégradée**. En 2025, la navigation aérienne française a généré 5.1 millions de minutes de



Fédération  
Nationale de l'Aviation  
et de ses Métiers



retards soit **37,4 % des retards en route en Europe** (alors qu'elle ne gère que 9,4 % des vols), avec un coût estimé à près de **650 millions d'euros**.

La FNAM appelle à une **levée de ce préavis de grève** malvenu, incompréhensible et aux conséquences potentielles disproportionnées pour les compagnies opérant en France.

#### À propos de la FNAM - Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

La FNAM est l'organisation professionnelle du secteur aérien représentant plus de 95% du transport aérien français. Au travers de 7 groupements professionnels - la **CSTA** (Chambre Syndicale du Transport Aérien), la **CSAE** (Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale) – l'**EBAA** France (European Business Aviation Association) – le **GIPAG** France – Groupement des Industriels et Professionnels de l'Aviation Générale) – le **GPMA** (Groupement des Professionnels des Métiers de l'Aérien) - le **SNEH** (le Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères) et l'**UAF** (Union des Aéroports Français) - elle fédère 9 métiers et représente plus de 370 entreprises, soit plus de 100 000 emplois dont 65 000 en compagnies aériennes, 15 000 dans l'assistance en escale et gestionnaire d'aéroports et près de 20 000 dans les autres secteurs. La FNAM représente les intérêts collectifs de la profession sur les questions économiques, sociales, environnementales, techniques et réglementaires. Son objectif est de préserver l'excellence du secteur, de développer les emplois sur l'ensemble du territoire et d'accompagner la transition énergétique.

Retrouvez les actualités de la FNAM sur : [LinkedIn](#) et [X](#)

Plus d'informations sur [www.fnam.fr](http://www.fnam.fr)

#### À propos de IATA

L'Association du transport aérien international (IATA) est l'association commerciale des compagnies aériennes du monde entier. Elle représente 363 compagnies aériennes qui assurent plus de 80 % de l'ensemble du trafic aérien passager et cargo.

##### Représenter

Nous améliorons la compréhension de l'industrie du transport aérien parmi les décideurs et augmentons la prise de conscience des avantages que l'aviation apporte aux économies nationales et mondiales. En défendant les intérêts des compagnies aériennes du monde entier, nous contestons les règles et les redevances déraisonnables, nous demandons des comptes aux régulateurs et aux gouvernements et nous nous efforçons de mettre en place une réglementation raisonnable.

##### Diriger

Depuis 80 ans, nous élaborons des normes commerciales mondiales sur lesquelles repose le secteur du transport aérien. Notre objectif est d'aider les compagnies aériennes en simplifiant les processus et en améliorant le confort des passagers tout en réduisant les coûts et en améliorant l'efficacité.

##### Servir

Nous aidons les compagnies aériennes à opérer de manière sûre, sécurisée, efficace et économique selon des règles clairement définies. Nous apportons un soutien professionnel à tous les acteurs du secteur grâce à une large gamme de produits et de services d'experts.

Retrouvez les actualités de IATA sur [LinkedIn](#) et [X](#)

Plus d'informations sur [www.iata.org](http://www.iata.org)

#### Contacts presse :

[fnam@babylone.fr](mailto:fnam@babylone.fr)

Paul Joachim - 06 04 59 51 08

[corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

+41 22 770 2967