

20 octobre 2025

Cette note commente la publication de l'ONG Transport & Environnement du 2 octobre 2025 mettant en cause certains éléments de l'analyse présentée par la FNAM et IATA lors de leur conférence de presse du 30 septembre 2025 sur la seule base des présentations visuelles projetées.

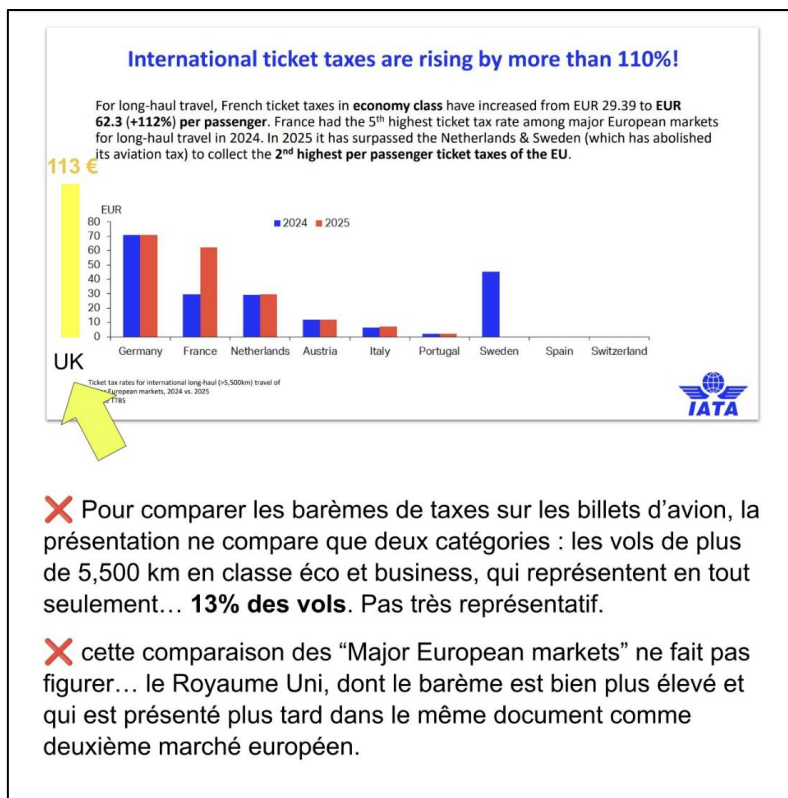
La note vise à clarifier le contenu et les objectifs des graphiques utilisés, à rappeler les sources utilisées, et à corriger certaines interprétations erronées diffusées par T&E.

Le communiqué de presse ainsi que la présentation projetée lors de la conférence de presse peuvent être consultés à l'adresse suivante :

<https://www.fnam.fr/conference-fnam-iata-transport-aerien-francais-alerte-sur-une-perte-dattractivite-sans-precedent/>

Slide 1

T&E conteste la représentativité du graphique comparant les niveaux de taxation entre pays européens, en soulignant l'absence du Royaume-Uni et la concentration sur les vols long-courriers.



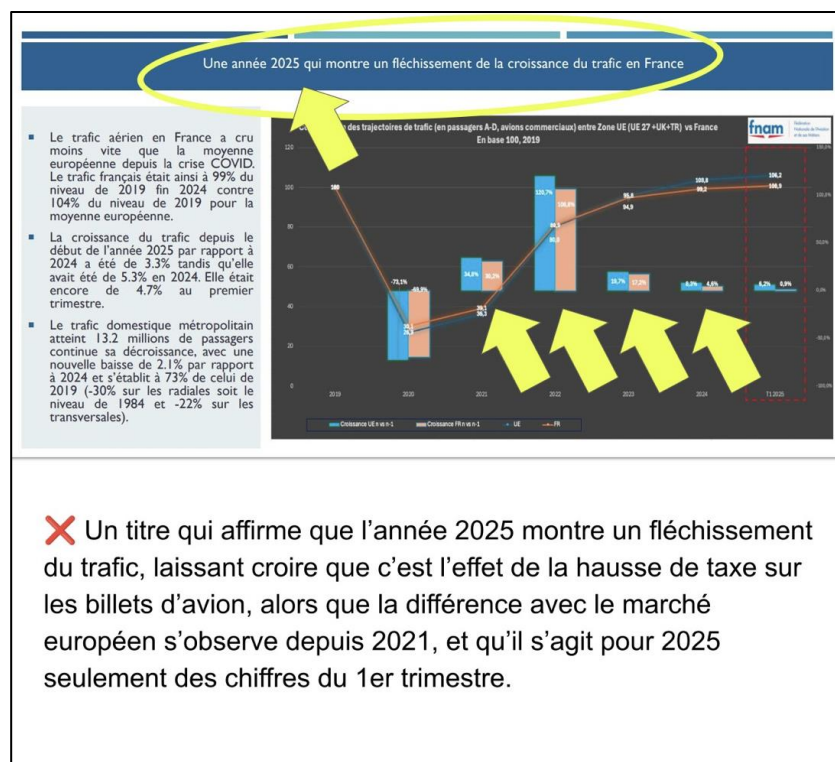
Cette comparaison ne vise pas à la représentativité statistique, mais à l'illustration des écarts de compétitivité sur le segment le plus exposé à la concurrence internationale. T&E a d'ailleurs pris pour habitude de ne présenter dans ses documents que les montants de la taxe de solidarité pour les seules liaisons intra-communautaires et les passagers voyageant en classe économique. De la même manière que T&E omet de préciser que 20 pays sur 27 dans l'Union européenne n'imposent pas de taxe spécifique sur le transport aérien.

Le Royaume-Uni n'a pas été inclus ici du fait de sa non-appartenance à l'Union européenne. Les graphiques IATA comparent des États soumis au même environnement géographique, fiscal et réglementaire européen.

Ce graphique n'a donc pas vocation à décrire l'ensemble du trafic européen, mais à illustrer un risque ciblé de distorsion de concurrence sur les liaisons les plus exposées à la concurrence extra-UE.

Slide 2

T&E reproche à la FNAM de tirer des conclusions hâtives à partir de données limitées au premier trimestre 2025 et d'impliquer un lien direct entre la taxe et le trafic.



La slide est factuelle. Il existe un différentiel de croissance du trafic en France à la suite du Covid par rapport à la moyenne européenne en raison notamment du cadre fiscal et réglementaire prévalant en France. Les chiffres de 2025 sont uniquement disponibles sur le premier trimestre, et cela est précisé sur le graphique.

L'objectif de cette slide est de signaler un différentiel de tendance à surveiller et non d'établir un lien de causalité relatif à la seule hausse de la TSBA. Les chiffres complets seront consolidés lorsque l'année 2025 sera clôturée.

Slide 3

T&E questionne la méthode de calcul des différentiels de prix et sous-entend un effet saisonnier non pris en compte.

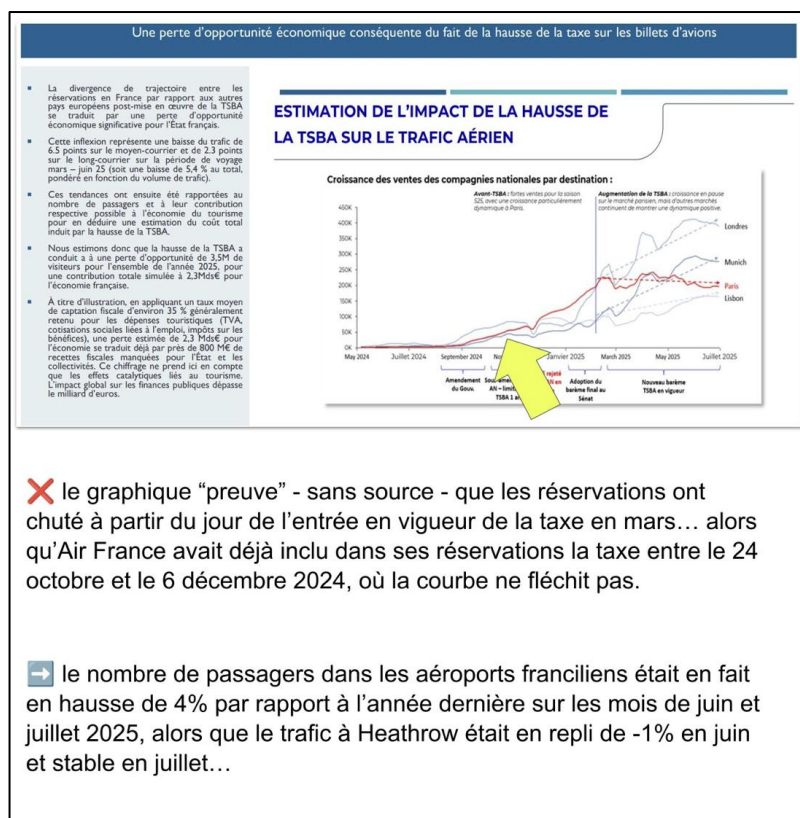


Le différentiel de prix est basé sur les données publiques DGAC (IPTAP) et sur la ventilation par type de vol (métropole, UE, international). Le graphique compare les évolutions à mois constant, la méthode a été explicitée oralement en conférence. **Les effets de saisonnalité ont donc bien été pris en compte.** La rupture de tendance après l'entrée en vigueur de la hausse de la taxe sur les billets d'avions est également bien visible.

La présentation visait simplement à illustrer l'ordre de grandeur de l'effet prix, sur la base des données officielles disponibles. La cohérence entre les ordres de grandeur observés et les hausses annoncées valide la robustesse de la méthode.

Slide 4

T&E met en cause la validité du graphique sur l'impact de la TSBA, en évoquant l'absence de source et une interprétation erronée du calendrier d'application de la taxe.

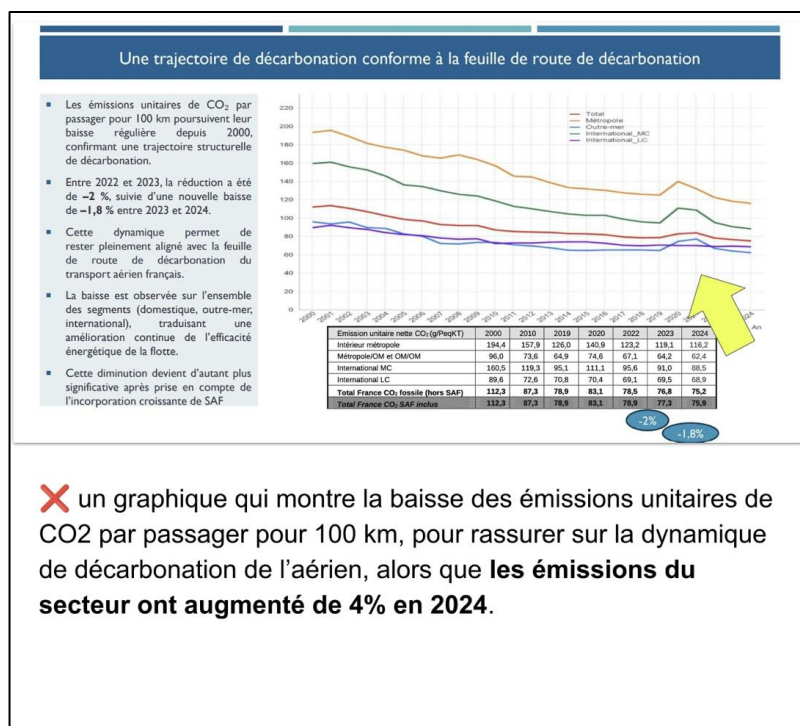


L'analyse porte sur les tendances de réservation à dates comparables, sur plusieurs faisceaux de destination. L'intégration anticipée de la TSBA par certaines compagnies (dont Air France fin 2024) ne modifie pas l'analyse : **le graphique traite de la dynamique agrégée du marché**, pas la comptabilité interne d'une seule compagnie.

L'ensemble confirme un ralentissement relatif de la croissance française, cohérent avec les effets d'élasticité-prix connus. L'analyse n'affirme pas un effondrement du trafic, mais une perte d'opportunité économique mesurable et significative.

Slide 5

T&E conteste l'utilisation d'indicateurs unitaires de CO₂ et affirme que les émissions totales augmentent, ce qui invaliderait selon eux la trajectoire de décarbonation.



La hausse de 4% des émissions du secteur aérien français en 2024 par rapport à 2023 a été clairement mentionnée en conférence de presse tout en précisant que ce niveau restait 7% inférieur à celui de 2019 à trafic quasiment égal. Ce graphique ne visait pas à illustrer ce propos mais bien la cohérence de cette trajectoire avec la feuille de route de transition écologique publiée dans le cadre de l'article 301 de la Loi Climat et résilience ainsi que la décorrélation entre croissance du trafic et croissance des émissions grâce notamment au renouvellement des flottes ou à l'utilisation de carburants d'aviation durable.

La baisse unitaire par passager/100 km est un indicateur reconnu par toutes les institutions pour mesurer l'efficacité énergétique des opérations. La FNAM rappelle que l'évaluation de la performance environnementale repose également sur les émissions unitaires, conformément aux standards internationaux (OACI, DGAC). La hausse ponctuelle des émissions totales reflète la reprise du trafic et non un recul des progrès technologiques.