



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

Conférence de presse

17 novembre 2025

CONFERENCE DE PRESSE FNAM - IATA

ORDRE DU JOUR

- I. Présentation de l'étude « Transport aérien - Une comparaison des coûts pilotés par les politiques publiques en France et dans les pays concurrents » par **Maëva Robart - cabinet ASTERès**
2. Observations sur l'évolution du marché du transport aérien en France en 2025 et perspectives

Interventions de :

- **Pascal de Izaguirre** (Président de la FNAM)
- **Olivier Mazzucchelli** (PDG de Transavia)
- **Bertrand Godinot** (DG d'easyJet pour la France)



COMPARAISON INTERNATIONALE DES COÛTS PILOTÉS PAR LES POLITIQUES PUBLIQUES

A S T E R è s
études, recherche & conseil économique

1

MÉTHODE

OBJECTIF : COMPARER LES COÛTS D'OPÉRER PILOTÉS PAR LES POLITIQUES PUBLIQUES D'UN VOL EN FRANCE ET AILLEURS

Asterès a réalisé une étude comparant les coûts d'opération pilotés par les politiques publiques pour quatre types de vol (court-courrier, moyen-courrier, long-courrier direct sans escale et long-courrier aller-retour avec escale) entre la France et différents pays en 2025.

- Les coûts doivent être extérieurs aux compagnies et influencés par les pouvoirs publics (liés aux systèmes fiscaux, réglementaires, sociaux ou aux redevances et taxes aéroportuaires mais pas aux stratégies des compagnies, aux situations de marché, à la conjoncture économique ou aux aspects purement géographiques)
- Les pays sélectionnés sont des plateformes aéroportuaires de référence entrant en concurrence avec la France pour les routes sélectionnées. Dix pays ont été sélectionnés : Francfort en Allemagne, Rome Fiumicino en Italie, Madrid-Barajas en Espagne, Lisbonne-Humberto Delgado au Portugal, Londres Heathrow au Royaume-Uni, Stockholm-Arlanda en Suède, Amsterdam Schiphol aux Pays-Bas, Istanbul en Turquie, Doha au Qatar et Dubaï aux Emirats Arabes Unis.

L'étude cherche à produire un « cost of doing business » spécifique à l'aérien et aux coûts liés aux politiques publiques

PÉRIMÈTRE : QUATRE GRANDS POSTES DE COÛTS ANALYSÉS POUR QUATRE VOLS TYPE

Périmètre des coûts d'une compagnie - Coûts retenus : taxes et redevances aéroportuaires, carburant, réglementations environnementales, fiscalité et cotisations sociales. Coûts exclus après analyse : maintenance et catering. Coûts exclus d'emblée : distribution des billets, assurances, amortissement ou location de la flotte d'avions.

Périmètre du vol :

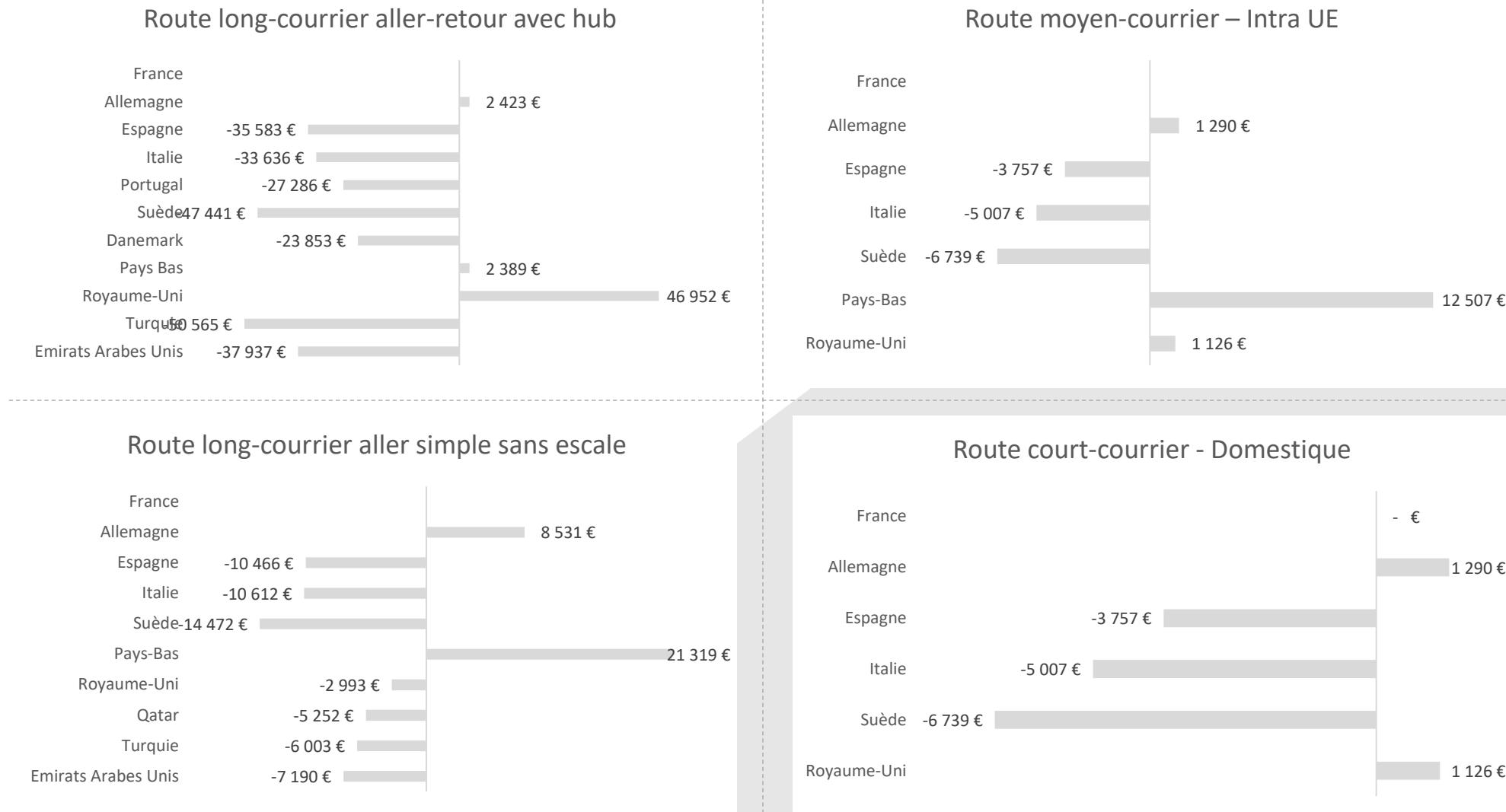
- Long-courrier type, faisant un aller – retour entre l'Europe et l'Asie (Singapour) avec une escale dans chacun des hubs : 445 passagers, avec 50% de transfert durant l'escale, une distance moyenne de vol de 22 000 km aller -retour et un prix moyen du billet de 800 €.
 - Long-courrier type, faisant un aller simple entre l'Europe et l'Asie (Singapour) sans escale : 445 passagers, une distance moyenne de vol de 11 000 km et un prix moyen du billet de 600 € pour la classe économique et 2 000 € pour la classe business.
 - Moyen-courrier type, faisant un aller simple entre pays intra-européens vers une même destination (Palma) : 200 passagers, un prix moyen du billet de 180 € pour la classe économique et 350 € pour la classe business.
 - Court-courrier type, faisant un aller simple domestique : 200 passagers, une distance moyenne de vol de 800 km, un prix moyen du billet de 150 € pour la classe économique et 400 € pour la classe business
- Les hypothèses influencent le montant de chacun des coûts mais pas les écarts entre plateformes aéroportuaires .

Les coûts retenus pour l'étude concentrent 50% des coûts totaux d'un vol. Une fois prise en compte la variation en fonction des politiques publiques, l'étude analyse 34% des coûts d'un vol

2

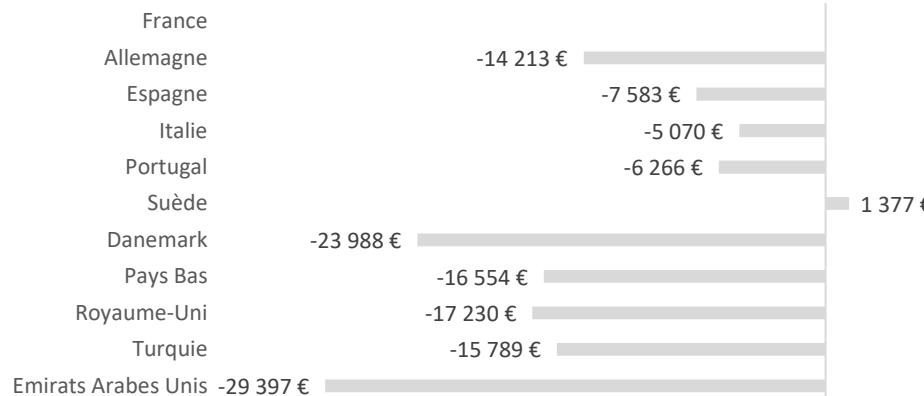
COÛTS D'OPÉRER

TAXES GOUVERNEMENTALES ET REDEVANCES AÉROPORTUAIRES : LA FRANCE DANS UNE SITUATION PLUTÔT HAUTE

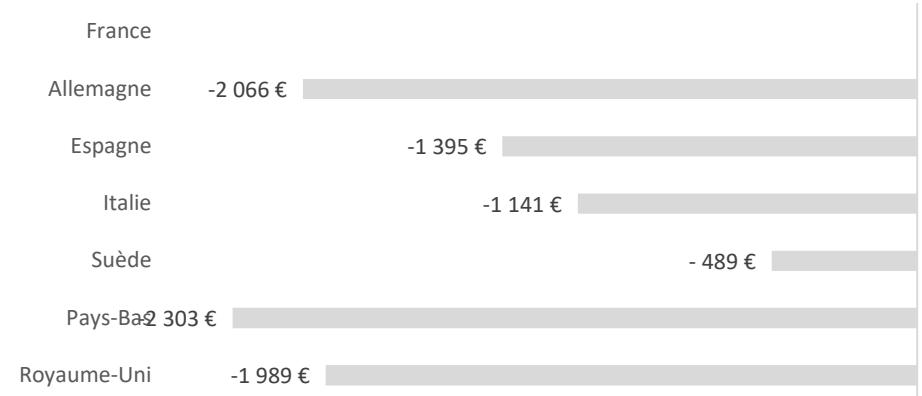


FISCALITÉ : OPÉRER EN FRANCE EST PLUS COÛTEUX QUE DANS TOUT LE PANEL HORMIS LA SUÈDE POUR UN VOL LONG COURRIER AVEC ESCALE

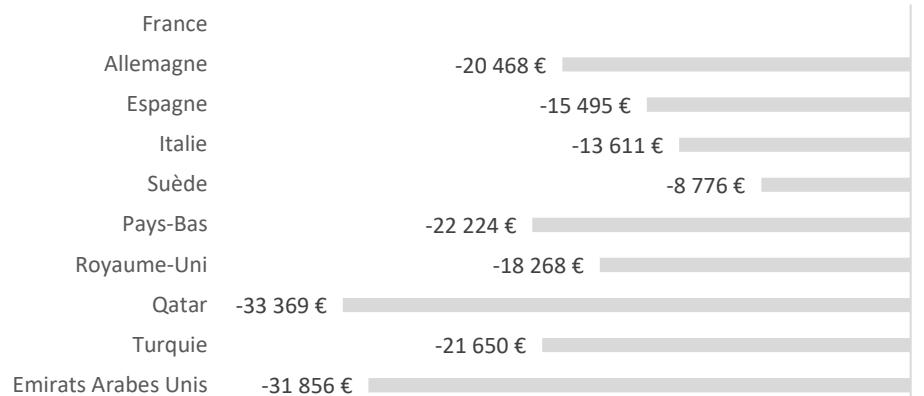
Route long-courrier aller-retour avec hub



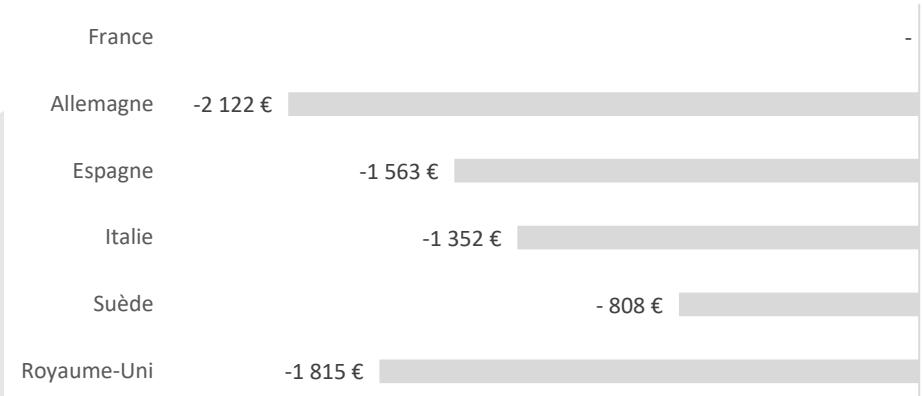
Route moyen-courrier – Intra UE



Route long-courrier aller simple sans escale



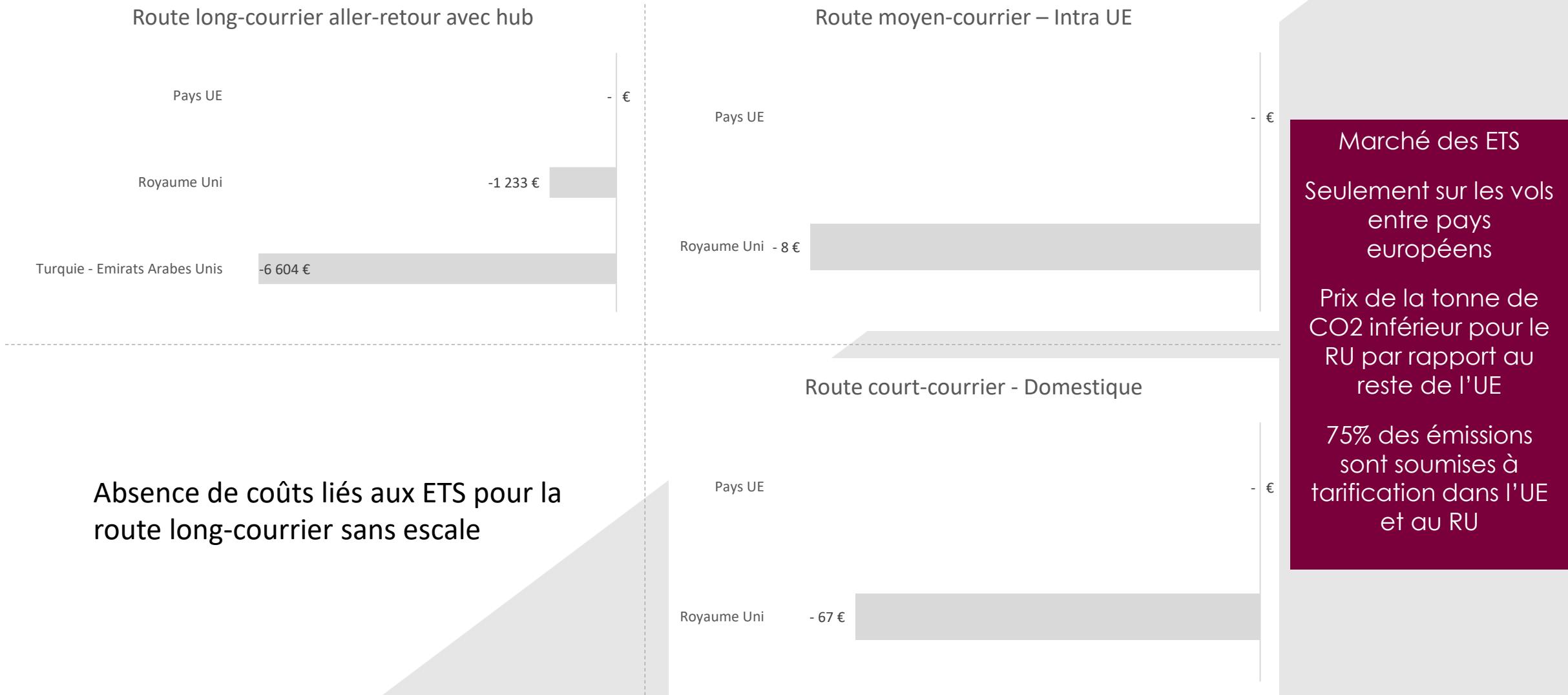
Route court-courrier - Domestique



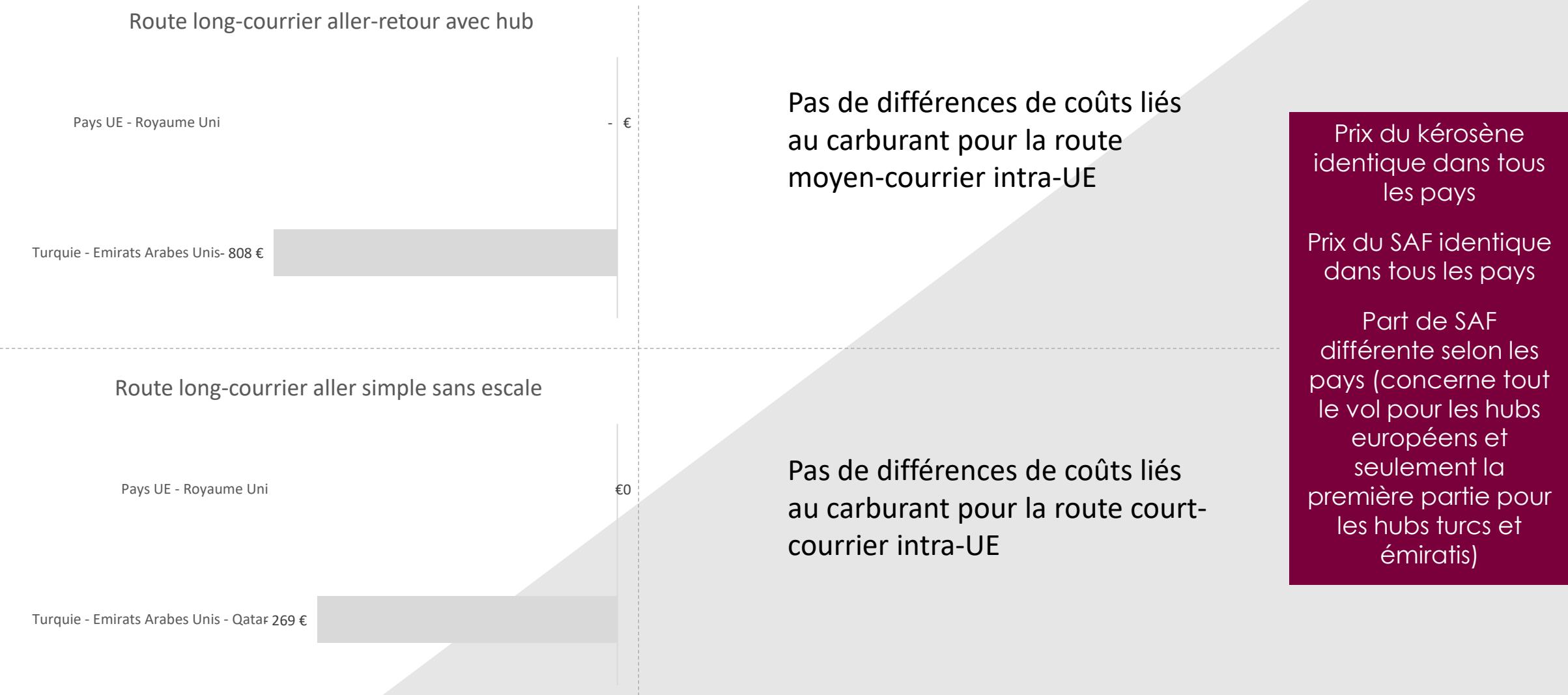
Prise en compte de la fiscalité sur les entreprises et des cotisations sociales patronales

Exclusion des cotisations sociales salariales et des différentiels de salaires

RÉGLEMENTATIONS ENVIRONNEMENTALES : LA FRANCE IMPACTÉE PAR LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME D'ÉMISSIONS CARBONE EUROPÉEN



CARBURANT : LA FRANCE CONFRONTÉE À DES COÛTS LIÉS À LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE SUR LE SAF

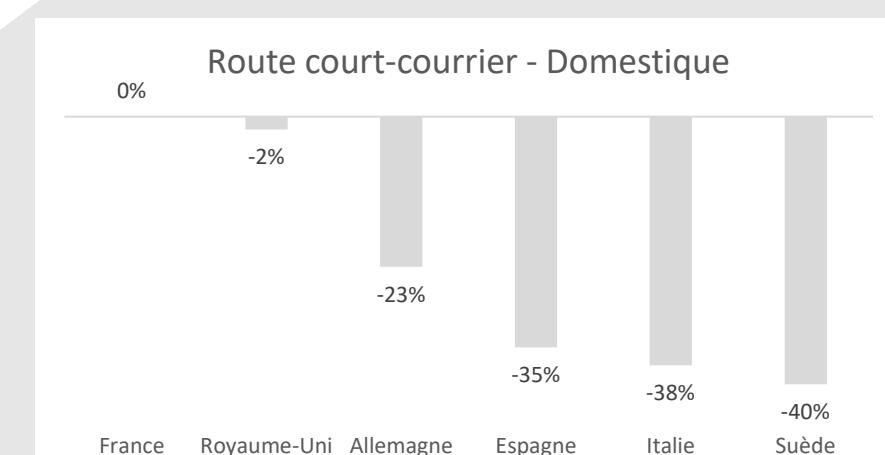
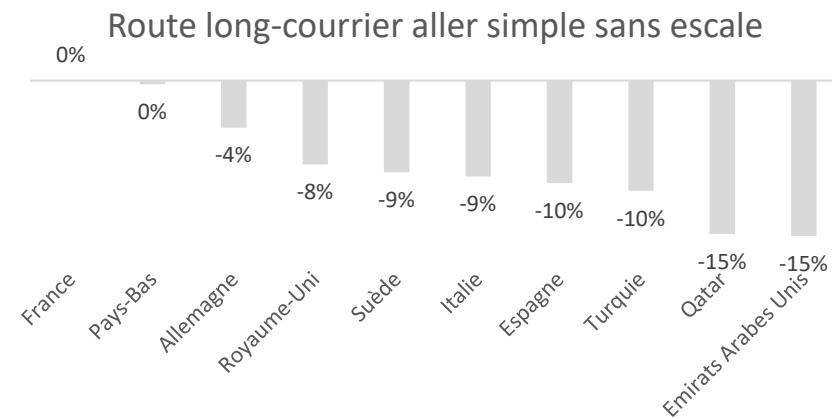
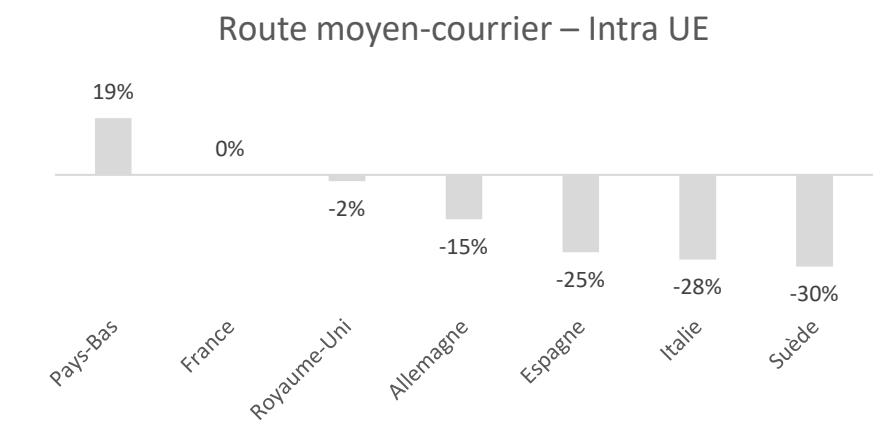
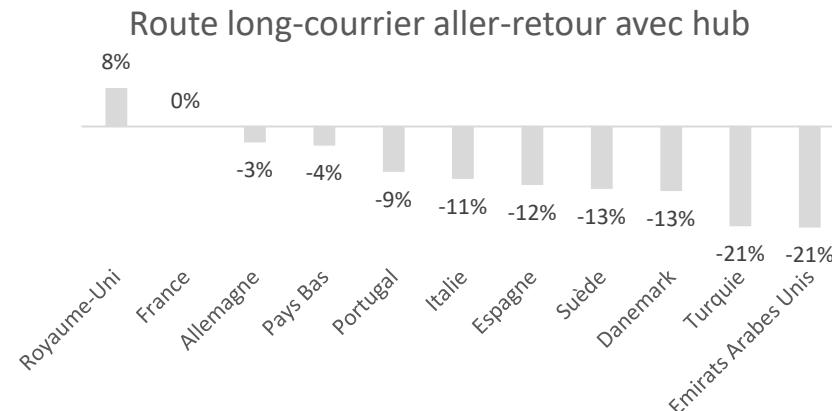


3

RÉSULTATS

LA FRANCE EST LE DEUXIÈME PAYS OÙ LES COÛTS D'OPÉRATION PILOTÉS PAR LES POLITIQUES PUBLIQUES SONT LES PLUS ÉLEVÉS

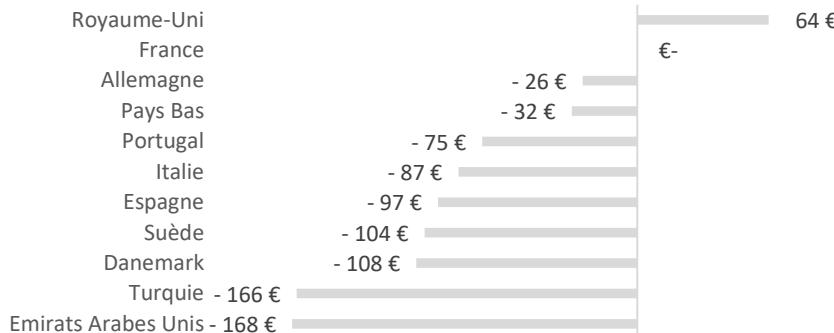
Différentiel de coût d'opérer un même vol (Base France)



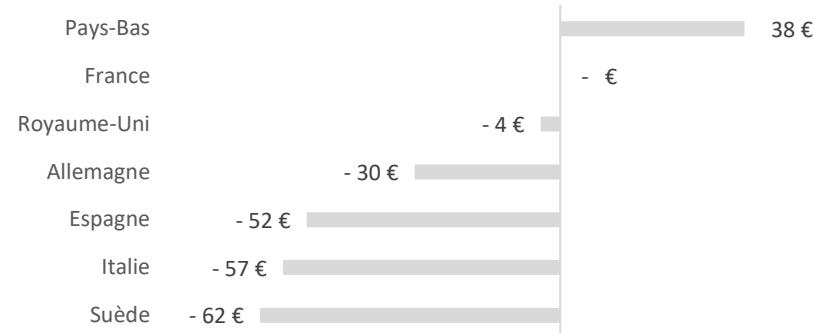
PAR PASSAGER : LES POLITIQUES PUBLIQUES EXPLIQUENT JUSQU'À 170 € D'ÉCART ENTRE LES HUBS

Différentiel de coût d'opérer par passager (Base France = 0, €)

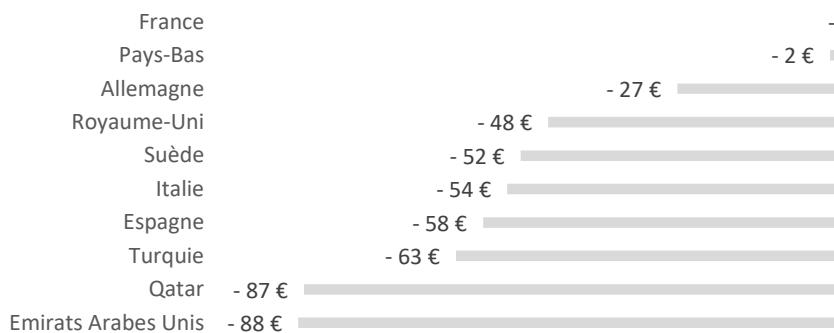
Route long-courrier aller-retour avec hub



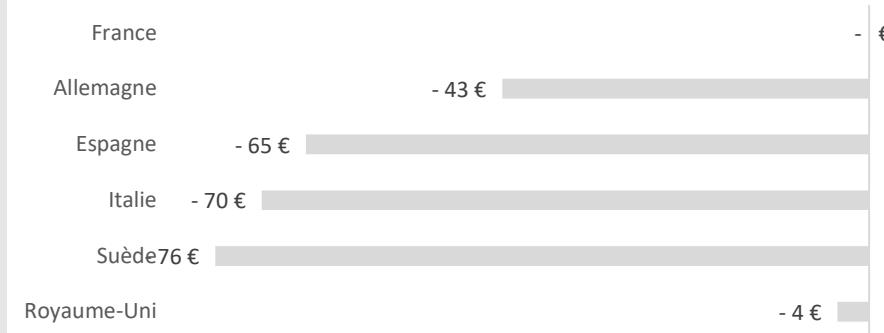
Route moyen-courrier – Intra UE



Route long-courrier aller simple sans escale



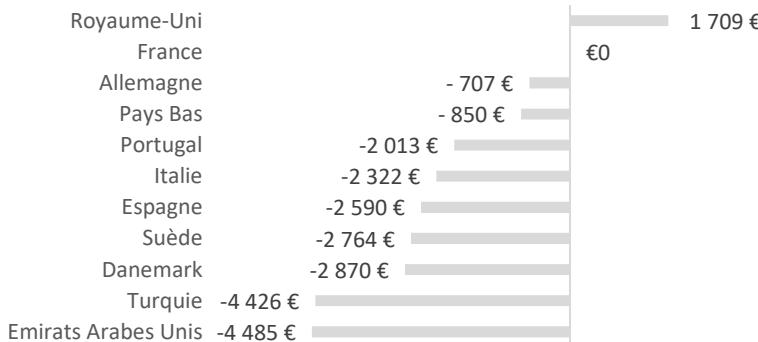
Route court-courrier - Domestique



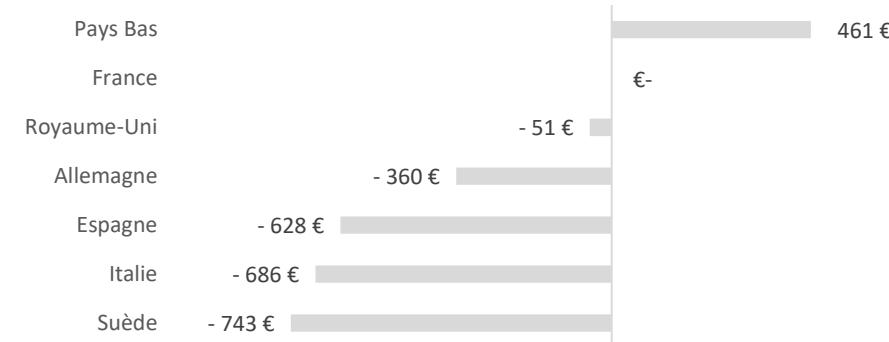
PAR COMPAGNIE : UN COÛT D'OPÉRATION QUI VARIE DE PLUSIEURS MILLIARDS € PAR AN SELON LES POLITIQUES PUBLIQUES

Différentiel de coût d'opérer par compagnie en millions d'euros (Base France = 0, €)

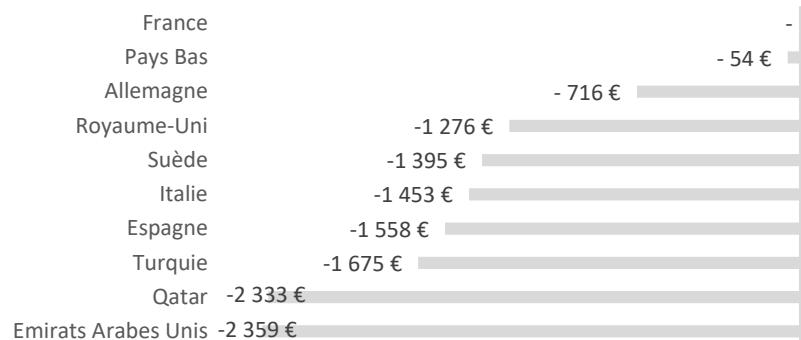
Route long-courrier aller-retour avec hub



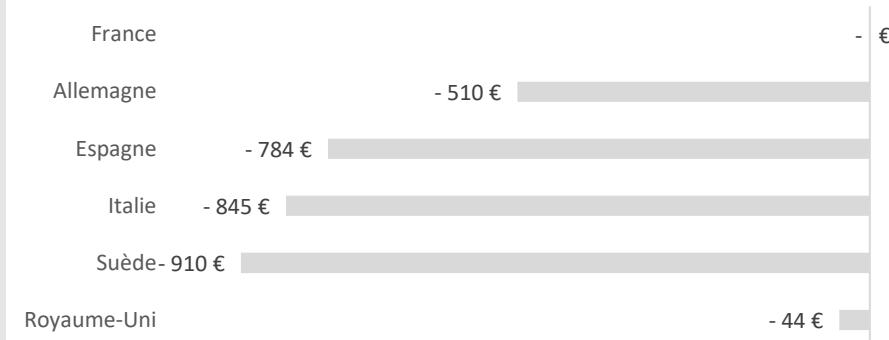
Route moyen-courrier – Intra UE



Route long-courrier aller simple sans escale



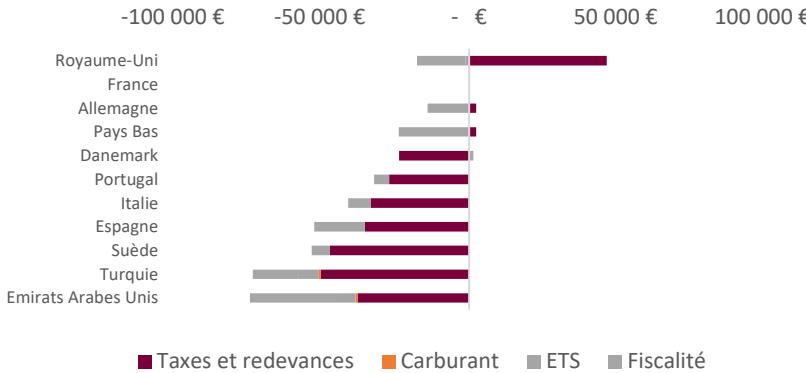
Route court-courrier - Domestique



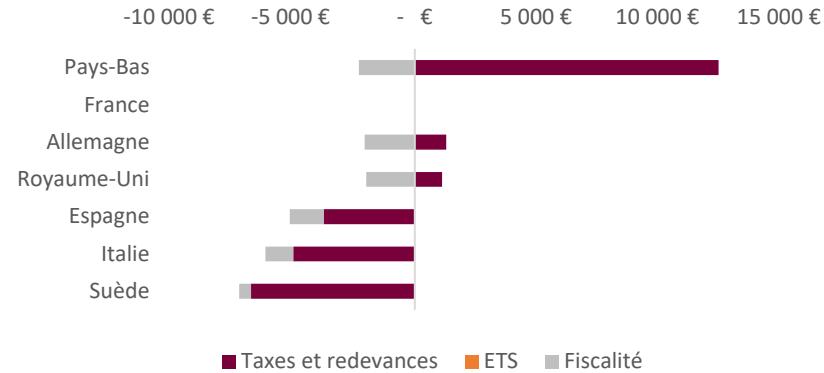
PAR COÛT : UN IMPACT CONSIDÉRABLE DES TAXES ET REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

Différentiel de coût d'opérer par coût pour un vol (Base France = 0, €)

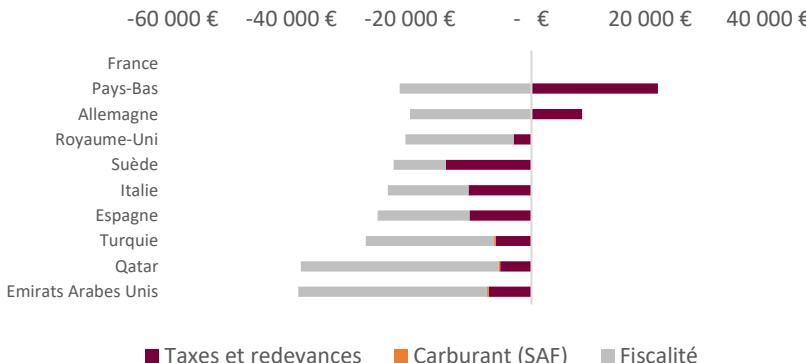
Route long-courrier aller-retour avec hub



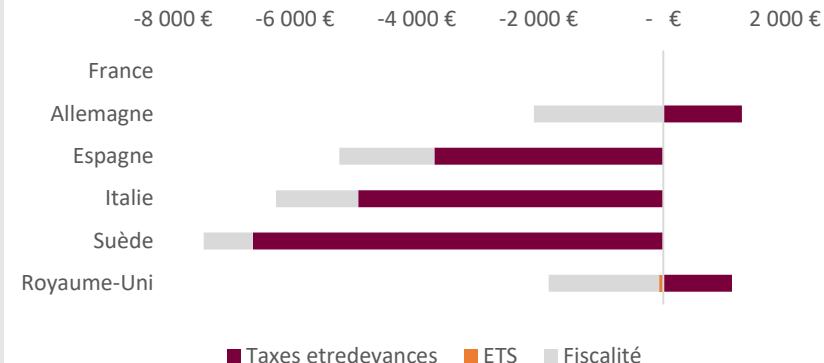
Route moyen-courrier – Intra UE



Route long-courrier aller simple sans escale



Route court-courrier - Domestique



A S T E R è S

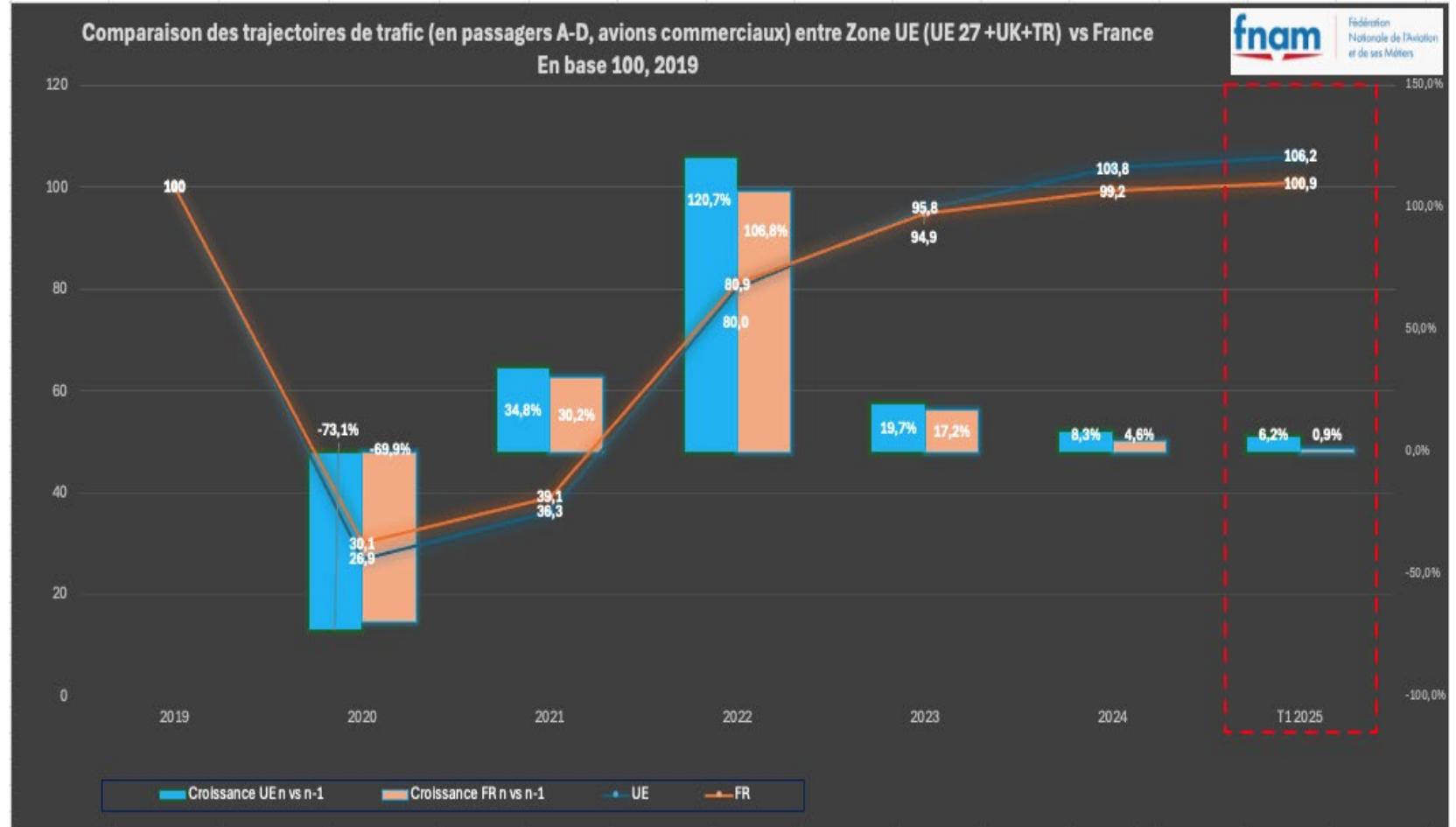
études, recherche & conseil économique

Synthèse des principales conclusions de l'étude

- L'intérêt de l'étude est de mettre en lumière l'effet cumulatif des coûts des différentes politiques publiques françaises sur le coût d'opérer en France.
- **Opérer en étant basé en France un vol court/moyen-courrier (domestique ou international intra-UE) coûte plus cher que dans l'ensemble des pays analysés** (Allemagne, Espagne, Italie, Royaume-Uni ou Suède) à l'exception des Pays-Bas. L'écart est significatif avec l'ensemble des pays pour les liaisons domestiques.
- **Opérer pour une compagnie via son hub en France un vol long-courrier (ex : Europe-Asie) coûte plus cher que dans l'ensemble des pays de l'Union européenne analysés** (écart compris entre - 3 et - 15%), la Turquie ou le Golfe (écart de l'ordre de 25%). Il n'y a qu'au Royaume-Uni que les coûts sont plus élevés (+ 7%).
- **Le coût d'exploiter en France est désormais supérieur à celui de l'Allemagne ce qui n'était pas le cas en 2024.** Cela n'inclut pas la décision confirmée le 13 novembre 2025 par le chancelier allemand de baisse de la taxe sur les billets d'avion en Allemagne.
- **Pour une compagnie du type Air France opérant 60 000 vols long-courriers par an, l'écart des coûts liés aux politiques publiques peut représenter plus de 5 milliards d'euros par an** par rapport aux mêmes opérations à partir des Emirats Arabes Unis.
- Les politiques publiques défavorables contribuent à une perte régulière de part de marché du pavillon français mais également à une perte d'attractivité de la France où le trafic aérien a cru moins vite que la moyenne européenne depuis la crise COVID (99% du niveau de 2019 fin 2024 contre 104% du niveau de 2019 pour la moyenne européenne).

Un décrochage de la croissance du trafic en France depuis la crise COVID

- Le trafic aérien en France a cru moins vite que la moyenne européenne depuis la crise COVID. Le trafic français était ainsi à 99% du niveau de 2019 fin 2024 contre 104% du niveau de 2019 pour la moyenne européenne.



CONFERENCE DE PRESSE FNAM - IATA

**Observations sur l'évolution du marché du transport aérien en France en
2025 et perspectives**

OBSERVATIONS SUR L'EVOLUTION DU MARCHE

Trafic France pour le mois de Septembre 2025

- 0,2%

(source DGAC)

(Global = +3.6%)

(Europe = + 2,9%)

Trafic France pour la période Janvier - Septembre 2025

+ 2.9%

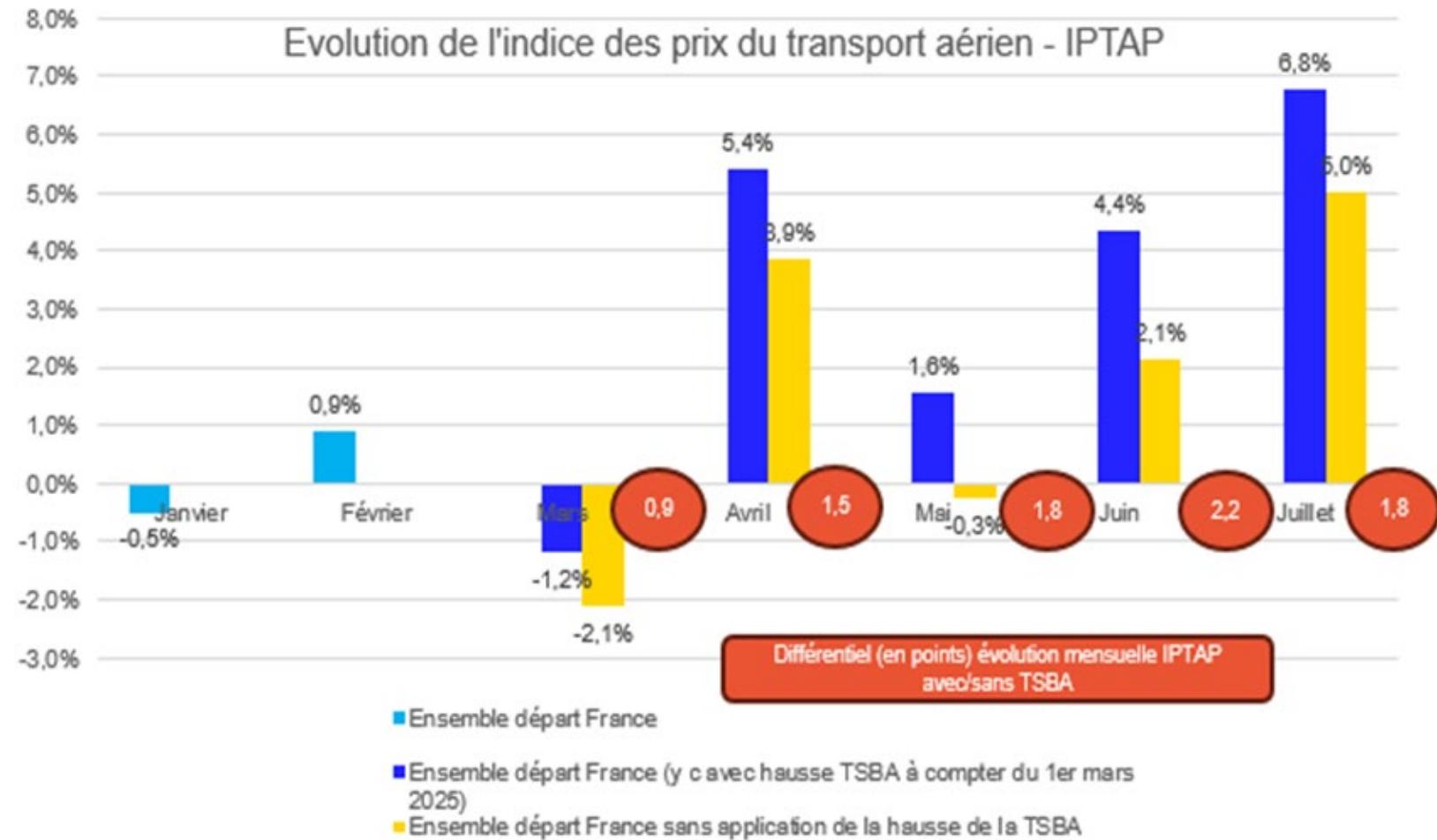
(source DGAC)

(Global = +4.8%)

(Europe = +4.2%)

Observatoire de l'économie du transport aérien en France

- Des tarifs qui augmentent en France sur l'année 2025 dans le contexte de la hausse de la TSBA (Indice IPTAP des prix du transport aérien publié mensuellement par la DGAC)
- Un impact particulièrement marqué sur le réseau "intérieur Métropole". En classe économique, sur un trajet domestique aller-retour, la TSBA triplée représente une augmentation de 9,54 € par passager.
- Ce surcoût fixe pèse d'autant plus que les tarifs de base sur ces liaisons sont faibles.
- Certains transporteurs ont ainsi adapté leur stratégie en conséquence afin d'éviter une double facturation de la TSBA.

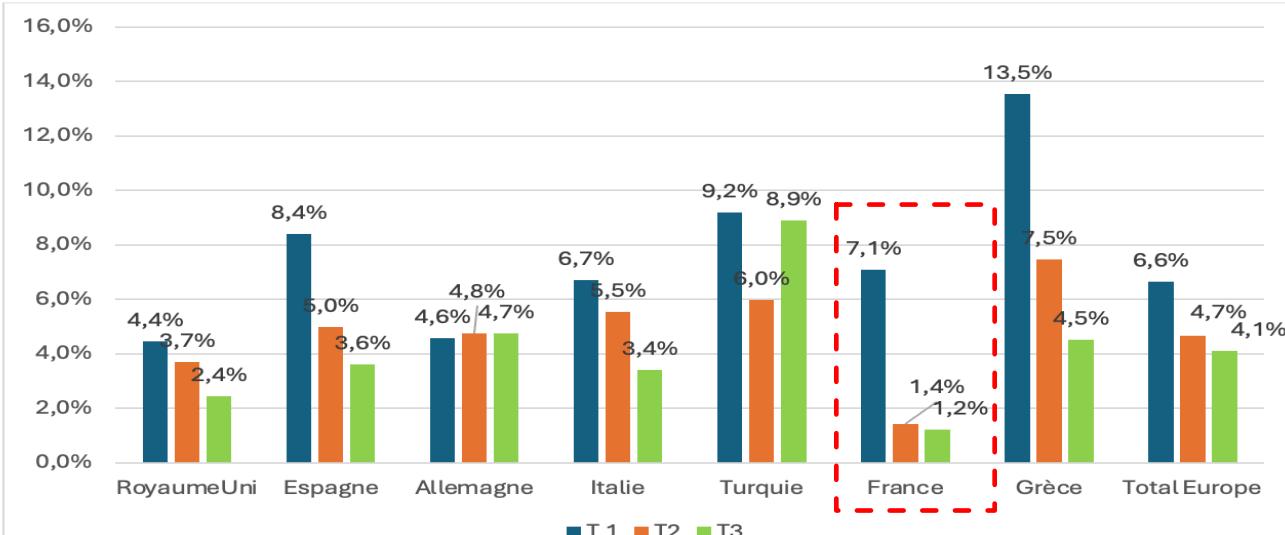


Observatoire de l'économie du transport aérien en France

Le rapport de l'observatoire de la TSBA publié récemment par la DGAC vient confirmer les craintes du secteur aérien à savoir :

- Un décrochage des capacités globales offertes à partir du T2 25 et continue sur le T3
- Ce décrochage est valable sur l'ensemble des faisceaux (domestique, intra-UE, international) par rapport à la moyenne européenne qui reste très nettement supérieure
- Les ventes observées post-introduction de la hausse de la TSBA traduisent une divergence dans la dynamique de réservation de la destination Paris à partir du mois de mars 2025
- Notre estimation est une perte du nombre de visiteurs internationaux de 3,5 millions en 2025 causant une moindre dépense de 2,3mds€ pour l'économie, représentant près de 800M€ de recettes fiscales pour le budget de l'État pour le seul secteur du tourisme.

Offre de sièges, par pays, évolution trimestrielle 2025/2024



Croissance des ventes des compagnies nationales par destination :



Une perte d'opportunité économique pour l'État conséquente suite à la hausse de la taxe sur les billets d'avions

Observatoire de l'économie du transport aérien en France

Une succession de fermeture de ligne annoncées depuis la mise en place de la TSBA :

- 14 aéroports sur 45 ont reçu une notification officielle d'une compagnie aérienne annonçant la réduction de leur présence
- Les aéroports concernés sont des aéroports de proximité (8), régionaux (2), et grand régionaux (3), et l'aéroports inférieurs à 100kpassagers.
- 13 aéroports rapportent la suppression totale de 24 lignes aériennes
- Ces réductions/suppression sont concentrées sur la saison hiver (Octobre-Avril)

Departing Country	Winter 2024	Winter 2025	% Change
Italy	15,285,473	16,862,705	10.3%
Spain	13,187,687	13,750,840	4.3%
United Kingdom	11,761,494	12,507,359	6.3%
Ireland Republic of	4,232,824	4,887,220	15.5%
Poland	3,580,971	4,272,971	19.3%
Germany	3,599,847	3,868,806	7.5%
Portugal	2,673,379	2,852,504	6.7%
France	2,979,687	2,641,817	-11.3%
Belgium	2,250,061	2,485,517	10.5%
Austria	1,340,505	1,539,020	14.8%
Hungary	1,101,615	1,292,512	17.3%
Malta	945,395	1,165,583	23.3%

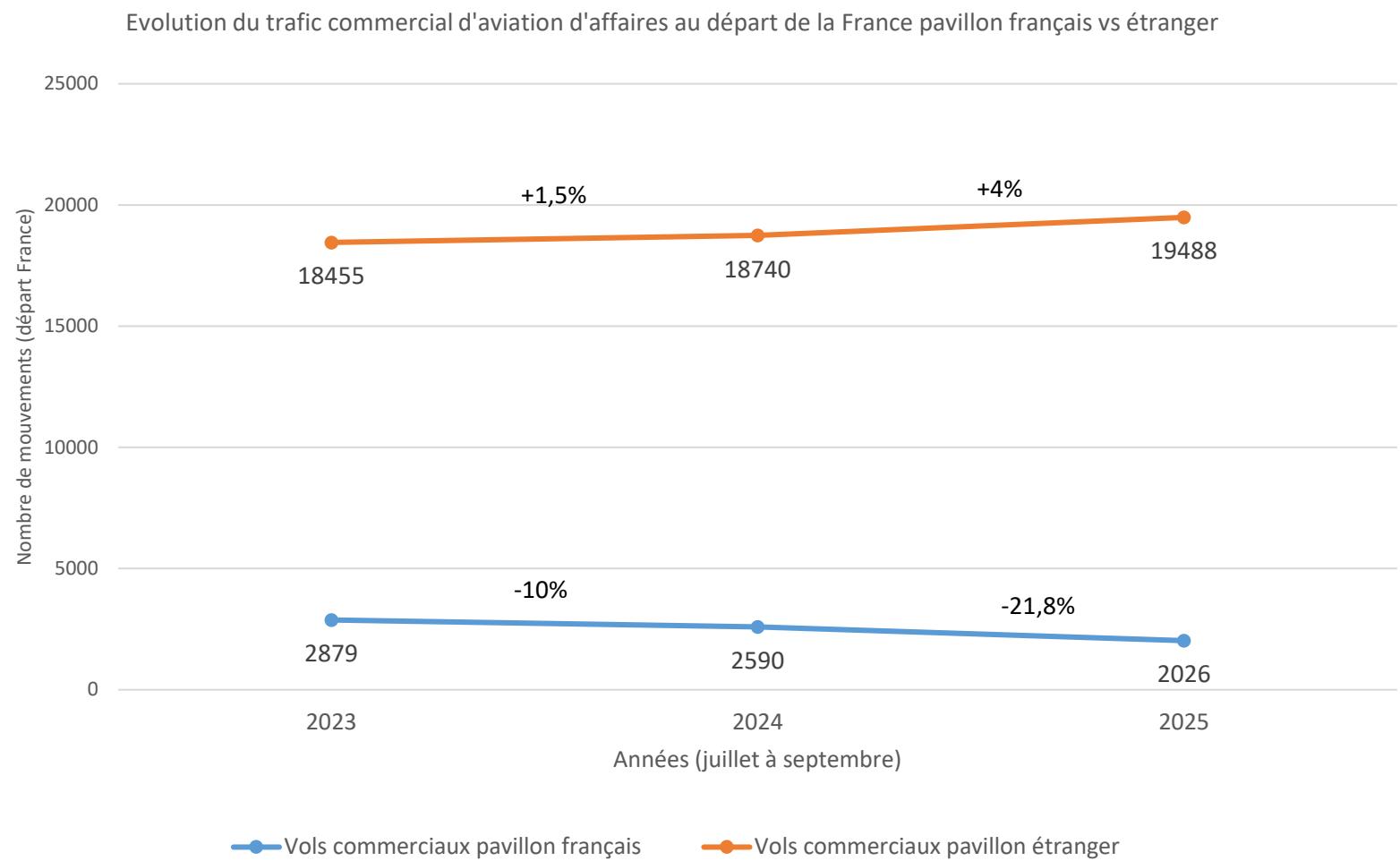
Source: OAG



Ces chiffres vont dans le sens d'une continuité d'une moindre croissance de l'offre en France vs Europe qui devrait malheureusement se prolonger sur le T4 et T1-T2 26.

Observatoire de l'économie du transport aérien en France – Aviation d'affaires : Une divergence marquée entre le trafic des opérateurs français et de ses concurrents

- Un recul du trafic commercial des opérateurs français : **-21,8% en 2025 par rapport à 2024** (juillet à septembre)
- Une situation qui profite aux opérateurs étrangers : **+4% en 2025 par rapport à 2024** (juillet à septembre)
- Cette divergence accentue la **perte de parts de marché des opérateurs français** sur leur propre territoire, d'autant plus pénalisés par la nouvelle TSBA, qui alourdit leurs coûts d'exploitation.
- La tendance **fragilise durablement l'écosystème national de l'aviation d'affaires** et souligne l'impact direct de la fiscalité française sur la compétitivité du pavillon.



Rappel sur les précédentes grèves

6 mai 2025 : -30 % des mouvements prévus à Toulouse-Blagnac (LFBO)

13 mai 2025 : -50 % des mouvements au départ ou à destination de Marseille (LFML)

3 juillet 2025 :

- -25 % des mouvements prévus à Paris-CDG (LFPG), Paris-Orly (LFPO) et Beauvais (LFOB)
- -30 % des mouvements prévus à Marseille (LFML), Lyon (LFLL), Montpellier (LFMT), Ajaccio (LFKJ) et Figari (LFKF)
- -50 % des mouvements prévus à Nice (LFMN), Bastia (LFKB) et Calvi (LFKC)
- -100 % pour les vols d'aviation d'affaires au départ de Paris-Le Bourget (LFPB), Paris-Saclay (LFPN), Pontoise (LFPT), Melun (LFPM), Nice (LFMN), Cannes (LFMD), Hyères (LFTH) et La Môle (LFTZ)

4 juillet 2025 :

- -30 % des mouvements à Marseille (LFML), Lyon (LFLL), Montpellier (LFMT), Ajaccio (LFKJ), Figari (LFKF), Bastia (LFKB) et Calvi (LFKC)
- -40 % des mouvements à Paris-CDG (LFPG), Paris-Orly (LFPO) et Beauvais (LFOB)
- -50 % des mouvements à Nice (LFMN)

10 septembre 2025 : -50% des mouvements prévus à Nice (LFMN), Ajaccio (LFKJ), Bastia (LFKB), Figari (LFKF) et Calvi (LFKC)

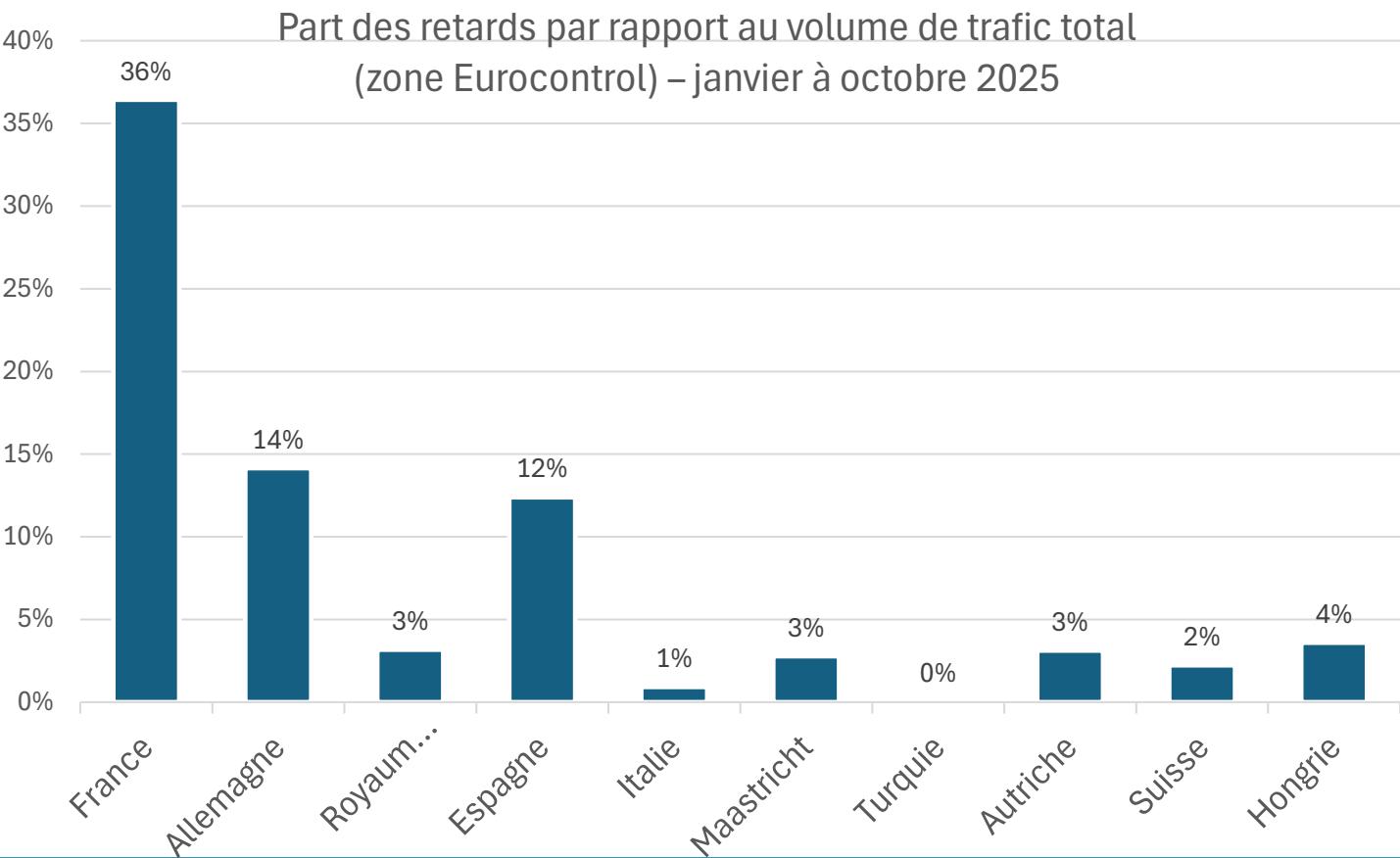
18 septembre 2025 : -60% à -70% du programme de vol national (pour 40% de contrôleurs grévistes déclarés) → préavis levé

2 octobre 2025 : -30 % des mouvements au départ ou à destination de Beauvais (LFOB)

7 au 9 octobre : -60% à -70% sur programme de vol national → préavis levé

ATC BILAN AU 17NOV25

- DSNA : 6,4 M min retards depuis le début de l'année (jan-octobre)
 - +50% vs 2024 sur la même période
 - La moitié des minutes de retard (3,2M) proviennent du centre d'Aix-Marseille
 - Un vol qui traverse la France subit 5,6x plus de minutes de retard qu'un vol ailleurs en Europe
 - Coût compagnie par minute de retard : 127€ = perte de 813M€



La France génère, à elle seule, plus de retards (minutes cumulées en route) que 35 pays cumulés de la zone Eurocontrol (42 pays)