



Fédération
Nationale de l'Aviation
et de ses Métiers

Conférence de presse

17 novembre 2025

Synthèse des principales conclusions de l'étude ASTERES - Comparaison internationale des coûts pilotés par les politiques publiques

- 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 20 à 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 type (ex : Air France) opérant 60 000 vols long-courriers par an, l'écart des coûts liés aux politiques publiques peut représenter près de 4,5 milliards d'euros par an** par rapport aux mêmes opérations à partir des Emirats Arabes Unis.
- Les politiques publiques françaises 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).

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

Observatoire de l'économie du transport aérien en France – Croissance du trafic

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

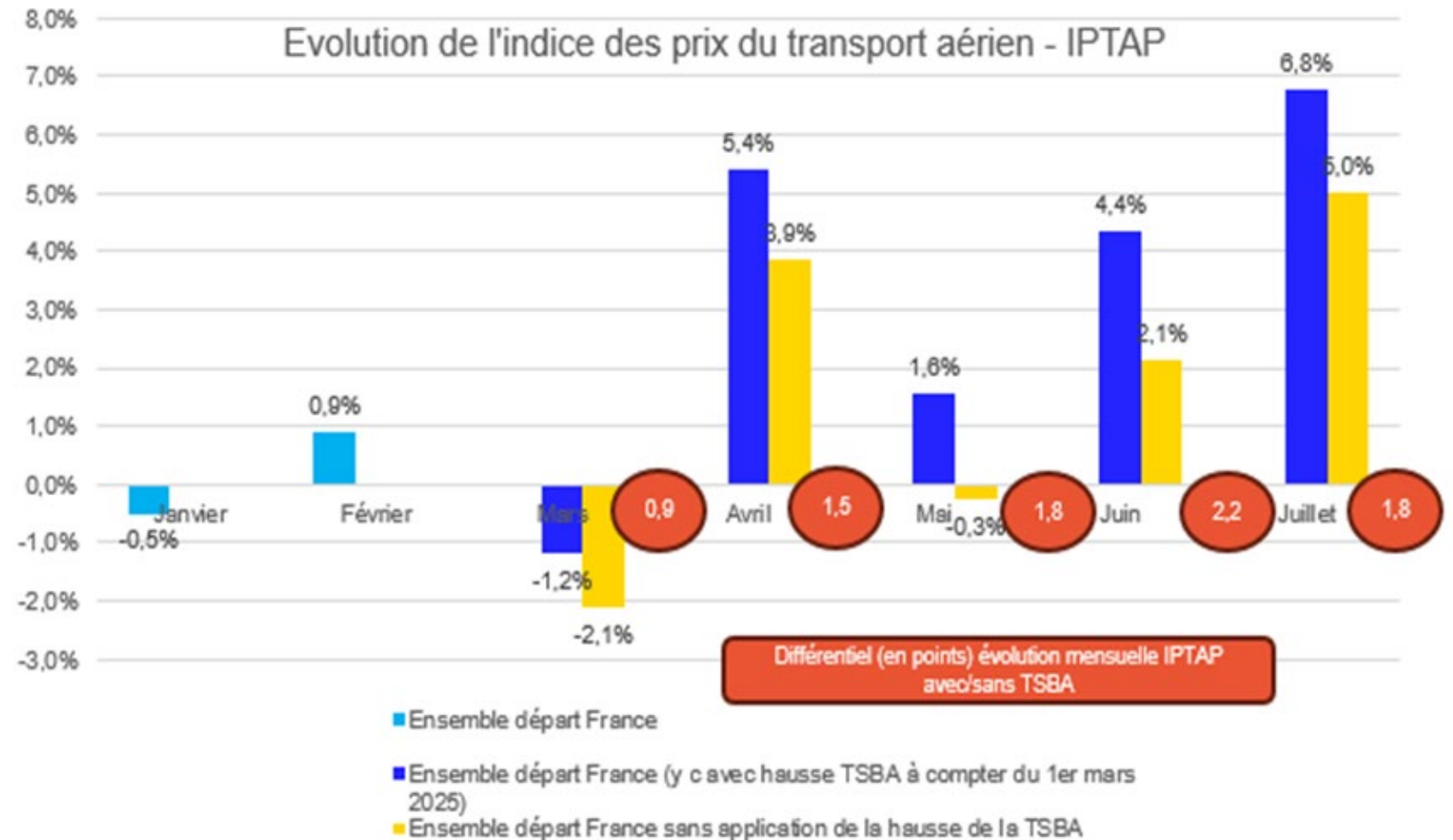
+ 2.9% (source DGAC)

(Global = +4.8%)

(Europe = +4.2%)

Observatoire de l'économie du transport aérien en France – Prix du transport aérien

- 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.

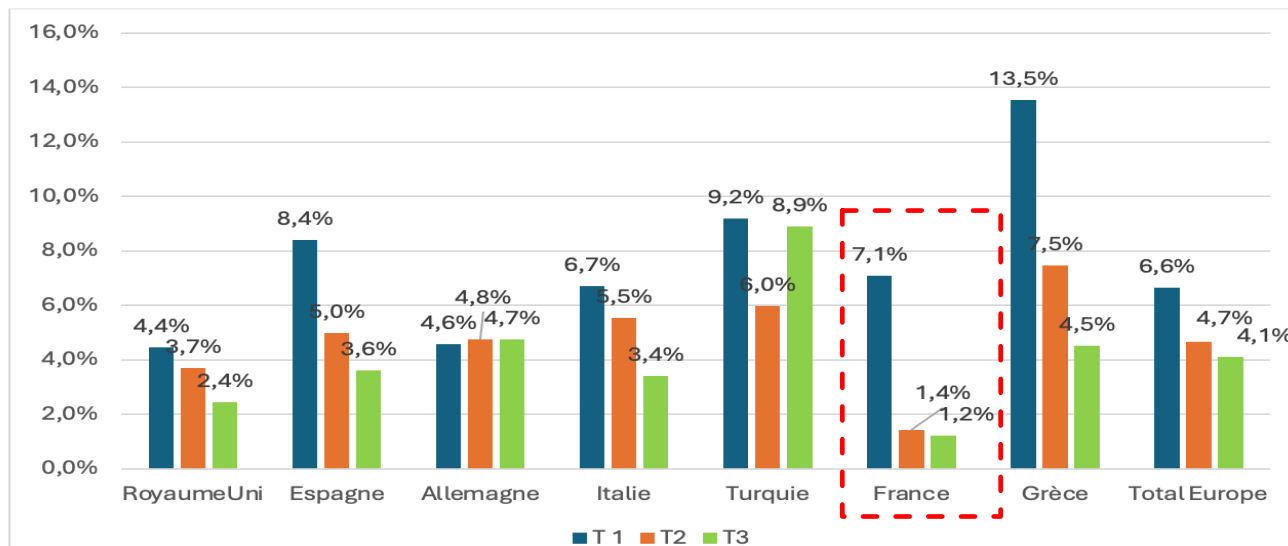


Observatoire de l'économie du transport aérien en France - Offre de sièges

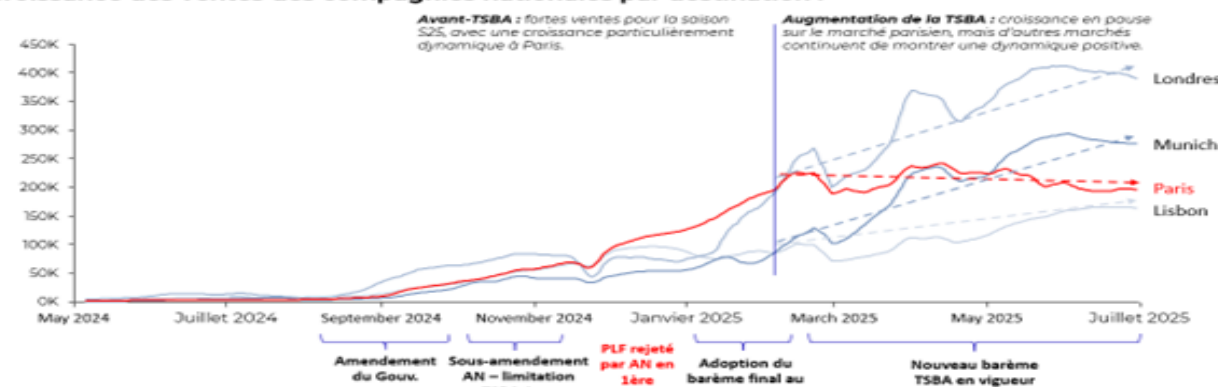
Le rapport de l'observatoire de la TSBA publié récemment par la DGAC vient confirmer les craintes du secteur aérien à savoir

- Un décrochage des capacités globales offertes à partir du T2 25 et qui se poursuit 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 – Offre de sièges

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 100 000 passagers.
- 13 aéroports rapportent la suppression totale de 24 lignes aériennes
- Ces réductions/suppression sont concentrées sur la saison hiver (Octobre-Avril)

Exemple : évolution capacités Ryanair Hiver 2025 vs Hiver 2024

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%

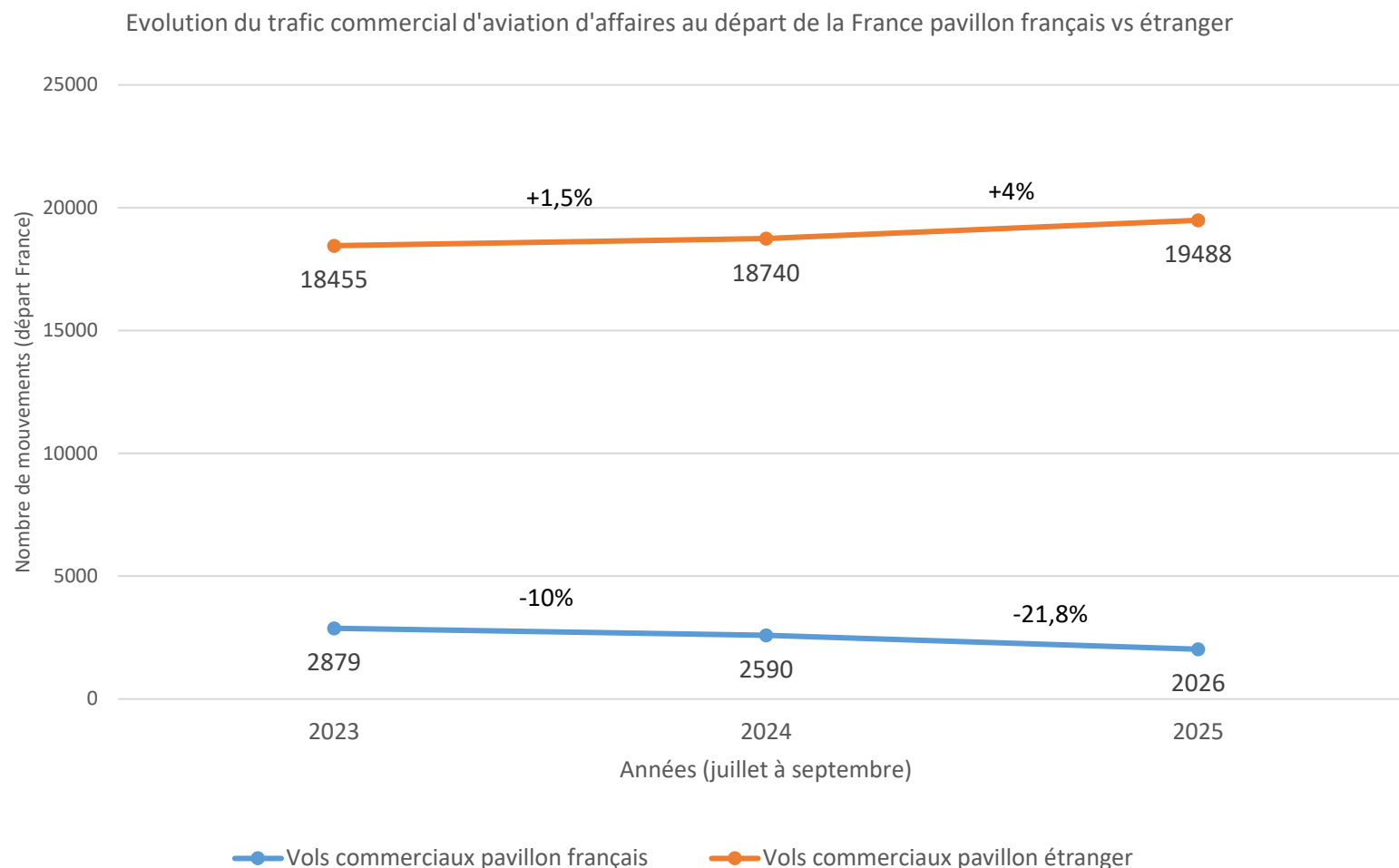
Source: [OAG](#)

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.

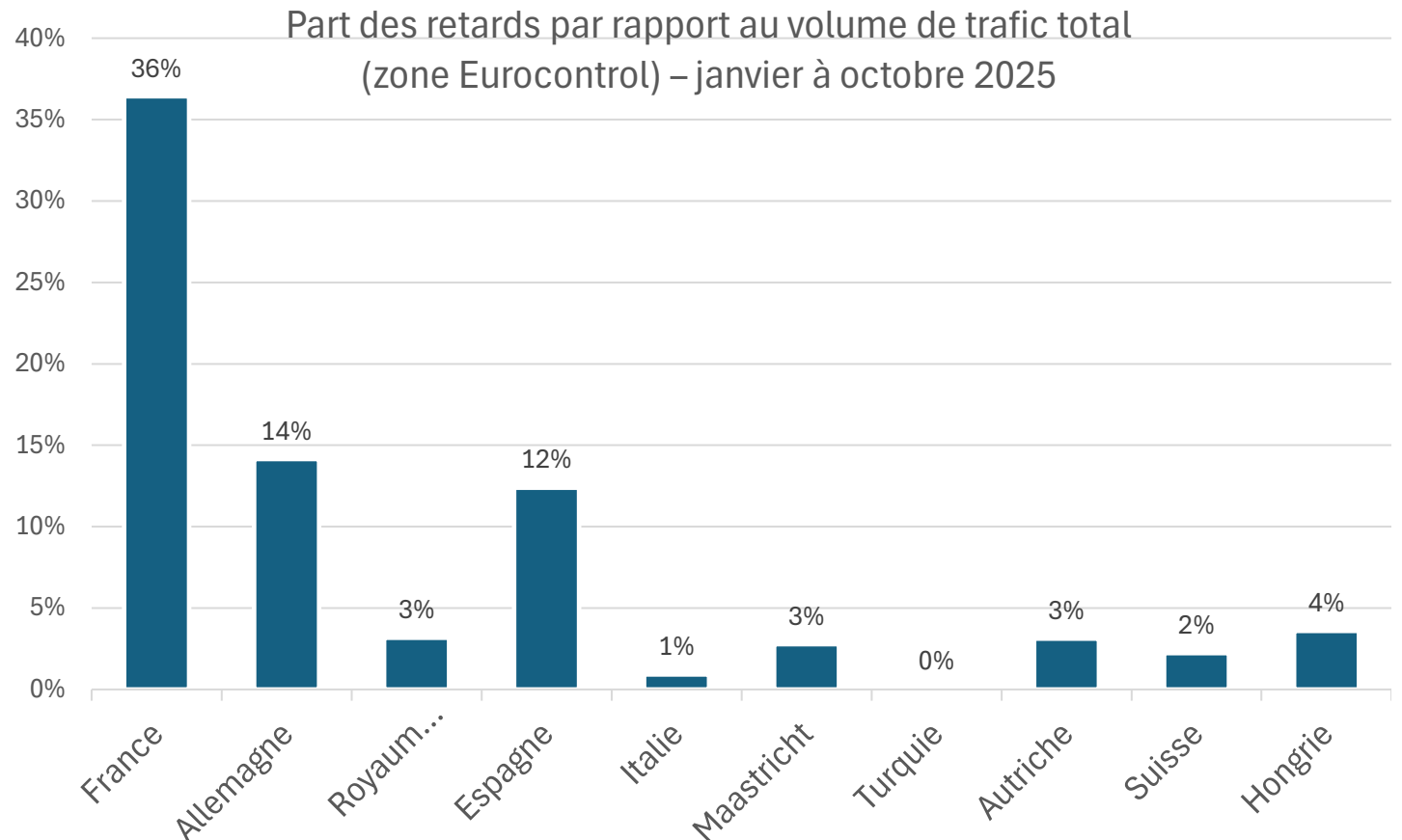


ATC

BILAN AU 17 NOV 25

■ **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)