

LES CHIFFRES À RETENIR :

- 70 % des jeunes Français âgés de 18 à 34 ans prennent l'avion.
- Ils sont 53 % à vouloir le prendre davantage l'avion dans les dix prochaines années**, soit deux fois plus que les plus de 35 ans.
- Les jeunes sont devenus les principaux utilisateurs du transport aérien : ils représentent 46 % des passagers aériens et sont à l'origine de près de la moitié (48 %) des voyages pour rendre visite à la famille ou aux amis*.
- Les jeunes ne veulent pas la fin de l'avion, mais une aviation plus durable : 60 % se disent prêts à privilégier des compagnies utilisant des carburants d'aviation durables**

**sondage IFOP

*enquête SIA Partners

Depuis plusieurs années, un récit dominant s'est imposé dans le débat public : les jeunes seraient la génération du renoncement à l'avion. Portés par la conscience écologique, ils incarneraient la rupture avec le modèle de leurs parents. Cette vision, amplifiée par certaines ONG, a longtemps circulé sans base empirique solide, faute de données suffisamment précises sur le rapport réel entre les moins de 35 ans et l'avion.

Ce récit a finalement été confronté à la réalité en 2025 avec la publication de deux études. D'un côté, le cabinet SIA Partners* a analysé huit ans de données de la DGAC (2016–2024), représentant plus de 90% du trafic français. De l'autre, l'IFOP** a mené un sondage auprès de 4 000 Français.

Leurs résultats obligent à revoir totalement notre regard sur les jeunes.

1. L'AVION : UNE PRATIQUE LARGEMENT DÉMOCRATISÉE CHEZ LES JEUNES

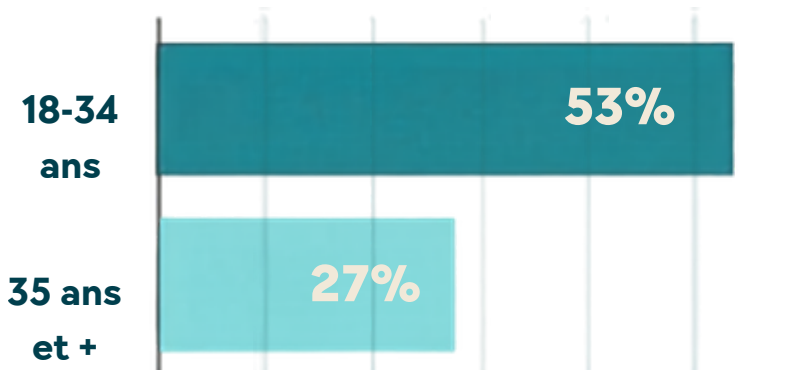
Les chiffres contredisent directement l'hypothèse d'un boycott générationnel : l'avion est aujourd'hui un usage généralisé qui concerne 70 % des jeunes Français, s'imposant comme une norme. Loin de s'en détourner, les moins de 35 ans s'affirment comme le moteur de la croissance du secteur. En 2024, ils représentaient 46 % de l'ensemble des passagers aériens dans l'Hexagone, soit une progression spectaculaire de 9 points par rapport à la situation de 2016. Mieux encore, la volonté de voyager reste solidement ancrée dans l'avenir :

53 %

C'est la part des 18-34 ans qui souhaitent prendre davantage l'avion dans les 10 prochaines années.

2x plus que leurs aînés

Ce désir est significativement moins partagé par la population âgée de 35 ans et plus.



Méthodologie : intention : "Tout à fait - Plutôt d'accord" + Données pondérées.

Cette assiduité s'accompagne d'une déconstruction des clichés sociologiques habituels, à commencer par le mythe de « l'élite urbaine et privilégiée ». Les données de l'IFOP révèlent qu'à peine un jeune voyageur sur douze (8,3 %) cumule à la fois un diplôme de niveau Bac+5 et réside dans une grande agglomération de plus de 500 000 habitants. De même, le désaccord territorial n'est pas celui que l'on croit. Le lieu de vie n'entrave pas l'usage de l'aérien : alors que les jeunes ruraux représentent 15 % de cette génération, ils sont 63 % à prendre l'avion aujourd'hui et 60 % à anticiper une hausse de leurs vols d'ici dix ans, des taux comparables à ceux des grandes métropoles. Enfin, l'intention de voler plus traverse uniformément toutes les classes de revenus, à égalité parfaite chez les jeunes gagnant moins de 2 000 € par mois comme chez ceux gagnant plus.

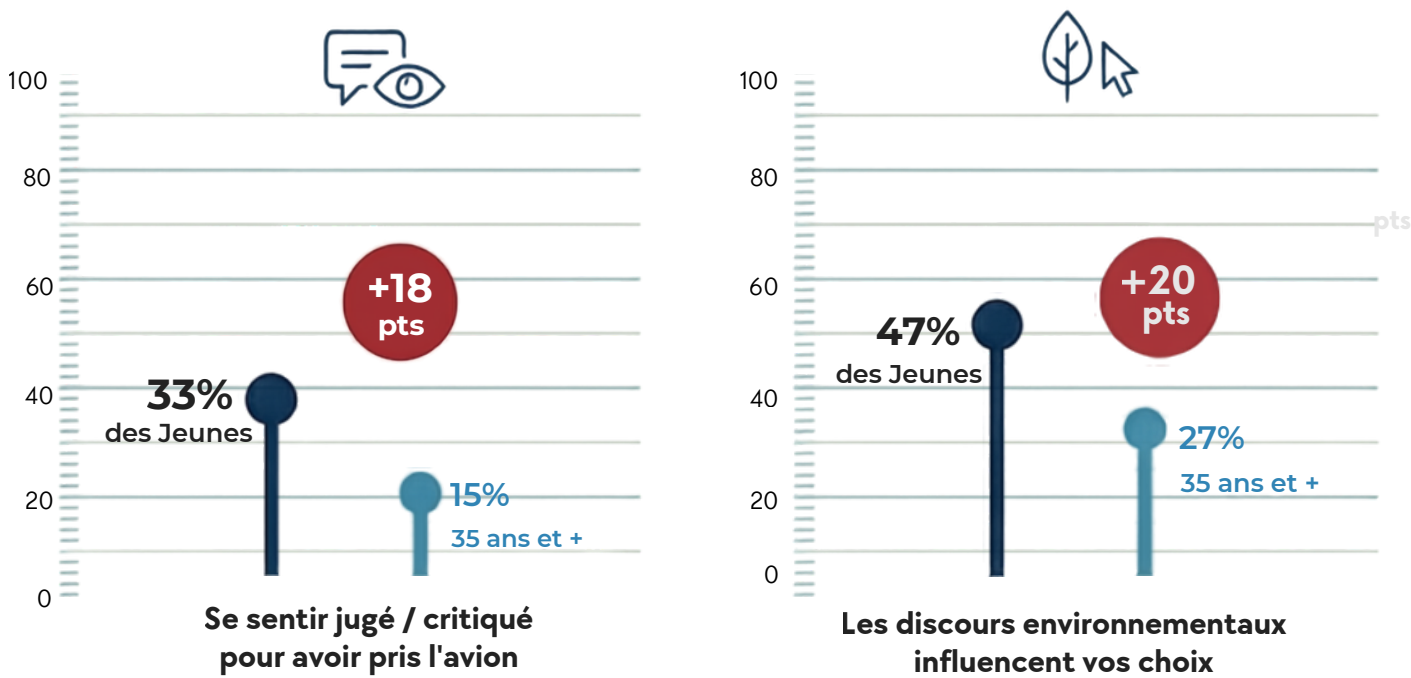
2. LE RAPPROCHEMENT FAMILIAL: PREMIER MOTEUR DE LA MOBILITÉ DES JEUNES

Derrière l'utilisation de l'avion par les moins de 35 ans se cache une réalité bien loin du cliché des week-ends touristiques. Les données révèlent en effet que leur premier moteur de voyage est le trafic dit VFR (Visiting Friends and Relatives), c'est-à-dire les visites à la famille et aux proches.

Alors qu'ils ne représentent qu'un quart de la population française, les jeunes ont porté à eux seuls 75 % de la croissance de ce trafic affinitaire entre 2016 et 2024, jusqu'à concentrer près de la moitié (48 %) de l'intégralité de ces déplacements. L'avion s'impose ainsi comme un outil indispensable pour maintenir le lien humain et social, une nécessité fréquemment dictée par la mobilité géographique liée à l'avancement des études ou à l'insertion sur le marché du travail.

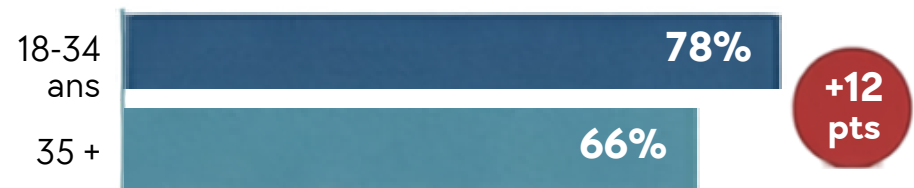
3. PRESSION SOCIALE ACCRUE ET ARBITRAGE ÉCONOMIQUE : LE PARADOXE VERT

Cette présence massive ne signifie pas que la jeunesse est imperméable aux enjeux climatiques. Au contraire, les moins de 35 ans sont les plus sensibles à la pression sociale et aux discours écologiques :



Les jeunes sont plus exposés à la pression sociale et plus sensibles aux discours... mais leur réponse passe d'abord par l'arbitrage, pas par le renoncement.

L'exposition au jugement ne mène donc pas au renoncement, mais déplace les attentes vers une transformation écologique concrète. Les moins de 35 ans refusent le principe d'une mobilité réduite, mais demandent une mobilité responsable. Ils perçoivent massivement l'arrêt de l'aviation comme une régression, le qualifiant de frein au rapprochement familial (68 %) ou de retour en arrière technologique (71 %). C'est pourquoi ils se disent prêts à agir : 60 % veulent privilégier les compagnies exploitant des carburants durables d'aviation (SAF) et 38 % acceptent l'idée de payer personnellement une contribution carbone sur leur titre de transport.



Pourquoi il faut continuer à suivre ces indicateurs :

Le croisement des données de la DGAC avec les classes d'âge permet enfin d'ancrer le débat dans la réalité des comportements. Il démontre surtout que ce travail d'analyse sociologique doit être poursuivi afin d'éclairer les politiques publiques face à plusieurs incertitudes structurelles. Les résultats de ces études permettent **d'ancrer le débat dans la réalité des comportements** et démontrent que ce travail d'analyse sociologique doit être poursuivi :

- 1. Effet d'âge ou effet de génération ?** Les comportements actuels des 18–34 ans relèvent-ils d'une forte mobilité étudiante et transitoire qui s'estompera avec le temps, ou s'agit-il de tendances de consommation durables qui persisteront lorsqu'ils avanceront en âge ?
- 2. Influence réelle du price-shaming vs. du flight-shaming ?** Les données IFOP montrent que le prix est 4 fois plus bloquant que l'écologie. Dans quelle mesure les hausses fiscales récentes, telles que le triplement de la taxe de solidarité (TSBA), vont-elles pénaliser l'accès au voyage pour les jeunes issus des classes moyennes ou populaires, dont les aspirations à voler et les besoins de rapprochement familial restent majeurs ?

**Cette analyse s'appuie sur les données de la DGAC, recueillies dans le cadre de l'Enquête Nationale des Passagers Aériens (ENPA), qui vise à mieux comprendre les habitudes de voyage des passagers dans les aéroports français. Les données étudiées couvrent les années 2016, 2023 et 2024. Elles proviennent de trois grandes vagues d'enquête réalisées chaque année directement aux portes d'embarquement des principaux aéroports français, représentant plus de 90 % du trafic aérien en France.*

***Le sondage a été réalisé en exclusivité par l'IFOP en mai 2025 sur 3995 personnes représentatives de la population française âgée de 18 ans et plus (DROM-COM inclus). La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, profession de la personne interrogée) après stratification par région et catégorie d'agglomération.*