

Avis sur la saisine n° 25-167

Adopté en réunion plénière du 10 mars 2026

Description de la saisine

Le 15 octobre 2025, M. Eric Lombard, coordinateur de « Rester sur Terre (Stay Grounded) », réseau d'associations mobilisées pour réduire le trafic aérien, a saisi le CDJM à propos d'un article publié dans l'édition des Échos le 2 octobre 2025, titré « *Les aéroports régionaux frappés par une baisse de l'offre* », également disponible sur le site du quotidien sous le titre « [Sous l'effet des taxes, les aéroports régionaux français voient fondre leur offre de destinations](#) ».

Le requérant estime qu'il s'agit d'un « *article relayant une information inexacte et un point de vue partial sans mise en perspective* ». Dans un courrier envoyé à l'auteur de l'article et qu'il a transmis au CDJM, le requérant regrette que le journaliste reprenne « *sans filtre les lamentations des compagnies aériennes qui prétendent que l'augmentation de la taxe sur les billets d'avion votée dans le budget 2025 serait une catastrophe [...] quitte à relayer des informations inexactes* ».

Il relève notamment un passage de l'article sur le montant précis de cette taxe : « *Ainsi, [l'auteur indique] que selon Ryanair, la surtaxe décidée dans le budget 2025 serait de 25 euros par passager. [Or] l'augmentation n'est, en classe éco, que de 4,77 euros pour des vols intra-européens, et de 7,49 euros pour les vols inférieurs à 5 500 kilomètres.* »

Concernant la non-rectification d'une erreur, M. Lombard regrette ne « *pas [avoir] eu de réponse de l'auteur de l'article* » à son courrier de demande de rectification, envoyé le 9 octobre 2025 et n'avoir pu vérifier si l'erreur a bien été corrigée dans la version en ligne, n'étant pas abonné.

Règles déontologiques concernées

Les textes déontologiques auxquels le CDJM se réfère précisent les obligations du journaliste.

À propos de l'exactitude et de la véracité :

- Il « *tient l'esprit critique, la véracité, l'exactitude, l'intégrité, l'équité, l'impartialité, pour les piliers de l'action journalistique ; tient l'accusation sans preuve, l'intention de nuire, l'altération des documents, la déformation des faits, le détournement d'images, le mensonge,*

la manipulation, la censure et l'autocensure, la non-vérification des faits, pour les plus graves dérives professionnelles », selon la Charte d'éthique professionnelle des journalistes français (SNJ, 1918-1938-2011).

- Il doit « *respecter la vérité, quelles qu'en puissent être les conséquences pour lui-même, et ce, en raison du droit que le public a de connaître la vérité* », selon la Déclaration des droits et devoirs des journalistes (Munich, 1971, devoir n° 1).
- Il doit « *respecter les faits et le droit que le public a de les connaître* », selon la Charte d'éthique mondiale des journalistes (FIJ, 2019, article 1).
- Il doit « *publier seulement les informations dont l'origine est connue ou les accompagner, si c'est nécessaire, des réserves qui s'imposent* », selon la Déclaration des droits et devoirs des journalistes (Munich, 1971, devoir no 3).
- Il « *ne rapportera que des faits dont [il] connaît l'origine, ne supprimera pas d'informations essentielles et ne falsifiera pas de documents. [Il] sera prudent dans l'utilisation des propos et documents publiés sur les médias sociaux* », selon la Charte d'éthique mondiale des journalistes (FIJ, 2019, article 3).
- Il « *considérera comme fautes professionnelles graves le plagiat, la distorsion des faits, la calomnie, la médisance, la diffamation, les accusations sans fondement* », selon la Charte d'éthique mondiale des journalistes (FIJ, 2019, article 10).

À propos de la rectification d'une erreur :

- Il « *fait en sorte de rectifier rapidement toute information diffusée qui se révélerait inexacte* », selon la Charte d'éthique professionnelle des journalistes français (1918-1938-2011).
- Il « *rectifie toute information publiée qui se révèle inexacte* », selon la Déclaration des droits et devoirs des journalistes (Munich, 1971, devoir n° 6).
- Il « *s'efforcera par tous les moyens de rectifier de manière rapide, explicite, complète et visible toute erreur ou information publiée qui s'avère inexacte* », selon la Charte d'éthique mondiale des journalistes (FIJ, 2019, article 6).
- Lire aussi [la recommandation](#) du CDJM « Rectification des erreurs : les bonnes pratiques ».

Réponse du média mis en cause

Le 21 octobre 2025, le CDJM a adressé à M. Christophe Jakubyszyn, directeur des rédactions des Échos, avec copie à M. Daniel Fortin, rédacteur en chef, et M. Bruno Trévidic, journaliste,

un courrier les informant de cette saisine et les invitant à faire connaître leurs observations, comme le prévoit le règlement du CDJM, dans un délai de quinze jours.

À la date du 10 mars 2026, aucune réponse n'est parvenue au CDJM.

Analyse du CDJM

◆ L'article aborde la réduction de l'offre de destinations dans les aéroports régionaux français, et le lien possible avec l'évolution de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA). La hausse de ce prélèvement a pour conséquence, selon les industriels du secteur interrogés, une baisse de la fréquentation et une diminution des liaisons aériennes, affectant ainsi l'attractivité et l'accessibilité de ces territoires.

L'auteur du texte, M. Bruno Trévidic, s'appuie sur les chiffres de la Fédération nationale des métiers de l'aviation (Fnam) et sur les déclarations de Ryanair, qui a décidé de réduire son offre en France, avec la quasi-fermeture de certaines escales et la baisse générale des vols des aéroports régionaux dans lesquels cette compagnie *low cost* est installée.

La réduction de l'offre, qui entraîne une baisse de la connectivité aérienne dans les aéroports régionaux français (et un transfert d'activité au profit d'autres pays européens), est attribuée à la fiscalité jugée « *excessive* » par les compagnies *low cost*, qui rend l'exploitation de certaines lignes non rentables.

Le passage pointé par le requérant concerne l'impact de la hausse de la TSBA sur le prix des billets pratiqués par Ryanair :

« Selon Ryanair, la surtaxe décidée dans le budget 2025 représente 25 euros de coût par passager, pour des vols dont le prix moyen, hors suppléments tarifaires, n'est que de 45 euros. Ce qui rendrait son bénéfice impossible sur les lignes les plus faibles. Ryanair, qui exploite 93 bases en Europe, a donc décidé d'utiliser une partie de ses avions ailleurs. Cela se traduira cet hiver par une quasi-fermeture de ses escales de Strasbourg, Bergerac, Vatry et Brive, tandis que d'autres, comme Béziers, Clermont-Ferrand et Poitiers, perdront la moitié de leurs vols. »

L'article se termine sur une citation du président de la Fnam, qui souligne les risques sur le désenclavement des territoires et l'impact sur le tourisme. Le manque à gagner équivaut, selon lui, aux recettes fiscales de la hausse de la taxe sur les billets d'avion.

◆ Le CDJM constate que le média a ajouté, dans une mise à jour de l'article datée du 8 octobre 2025, un paragraphe reprenant les chiffres officiels de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) :

« Pour rappel, cette taxe représente 14,8 euros pour un vol aller-retour en classe éco vers une destination en France ou dans l'Union européenne, 30 euros A-R pour une destination "intermédiaire" (internationale et extra-européenne, mais à moins de 5 500 km) et 80 euros A-R

pour une destination plus lointaine (à plus de 5 500 km), toujours en classe éco. Le montant double en cas de “services additionnels”, comme une classe “affaires”. »

Sur le grief d'inexactitude

◆ Le requérant a transmis au CDJM le message qu'il a adressé le 9 octobre 2025 à l'auteur de l'article, M. Bruno Trévidic, et dans lequel il regrette que son texte reprenne « *sans filtre les lamentations des compagnies aériennes qui prétendent que l'augmentation de la taxe sur les billets d'avion votée dans le budget 2025 serait une catastrophe pour elles et pour l'économie française* ». Il estime qu'au passage, l'article relaie « *des informations inexactes* » :

« Vous indiquez que, selon Ryanair, la surtaxe décidée dans le budget 2025 serait de 25 euros par passager. Si vous aviez vérifié votre source, vous auriez trouvé que l'augmentation n'est, en classe éco, que de 4,77 euros pour des vols intra-européens, et de 7,49 euros pour les vols inférieurs à 5 500 km, que la TSBA française reste bien inférieure aux taxes équivalentes chez nos voisins anglais et allemands, et que RyanAir a d'autres motivations pour supprimer des lignes. »

Il renvoie vers [une page](#) du site de son association, dans laquelle figurent des tableaux synthétisant les barèmes de taxe entrés en vigueur le 1^{er} mars 2025.

M. Lombard regrette enfin que les propos du directeur de la Fnam en conclusion de l'article ne soient pas mis en balance avec « *les gains pour l'économie touristique française du non-départ à l'étranger de Français supposément dissuadés par l'augmentation de la taxe* ».

◆ L'angle choisi par le journaliste – les griefs et difficultés du secteur aérien face aux taxes – est un choix éditorial. On ne peut reprocher au journaliste d'avoir délivré le point de vue unique des détracteurs de la taxe, dans la mesure où le lecteur n'est pas trompé : les sources, certes unilatérales, sont mentionnées. Il s'agit de la Fédération nationale des métiers de l'aviation (Fnam) – qui représente les compagnies aériennes –, de l'Association du transport aérien international (Iata) – qui défend les mêmes intérêts au niveau mondial –, et de Ryanair.

◆ Le CDJM constate qu'avec la précision ajoutée lors de la mise à jour de l'article (*lire ci-dessus*), le lecteur comprend que l'évaluation avancée par Ryanair (« *selon Ryanair, la surtaxe décidée dans le budget 2025 représente 25 euros par passager* ») ne correspond pas à la hausse de la TSBA. Son montant total est en effet, pour un aller simple en classe économique, de 7,40 euros, de 15 euros ou de 40 euros selon la distance parcourue, comme le détaille [une étude](#) du ministère des Transports (page 6). La hausse intervenue en 2025 est respectivement de 4,77 euros, de 7,49 euros et de 32,49 euros.

On peut regretter que l'article ne dise pas ce que recouvre le chiffre avancé par Ryanair de « *25 euros par passager* » – il peut s'agir d'une moyenne prenant en compte tous les vols (aller et retour) de la compagnie, lesquels couvrent des distances variables – mais reprendre cette évaluation fournie par le compagnie en indiquant sa source ne constitue pas une inexactitude.

Le grief n'est pas fondé.

Sur le grief de non-rectification d'une erreur

◆ On peut regretter que le journaliste n'ait pas pris la peine de répondre au message du requérant, qui par ailleurs n'a pas pu consulter la version diffusée en ligne après ajout. Le CDJM constate cependant que le média a tenu compte de la critique qu'il formule dans sa saisine, avant même d'avoir reçu son email. Le CDJM considère que le passage ajouté ne vient pas, à proprement parler, rectifier une erreur, mais qu'il constitue un éclairage contextualisant les chiffres annoncés par Ryanair et levant toute ambiguïté.

Le grief n'est pas fondé.

Conclusion

Le CDJM, réuni le 10 mars 2026 en séance plénière, estime que l'obligation déontologique d'exactitude et de véracité n'a pas été enfreinte par *Les Échos* et que le grief de non-rectification d'une erreur est non avenu.

La saisine est déclarée non fondée.

Cet avis a été adopté par consensus.