



LES NOTES D'ANALYSE DE LA DGAC

ÉCL(air)AGES

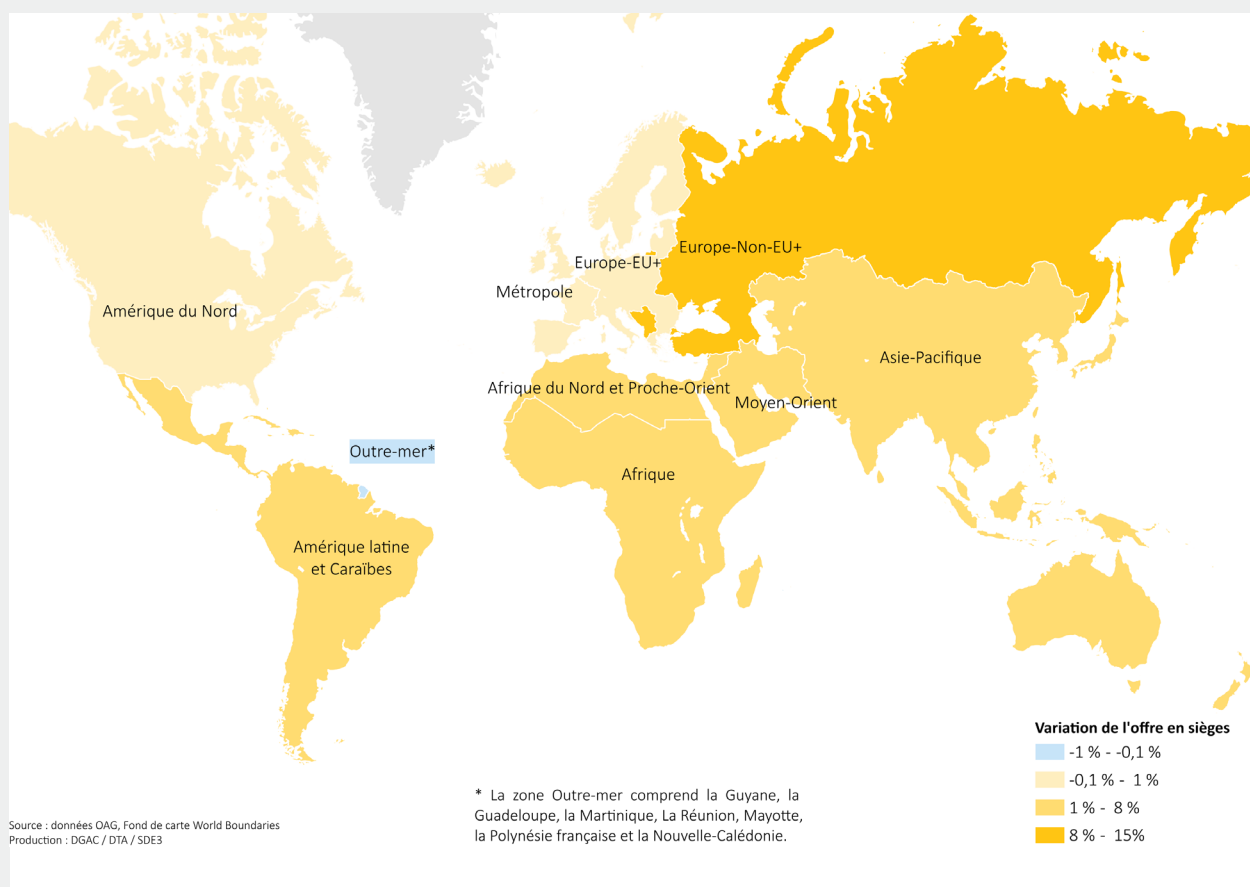
Novembre 2025
n°29



QUELLES ÉVOLUTIONS DES CAPACITÉS MISES EN ŒUVRE PAR LES COMPAGNIES RÉGULIÈRES AU PROGRAMME IATA HIVER 2025-2026 PAR RAPPORT À LA MÊME PÉRIODE DE 2024-2025 ?

L'offre en sièges au départ de France métropolitaine pour la saison hiver 2025-2026 s'élève à 37,6 M de sièges. Elle enregistre une hausse de 2,5 % par rapport à l'hiver précédent et dépasse son niveau de 2019¹ précédant la crise sanitaire (+1,9 %). La saison est marquée par la hausse de la part de marché du pavillon français et par l'arrêt de la baisse de l'offre sur le marché intra-métropolitain.

Carte 1 : Évolution de l'offre en sièges par zone géographique entre l'Hiver 2024-2025 et l'Hiver 2025-2026



¹ Offre programmée théorique dans la mesure où la crise COVID a commencé à produire des restrictions de déplacements sur certaines destinations dès février 2020, voir Méthodologie.

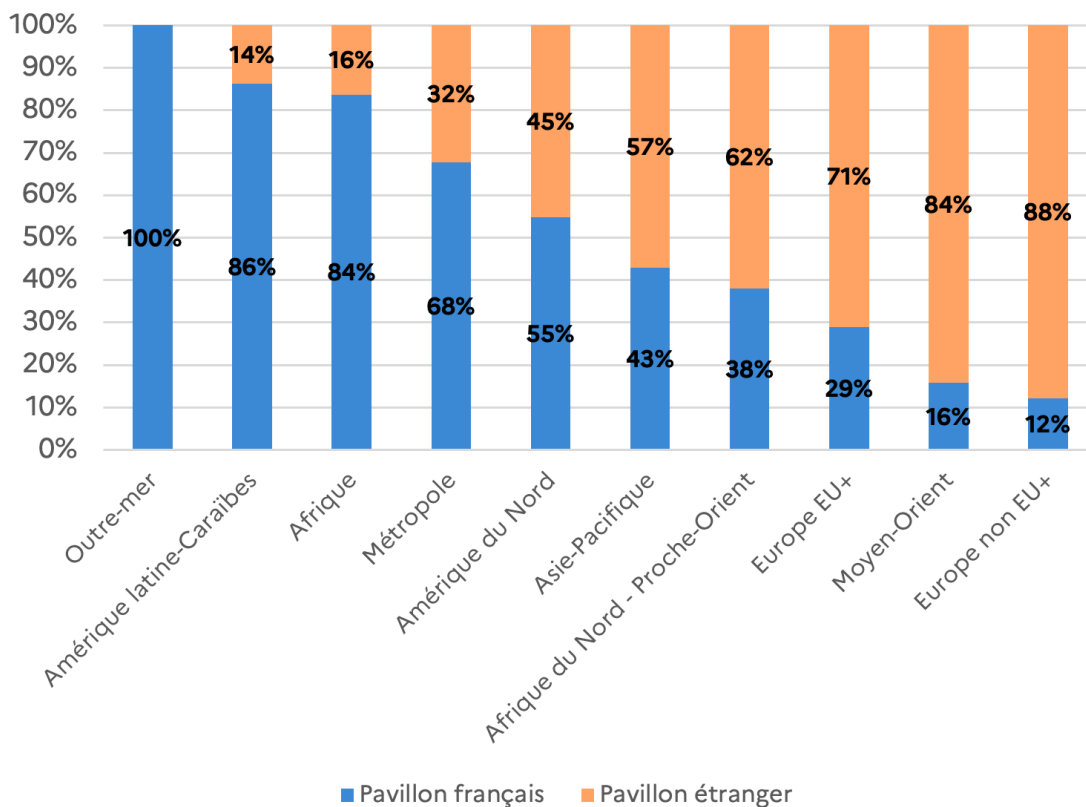


COMMENT SE COMPORTE LE PAVILLON FRANÇAIS SUR LES DIFFÉRENTS CONTINENTS ?

Toutes régions confondues, le pavillon français représente 42 % de l'offre au départ de France métropolitaine, soit 1 point supplémentaire par rapport à l'hiver précédent, en raison d'un niveau de croissance de l'offre (+ 5 %) supérieur à celui du pavillon étranger (+0,7 %).

L'Outre-mer² est exclusivement desservi par le pavillon français. Les compagnies françaises sont majoritaires vers l'Amérique latine-Caraïbes, l'Afrique, la France métropolitaine ainsi que vers l'Amérique du Nord. Elles sont minoritaires vers l'Asie-Pacifique, l'Afrique du Nord et le Proche-Orient, l'Europe EU+³, le Moyen-Orient ainsi que vers Europe non EU+⁴ (Figure 1).

Figure 1 : Répartition des pavillons français et étranger par région desservie au départ de France métropolitaine à l'hiver IATA 2025-2026, en proportion de sièges offerts



Source : Données OAG, traitements SDE3



QUELLE EST LA SITUATION PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE ?

L'offre sur le marché intra-métropolitain stagne (+0,1 %), traduisant une inflexion après plusieurs saisons à la baisse

Le marché intra-métropolitain représente près de 13 % de l'offre. L'hiver 2025-2026 signale un changement dans la tendance à la baisse observée ces dernières saisons. A l'hiver dernier, la réduction de l'offre concernait à la fois les liaisons radiales et transversales, tandis que seules les secondes sont affectées cet hiver (- 7 %). Le pavillon français gagne 1 point, atteignant 68 %. Il est porté par Air France qui renforce ses capacités (+4 %) sur plusieurs liaisons alimentant son hub à Roissy-CDG (Toulouse, Nice, Marseille, Bordeaux). Sa filiale à bas-coûts Transavia France, en revanche, contracte son offre. En ce qui concerne le pavillon étranger, seule l'espagnole Volotea gagne du terrain (+8 %), notamment en se positionnant sur de nouvelles liaisons transversales (dont la liaison sous OSP Poitiers-Lyon mais également Marseille-Bordeaux sur laquelle elle vient concurrencer EasyJet, ou encore Rennes-Toulouse face à Twin Jet). Parmi les réductions les plus notables, Ryanair enregistre -25 %. Elle suspend notamment la liaison Beauvais-Béziers, ouverte en 2011.

² Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, La Réunion, la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie.

³ Pays d'Europe appartenant à l'Union Européenne (UE), l'Espace Economique Européen (EEE), la Suisse et le Royaume-Uni.

⁴ Pays d'Europe n'entrant pas dans 2, ex : Turquie, Serbie.

L'Europe EU+ enregistre une augmentation modérée (+1 %) reposant uniquement sur le dynamisme du pavillon français (+8 %)

L'Europe EU+ représente 46,5 % de l'offre. Fort de son dynamisme face à un pavillon étranger en recul, le pavillon français gagne près de 2 points de part de marché (29 %). Transavia France soutient l'essentiel de la croissance de son pavillon, avec une hausse de plus de 30 %, renforçant principalement son offre à destination de l'Italie, de l'Espagne (plus de 90 000 sièges supplémentaires vers chacun des deux pays) ainsi que de l'Allemagne (+40 000 sièges). Quant au pavillon étranger, sa contraction peut être éclairée par la diminution opérée par Ryanair (-16 % soit -343 000 sièges). La compagnie suspend les liaisons qu'elle exploitait l'hiver précédent sur les aéroports de Bergerac, Brive et de Strasbourg. Ryanair confirme ainsi les annonces relatives à la réduction de ses capacités en France, qu'elle justifie par la hausse de la taxe sur les billets d'avions (TSBA) entrée en vigueur le 1er mars 2025.

L'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni continuent de former le trio de tête, concentrant la moitié de l'offre régionale. Les pays européens constituent un ensemble hétérogène : les plus petits en termes d'offre enregistrent - au plus - plusieurs dizaines de milliers de sièges, une dizaine d'autres pays comptabilisent des centaines de milliers de sièges tandis que cinq pays dépassent le million. La majorité des pays desservis à l'hiver 2025-2026 (15 sur 29) enregistrent une baisse de l'offre.

La Bulgarie franchit le seuil des 100 000 sièges avec une croissance de +55 % avec l'important développement de Wizzair.

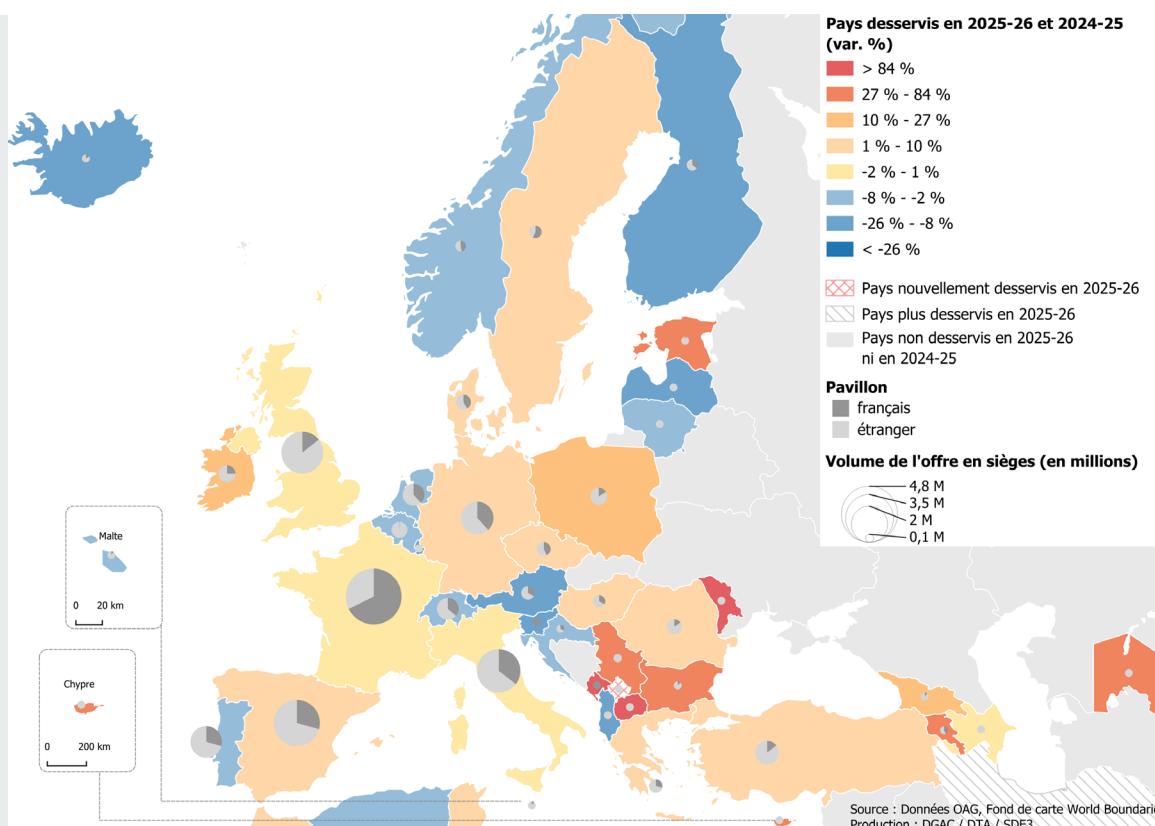
Le Portugal continue de perdre des sièges (-6 %) tandis que l'Allemagne, à rebours de la tendance observée les dernières saisons, en regagne (+5 %). La faillite de la compagnie islandaise PLAY conduit à une réduction de l'offre vers ce pays (-26 %).

L'offre à destination de l'Europe non EU+ a le taux d'évolution le plus élevé (+15 %), portée par les pavillons français et étranger

L'Europe non EU+ représente 3 % de l'offre. La hausse du pavillon français (+14 %) repose sur Transavia France qui renforce sa desserte d'Istanbul en ouvrant une liaison au départ d'Orly vers le deuxième aéroport de la ville (Sabiha Gökçen), s'ajoutant à la liaison déjà en place vers le hub stambouliote. La maison-mère, en revanche, diminue ses capacités sur les liaisons qu'elle opère (CDG-Erevan, CDG-Tbilissi et CDG-Istanbul).

La Turquie reste le pays avec l'offre la plus importante de la région bien que sa part de marché diminue (68 %, soit -6 points). La moindre concentration du marché turc résulte de la forte croissance de l'offre à destination d'autres pays, tels que la Moldavie (+131 % avec l'arrivée de Wizzair, soit autant de sièges supplémentaires que vers la Turquie) qui passe de la 6e à la 3e place régionale en termes de niveau d'offre, de la Serbie (+31 %) qui conserve le 2e rang, de l'Arménie (+63 %) ou encore de la Macédoine (+217 %). Le Kosovo est nouvellement desservi cet hiver (maintien de la liaison Lyon-Pristina exploitée par EasyJet, ouverte à l'été 2025).

Carte 2 : Évolution de l'offre en sièges en Europe entre l'hiver 2024-2025 et l'hiver 2025-2026



L'offre vers l'Afrique du Nord et le Proche-Orient repart à la hausse cet hiver (+5 %)

L'Afrique du Nord et le Proche-Orient représentent 15 % de l'offre. La hausse des capacités repose sur les deux pavillons, les compagnies françaises conservant ainsi 38 % des parts de marché. Transavia France concentre à elle seule plus d'un quart de l'offre régionale, son dynamisme ne faiblissant pas (+10 % par rapport à l'hiver précédent). Elle ouvre 13 nouvelles liaisons sur le marché marocain, principalement au départ d'aéroports de province (Lille, Marseille, Rennes, Toulouse, Bordeaux, Brest, Biarritz et Deauville). Ryanair réduit son offre (-5 %) mais dans des proportions moindres qu'en Europe EU+.

Le Maroc, l'Algérie et la Tunisie concentrent 86,5 % de l'offre régionale, le deuxième pays étant le seul dont l'offre diminue (-3 %).

L'évolution de l'offre varie davantage parmi les pays du Proche-Orient. L'Égypte est en hausse de 24 % avec le renforcement majeur d'EasyJet (+158 %) mais également de Transavia France (+17 %), leader sur le marché égyptien, ainsi que de Vueling (+33 %), cependant plus discrète en termes de volume d'offre. La croissance de l'offre concerne également Israël (+31 %) – où elle est uniquement le fait du pavillon israélien – ainsi que le Liban (+ 8%) avec la consolidation de la compagnie porte drapeau, Middle East Airlines⁵. En revanche, la Jordanie accuse une perte de 30 000 sièges (soit -45 %), partiellement liée au retrait du pavillon français.

Le dynamisme de l'Afrique (+8 %) repose sur les pavillons français et étranger, ce dernier repartant à la hausse cet hiver

L'Afrique représente 3,5 % de l'offre. Le pavillon français perd quasiment 1 point de part de marché, bien qu'il reste largement majoritaire (84 %). La croissance du pavillon étranger résulte du lancement par la compagnie ivoirienne – Air Côte d'Ivoire – de sa première ligne hors d'Afrique (Abidjan-Paris), mettant fin au monopole du pavillon français. La Côte d'Ivoire rejoint ainsi le Kenya, l'Île Maurice, le Sénégal ainsi que le Cap Vert, seuls pays desservis par les deux pavillons (sur 26 pays desservis au total). L'Éthiopie est le seul pays vers lequel le pavillon étranger a le monopole.

La Côte d'Ivoire devient le premier pays desservi, en termes de volume d'offre, devant le Sénégal et l'Île Maurice. L'offre à destination du Cap Vert poursuit sa hausse (+45 %) assurée par Transavia France, le pays passant du 10e au 5e rang régional.

Tandis que le Niger et le Burkina-Faso avaient cessé d'être desservis à l'hiver 2024-2025 pour des raisons politiques, une offre de sièges a été déposée par Air France à destination des deux pays pour la saison hiver à venir. Néanmoins, à ce stade, la desserte de ces deux pays par Air France est toujours suspendue.

L'offre ultra-marine en Afrique (océan Indien) s'accroît (+2 %), que ce soit à destination de La Réunion ou de Mayotte

Les îles de La Réunion et de Mayotte représentent 32 % de l'offre vers les Outre-mer. Air Austral, Air France et French Bee augmentent leurs offres respectives tandis que Corsair maintient le même nombre de sièges vers Mayotte et en propose moins qu'à l'hiver précédent vers La Réunion.

L'offre à destination du Moyen-Orient croît de 8 %, le pavillon français se révélant particulièrement dynamique

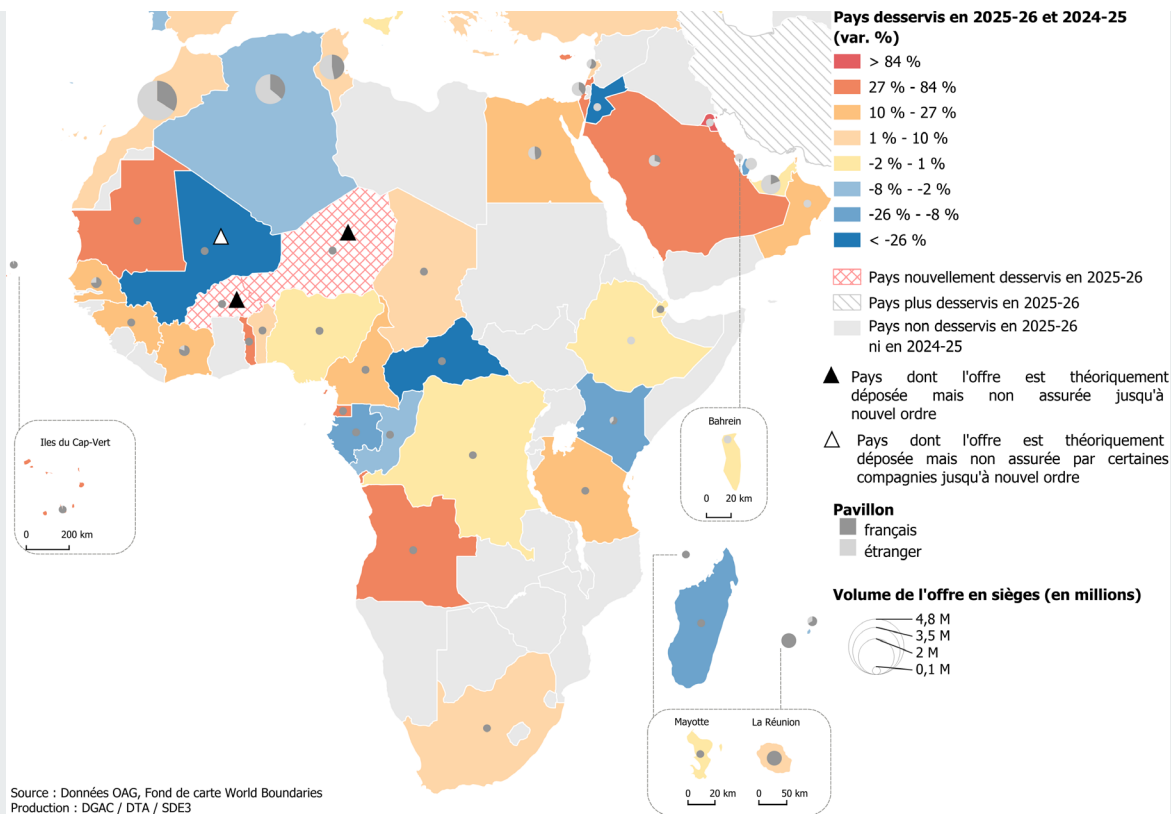
Le Moyen-Orient représente 3 % de l'offre. Le pavillon français (Air France et sa filiale à bas coûts) gagne plus d'un point, atteignant 16 % de part de marché.

L'Arabie Saoudite connaît une hausse importante (+78 %), devenant le deuxième marché derrière les Emirats arabes unis (dont l'offre est similaire à l'hiver précédent) et devant le Qatar – le différentiel d'offre avec ce dernier étant cependant très faible. La progression de l'offre s'explique par l'ouverture de plusieurs liaisons au départ d'aéroports régionaux français (Bordeaux, Lyon, Marseille, Toulouse) mais également de Paris, principalement à destination de Médine, site majeur de pèlerinage. Alors que Transavia France développe ces nouvelles liaisons entre la province et l'Arabie Saoudite, elle ferme dans le même temps celles à destination des Emirats arabes unis opérées l'hiver dernier. Air France prolonge la liaison CDG-Riyad, ouverte à l'été 2025. Le Koweït voit ses capacités doubler (+119 %) sur l'unique liaison qui le lie à la France, assurée par la compagnie nationale.

L'offre à destination du Qatar est quant à elle en baisse, notamment en raison de la fermeture de la liaison Lyon-Doha, ouverte à l'été 2023.

⁵ Pour l'ensemble des pays du Proche-Orient, l'offre prévisionnelle déposée par les compagnies aériennes pourrait cependant être amenée à évoluer en raison du contexte géopolitique.

Carte 3 : Évolution de l'offre en sièges en Afrique et au Moyen-Orient entre l'Hiver 2024-2025 et l'Hiver 2025-2026



L'offre vers l'Amérique du Nord enregistre l'un des taux de croissance les plus faibles (+1 %) mais repart cependant à la hausse, en comparaison à l'hiver précédent, en raison du dynamisme de la destination Canada

L'Amérique du Nord représente 6 % de l'offre.

Les **États-Unis** représentent les trois quarts de l'offre vers l'Amérique du Nord. La destination s'essouffle de nouveau cet hiver (-1 %). Des vols sont assurés entre Paris et 20 villes aux États-Unis ainsi qu'entre Nice et New York. Denver et San Diego ne sont plus desservies cet hiver mais Orlando l'est nouvellement (par Air France). Le pavillon français – composé d'Air France, French Bee, Air Tahiti Nui et La Compagnie – maintient sa part de marché à 58 %. Air Tahiti Nui a suspendu sa liaison Paris-Seattle mais renforce sa desserte de Los Angeles. Le pavillon étranger (Delta, United, American, JetBlue) perd une compagnie cet hiver en raison de la suspension – annoncée pour l'été – de la liaison pour la saison hivernale uniquement – de l'unique liaison qu'assurait la bas-coûts norvégienne Norse Atlantic, Paris-New York. Seule United renforce l'offre déjà existante l'hiver précédent (+10 % de sièges au total sur les quatre liaisons exploitées).

Le **Canada**, contrairement à son voisin, continue de croître (+6 %) sous l'impulsion des pavillons français et étranger. Des vols sont de nouveau assurés entre Paris et 6 six villes canadiennes (Montréal, Vancouver, Toronto, Ottawa, Calgary et Québec) ainsi qu'entre cinq villes françaises de province (Lyon, Marseille, Toulouse, Nantes ainsi que Bordeaux, habituellement assuré durant la saison estivale et proposée à partir de la fin de cet hiver). Du côté du pavillon français, la bas-coût French Bee prolonge la liaison Orly-Montréal inaugurée à l'été 2025, confirmant ainsi sa place sur le marché canadien. Air France consolide uniquement sa liaison CDG-Montréal, allégeant son offre à destination de Toronto, Vancouver et Ottawa. Le pavillon étranger est le seul à assurer les liaisons avec les villes françaises de province.

L'offre à destination de l'Amérique latine et Caraïbes poursuit sa hausse (+4,4 %), uniquement portée par le pavillon français

L'Amérique latine et Caraïbes représente moins de 3 % de l'offre. Le pavillon français (Air France et Air Caraïbes) gagne 4 points, atteignant 86 % de part de marché (76 % étant attribués à l'activité d'Air France). Sa progression résulte de la combinaison de la croissance des compagnies françaises (+ 10 %) et de la chute de l'offre proposée par le pavillon étranger (-20 %). Le pavillon français assure seul la desserte de la majorité des pays de la région, à l'exception du Brésil (concurrence de LATAM, la bas-coût Azul ayant mis fin à la desserte Paris-Sao Paulo pour la saison hivernale⁶), du Mexique (concurrence d'Aeromexico), de la Colombie (concurrence d'Avianca depuis l'été 2024) ainsi que de la République dominicaine⁷, destinations vers lesquelles il est cependant majoritaire. Air France réactive la desserte de Punta Cana après y avoir mis fin à partir de l'été 2023 en raison de l'instauration d'une surtaxe locale sur le kérosène. Air Caraïbes revient sur Samana (République dominicaine) et Saint-Martin (partie néerlandaise) mais suspend sa desserte de Haïti.

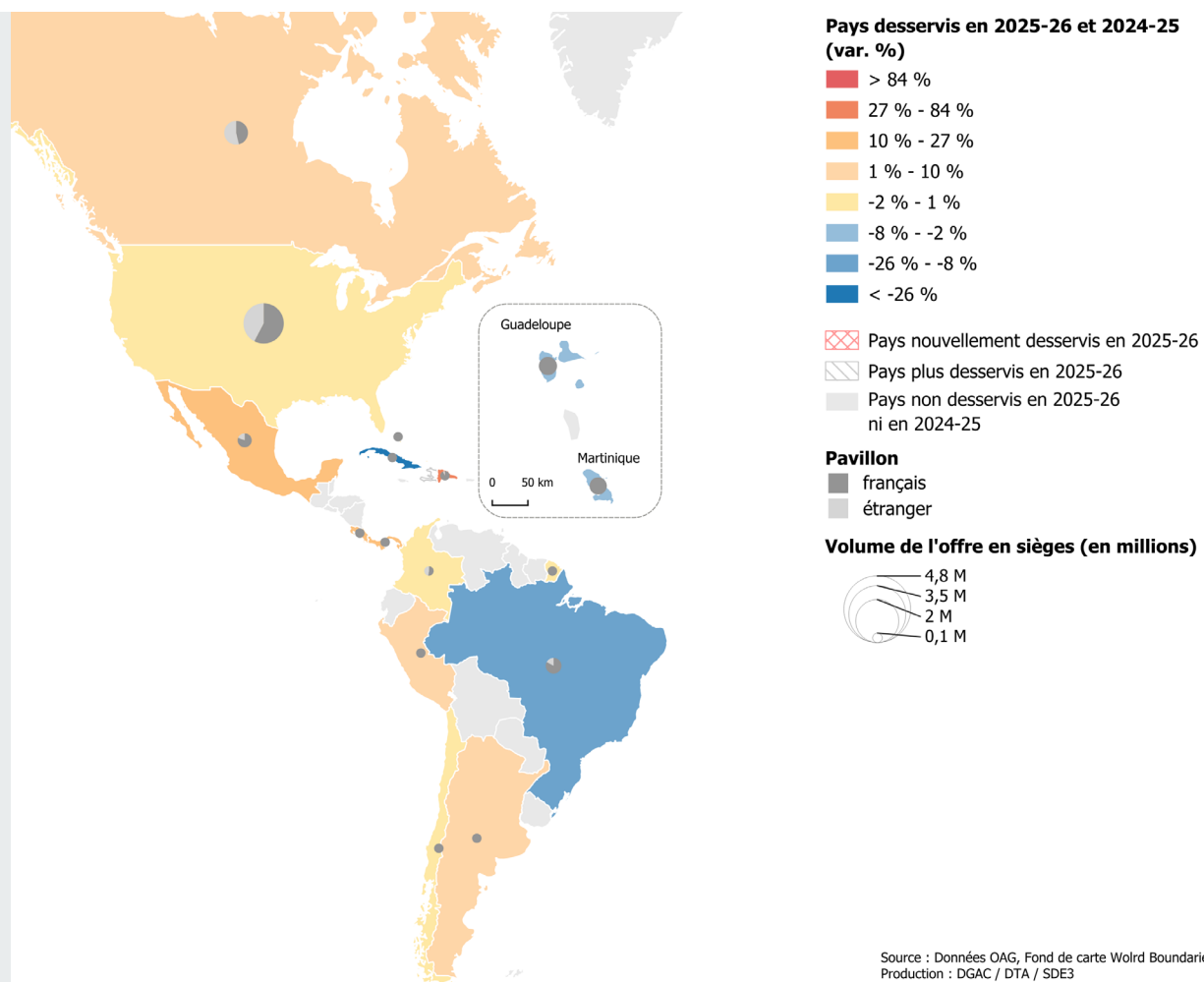
⁶ La compagnie justifie l'interruption de la liaison en raison d'une demande plus faible durant l'hiver européen ainsi que des coûts opérationnels plus élevés à cette période.

⁷ Le spécialiste de la distribution aérienne, Euroairlines, commercialise des vols charters entre Roissy-CDG et Punta Cana. Cela représente environ 6 000 sièges durant la saison hiver 2025-2026.

L'offre vers les Outre-mer en Amérique (Antilles-Guyane) est en recul de 3 %

Les deux îles antillaises et la Guyane représentent 64 % de l'offre vers les Outre-mer. Si les trois destinations sont concernées par une baisse de l'offre, la Martinique l'est davantage (-4 %) notamment en raison de l'allègement d'Air France (- 12 000 sièges environ entre Paris et Fort-de-France). Corsair maintient ses liaisons saisonnières au départ de province mais les inverse par rapport à l'hiver précédent : Nantes est reliée à Pointe-à-Pitre et Bordeaux à Fort-de-France.

Carte 4 : Évolution de l'offre en sièges en Amérique entre l'Hiver 2024-2025 et l'Hiver 2025-2026



L'offre vers l'Asie-Pacifique croît de 7 %, davantage stimulée par le pavillon étranger

L'Asie-Pacifique représente 4 % de l'offre. Le pavillon français, malgré une croissance de 3 %, continue de perdre des parts de marché, atteignant 43 % (soit près de 2 points en moins).

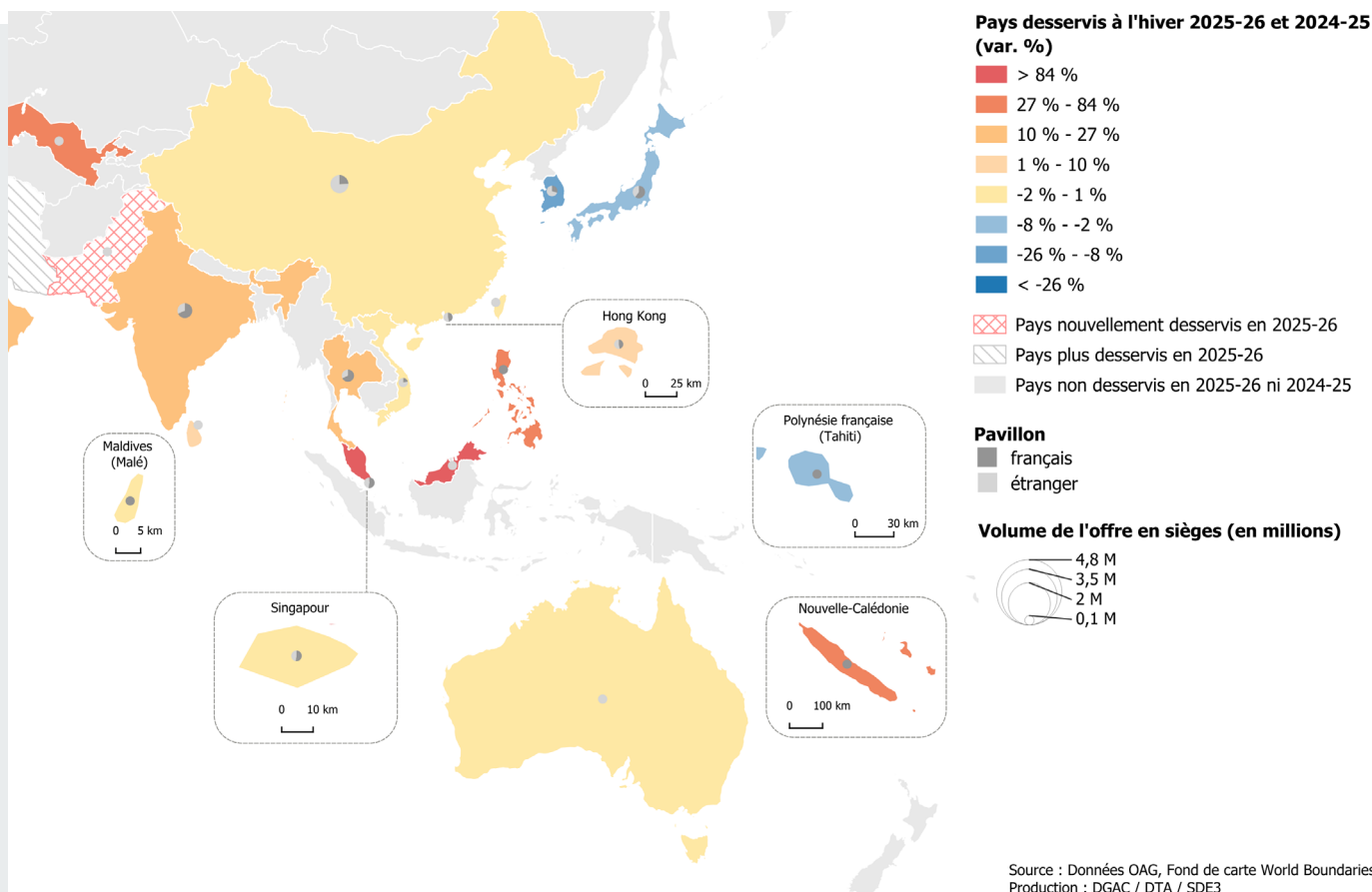
La Chine, l'Inde et le Japon concentrent la moitié de l'offre vers la région. L'Inde se distingue par son dynamisme (+14 %) qui est celui d'Air India en particulier. En effet, la compagnie – qui a absorbé Vistara à la fin de l'année dernière – a doublé son offre par rapport à l'hiver précédent. Le niveau de capacités varie peu à destination de la Chine, pays leader de la région (23 % des parts de marché). China Eastern développe une nouvelle liaison entre Paris et Nankin tandis que Shanghai Airlines met fin à la liaison Marseille-Shanghai lancée l'hiver dernier.

Le marché thaïlandais se consolide (+14 %), avec l'ouverture notamment de la liaison Paris-Phuket ainsi que la hausse de l'offre, par Air France et Aircalin, vers Bangkok. La Malaisie passe du 15e au 10e rang régional (en termes de niveau d'offre), à la suite de la mise en service de la desserte de Kuala Lumpur à partir de la fin de l'hiver dernier. Le Pakistan est de nouveau desservi cet hiver, Pakistan International Airlines ayant remis en service la liaison entre Paris et Islamabad à l'été 2025 à la suite de la levée de l'interdiction imposée par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

L'offre vers l'Outre-mer en Asie-Pacifique (Polynésie française et Nouvelle-Calédonie) est en hausse (+5 %) ; Aircalin renforce la desserte de Nouméa via Bangkok

La Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie représentent 4 % de l'offre vers l'Outremer. L'offre se réduit à destination de la première en raison de la suspension par Air Tahiti Nui de la liaison CDG-Papeete via Seattle. La compagnie compense partiellement cette fermeture en renforçant la liaison avec escale à Los Angeles. La Polynésie française (Papeete) est également desservie par Air France (via Los Angeles) et French Bee (via San Francisco). A destination de la Nouvelle-Calédonie, Aircalin augmente le nombre de sièges sur la liaison CDG-Nouméa via Bangkok, inaugurée l'hiver dernier.

Carte 5 : Évolution de l'offre en sièges en Asie-Pacifique entre l'Hiver 2024-2024 et l'Hiver 2025-2026



 MÉTHODOLOGIE

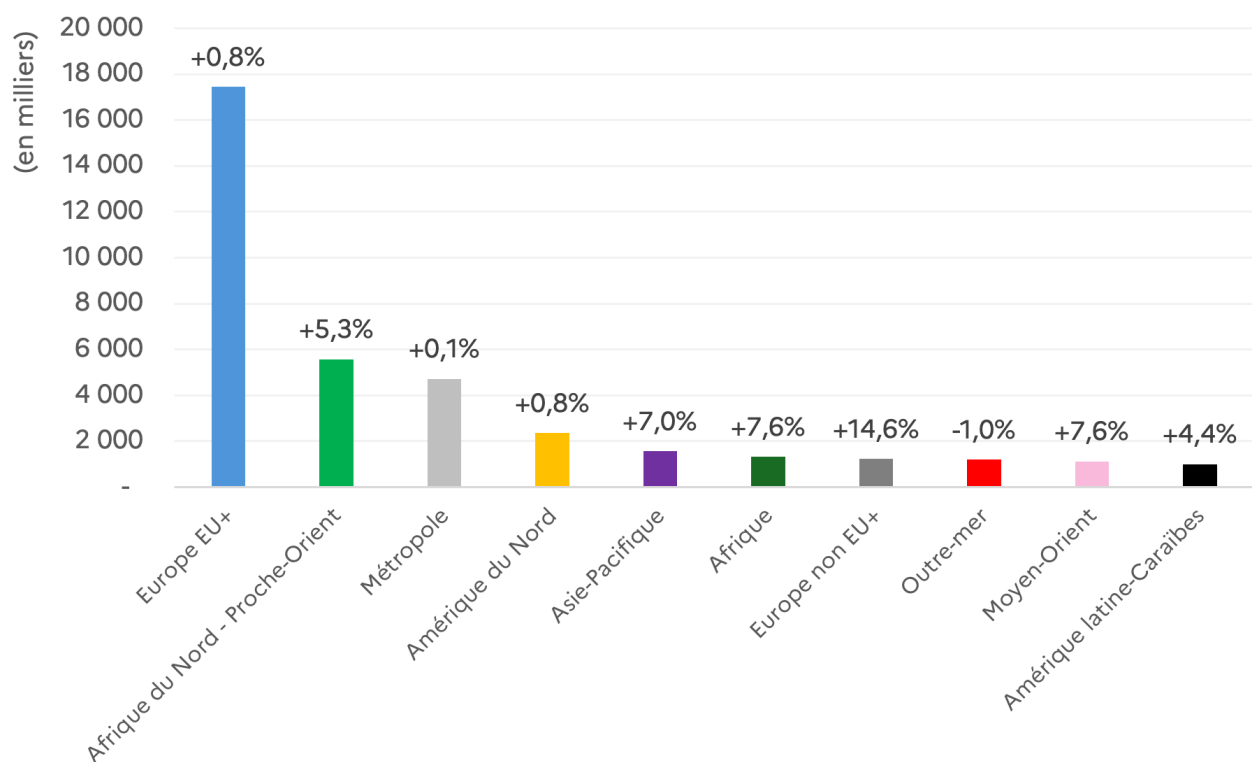
L'extraction des données OAG hiver 2025-2026 a été réalisée le 6 octobre 2025 et correspond à l'offre en sièges au départ de France métropolitaine (offre aller pour les vols domestiques, ultramarins et internationaux). Les données relatives à l'hiver 2024-2025 ont quant à elles été extraites le 7 octobre 2024. La saison IATA hiver 2025-2026 compte le même nombre de jours (153) que la saison IATA hiver 2024-2025.

Les cartes mettent en évidence trois informations :

- La variation (en %) de l'offre en sièges vers les différentes zones et pays desservis depuis la France entre la saison IATA hiver 2024-2025 et 2025-2026, représentée par des aplats de couleur dégradés.
- Le volume de l'offre en sièges à l'hiver 2025-2026 (diamètre des diagrammes).
- La répartition entre les pavillons français et étranger pour chaque pays desservi (remplissage du diagramme en gris foncé pour le pavillon français, en gris clair pour le pavillon étranger).

 ANNEXES

Figure 2 : Répartition géographique de l'offre en sièges au départ de France métropolitaine à l'hiver 2025-2026 et variation de l'offre par rapport à la saison IATA hiver 2024-2025



Source : Données OAG, traitements SDE3



ANNEXES

Tableau 1 : Évolution de l'offre en sièges par zone géographique (saison IATA hiver 2025-2026 / hiver 2024-2025)

		Sièges (en milliers, un sens)		Variation entre Hiver 2024-2025 et Hiver 2025-2026		Saison Hiver 2025-2026	
Destination	Pavillon	Hiver 2024-2025	Hiver 2025-2026	Absolue	%	Pavillon français	Part région
OFFRE DOMESTIQUE							
Métropole	FR	3 135	3 191	56	1,8%		
	ETR	1 575	1 526	-50	-3,1%		
TOTAL Métropole		4 711	4 717	6	0,1%	67,7%	12,6%
Outre-Mer	FR	1 212	1 200	-12	-1,0%		
	ETR	0	0	0			
TOTAL Outre-Mer		1 212	1 200	-12	-1,0%	100,0%	3,2%
OFFRE MOYEN-COURRIER							
Europe-EU+	FR	4 684	5 042	357	7,6%		
	ETR	12 630	12 411	-220	-1,7%		
TOTAL Europe-EU+		17 315	17 452	137	0,8%	28,9%	46,5%
Europe-Non-EU+	FR	130	149	19	14,3%		
	ETR	946	1 085	138	14,6%		
TOTAL Europe-Non-EU+		1 077	1 234	157	14,6%	12,1%	3,3%
Afrique du Nord et Proche-Orient	FR	1 999	2 125	126	6,3%		
	ETR	3 299	3 452	153	4,6%		
TOTAL Afrique du Nord et Proche-Orient		5 298	5 577	279	5,3%	38,1%	14,9%
OFFRE LONG-COURRIER							
Moyen-Orient	FR	151	178	27	18,1%		
	ETR	896	948	52	5,8%		
TOTAL Moyen-Orient		1 047	1 127	79	7,6%	15,8%	3,0%
Afrique	FR	1 030	1 099	69	6,7%		
	ETR	189	214	24	12,8%		
TOTAL Afrique		1 219	1 312	93	7,6%	83,7%	3,5%
Asie	FR	656	675	19	2,9%		
	ETR	816	900	84	10,2%		
TOTAL Asie-Pacifique		1 473	1 575	103	7,0%	42,9%	4,2%
Amérique latine et Caraïbes	FR	788	865	77	9,8%		
	ETR	172	138	-35	-20,0%		
TOTAL Amérique latine et Caraïbes		960	1 002	42	4,4%	86,2%	2,7%
Amérique du Nord	FR	1 276	1 291	15	1,1%		
	ETR	1 060	1 065	5	0,4%		
TOTAL Amérique du Nord		2 336	2 356	19	0,8%	54,8%	6,3%
TOTAL GÉNÉRAL		36 647	37 551	904	2,5%	42,1%	
OFFRE PAR PAVILLON	FR	15 061	15 813	752	5,0%		
	ETR	21 586	21 738	152	0,7%		