

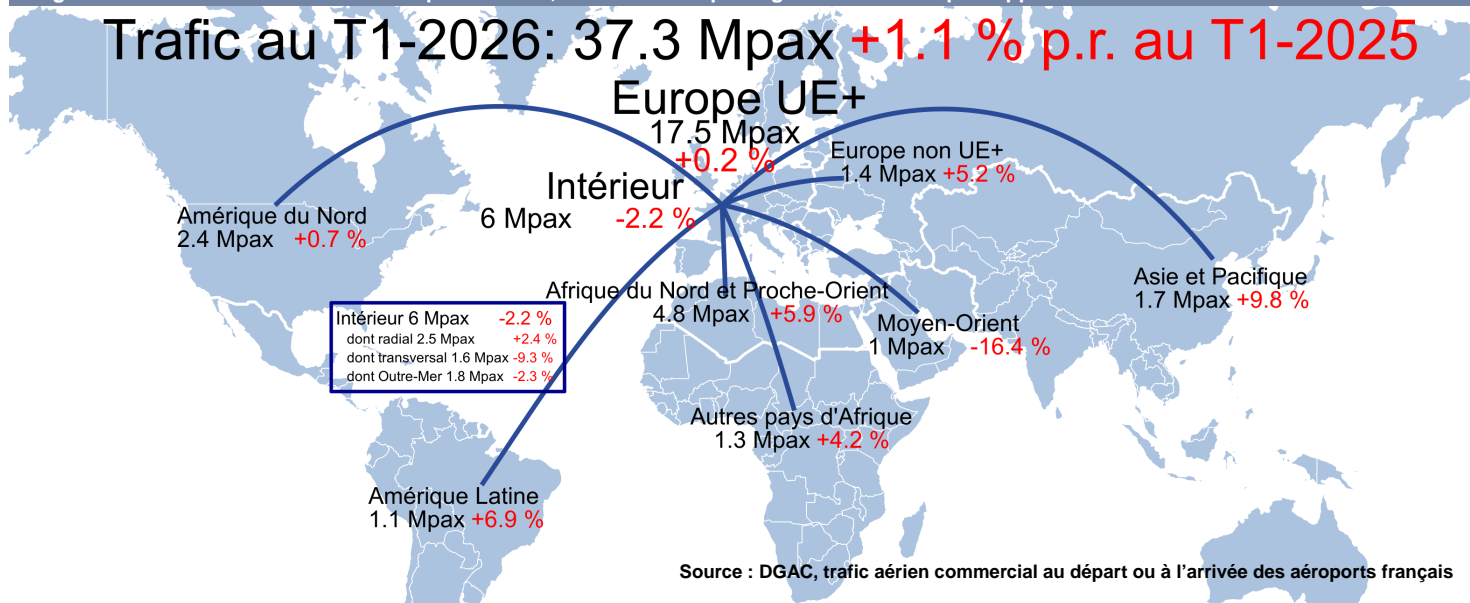
## Faible croissance sur le trimestre et offre réduite en mars de 200 000 sièges vers le Moyen-Orient

Au premier trimestre 2026, le trafic aérien commercial s'élève à 37,3 millions de passagers à l'arrivée et au départ de France, en hausse de 1,1% par rapport au premier trimestre 2025. Cette croissance résulte d'une forte dynamique avec les pays du Maghreb et d'une hausse du taux de remplissage des avions vers l'Asie. L'impact du conflit au Moyen-Orient sur les prix est limité ce trimestre, les réservations ayant essentiellement été réalisées avant mars. Le principal impact porte sur la baisse de l'offre vers le Proche et le Moyen-Orient, estimée à -200 000 sièges pour la France, soit environ 160 000 passagers, la majorité étant habituellement en correspondance vers des destinations plus lointaines d'Asie et du Pacifique. Cette baisse d'offre est donc avant tout une baisse de connectivité avec l'Asie et le Pacifique, par ailleurs non compensée par une hausse des vols directs entre la France et l'Asie. Le trafic aérien tout cargo, quant à lui, baisse en France et en Europe. Au contexte de conflit s'ajoute la mise en place de la taxe sur les petits colis en France, dont l'un des effets est de repositionner le cargo des compagnies chinoises et françaises, notamment en Belgique et aux Pays-Bas.

### Hausse de trafic de 1,1% au T1

Avec 37,3 millions de passagers, le trafic du premier trimestre (T1-2026) augmente de 1,1% par rapport au T1-2025. En dehors des liaisons avec les pays du Maghreb, l'offre de transport de passagers croît peu et moins en France qu'ailleurs en Europe (différence de 1,5 point environ). La hausse de trafic s'explique surtout par une hausse du remplissage des avions, en particulier sur le long courrier vers l'Asie, et particulièrement au mois de mars. Les vols qui étaient déjà programmés ont connu une augmentation soudaine sur les semaines ayant suivi le démarrage du conflit au Moyen-Orient et de la guerre en Iran, pour atteindre des taux de remplissage rarement constatés : les avions ont été remplis à plus de 90% sur plusieurs liaisons directes avec la Chine, dépassant les taux observés lors de la Golden Week d'octobre. Cependant, les conséquences du conflit sont encore peu visibles sur l'ensemble du trimestre : d'une part le trafic avec le Moyen-Orient représente 3% du trafic aérien français et, d'autre part, l'impact du conflit porte sur un seul des trois mois du trimestre.

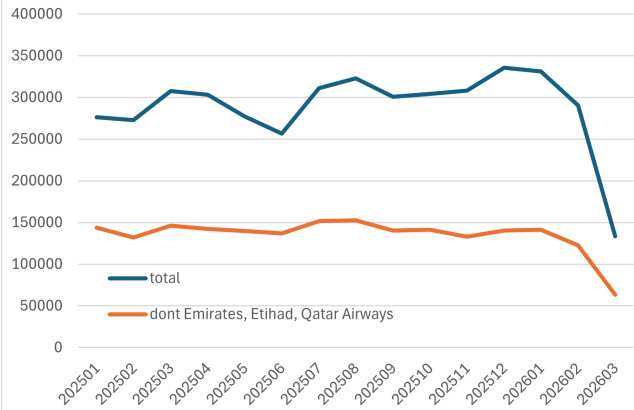
Figure 1 : Trafic en France au T1-2026 par faisceau, en millions de passagers et évolution par rapport au T1-2025



## Offre réduite de 200 000 sièges vers le Proche et le Moyen-Orient en mars

Le nombre de sièges offerts au départ de France vers les pays du Proche et du Moyen-Orient était de 280 000 en mars 2024, 310 000 en mars 2025 et 130 000 en mars 2026. La baisse de l'offre au départ de France vers le Proche et le Moyen-Orient entre mars 2025 et mars 2026 a été calculée à -200 000 sièges. La moitié de cette perte de 200 000 sièges touche les pays du Golfe, un quart concerne Israël, et un quart le reste du Proche et du Moyen-Orient.

Figure 2 : Nombre de sièges au départ de France métropolitaine vers le Proche et le Moyen-Orient, mois par mois



Source : estimation DGAC-DTA-SDE à partir de plusieurs sources

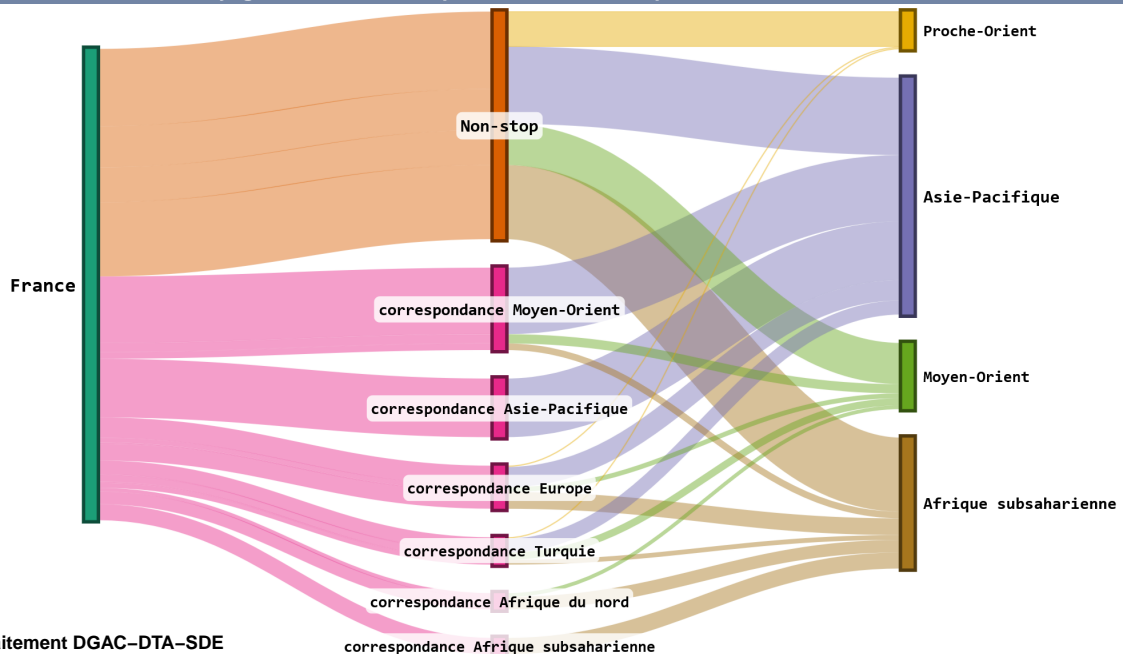
Dans le même temps, l'offre au départ de France vers l'ensemble des pays d'Asie et du Pacifique continue d'augmenter au premier trimestre 2026 (y compris en mars) par rapport à 2025. Cette hausse est imputable à un rattrapage de trafic vers l'Asie-Pacifique, le seul à ne pas être revenu à son niveau d'avant-crise COVID. Cependant, cette hausse des vols directs avec l'Asie ne compense pas la baisse des vols indirects, en correspondance via les hubs du Moyen-Orient et les compagnies du Golfe, pour un ensemble de raisons. D'abord, les compagnies européennes n'ont pas les capacités disponibles pour pallier la baisse d'activité du trafic transitant via le Golfe. Ensuite, les accords bilatéraux entre pays ne

permettent pas de démultiplier les vols. De surcroît, l'exploitation des compagnies en termes de personnels et de logistique est complexe à réorganiser sur une très courte période. Par ailleurs, les programmes de vols déposés à l'avance sont difficilement modifiables étant donné l'antériorité des réservations par les voyageurs, le plus souvent 1 à 2 mois à l'avance. Enfin, les survols des pays sont très limités et les couloirs aériens étroits pour les compagnies européennes à destination de l'Asie.

## Rôle pivot du Moyen-Orient dans les liaisons avec l'Asie et le Pacifique concernant 160 000 voyageurs en mars

La baisse de 200 000 sièges offerts au départ de France correspond à environ 160 000 voyageurs, sur la base d'un taux de remplissage d'environ 80%. Par ailleurs, 70% des voyageurs à destination du Moyen-Orient et d'Asie-Pacifique sont des résidents français (source DGAC enquête passagers). Il est par conséquent probable que cette baisse d'offre concerne très majoritairement les passagers résidant en France.

Figure 3 : destinations finales des voyageurs aériens au départ de France métropolitaine, en mars 2025

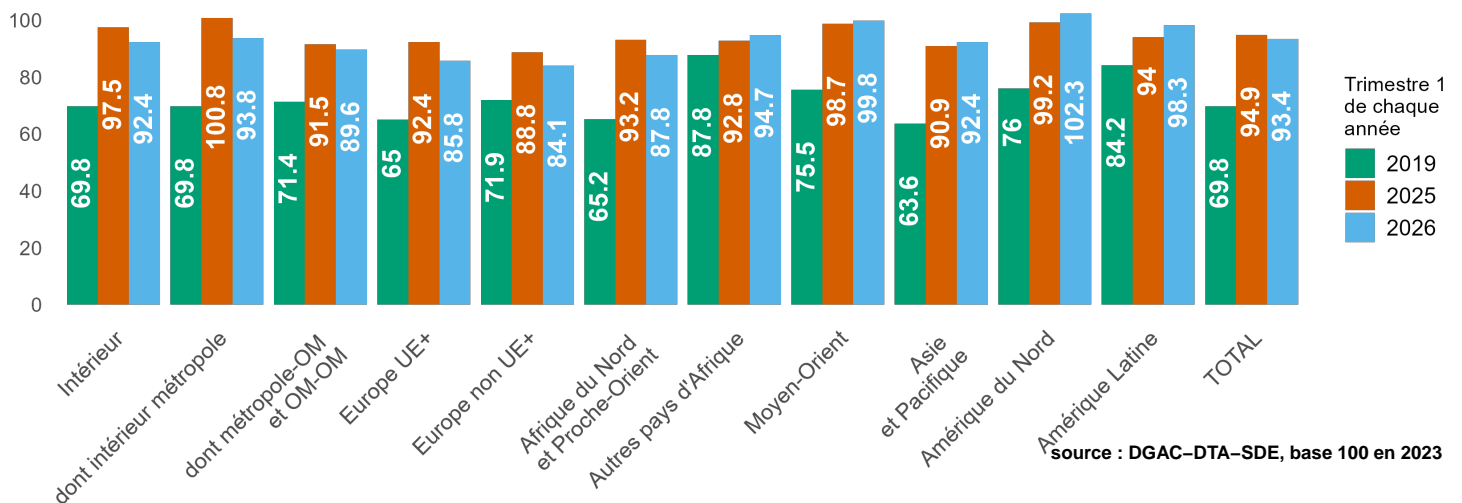


Au fil des dernières décennies, les hubs des Emirats Arabes unis, du Qatar, désormais d'Oman et d'Arabie saoudite, se sont imposés comme des places incontournables de correspondance reliant l'Europe à l'Asie. La quasi-fermeture de ces hubs lors des premiers jours du conflit en mars 2026, puis leur reprise très partielle, ont eu un impact sur de nombreuses régions géographiques. En période « normale » (référence mars 2025), plus d'un quart (28 %) des passagers voyageant entre la France et l'Asie-Pacifique utilisent un hub moyen-oriental, et par ailleurs 6 % pour le hub d'Istanbul. La connectivité via les hubs du Moyen-Orient est indispensable pour les pays asiatiques qui ne sont pas desservis directement depuis la France, tels que l'Indonésie, le Cambodge... La connectivité est également très importante pour des pays tels que la Chine, le Japon, la Thaïlande, où les passagers aériens sont deux tiers à voyager via des hubs (principalement du Moyen-Orient, mais aussi via Singapour, Hong-Kong et plus marginalement via Francfort ou Amsterdam), tandis qu'un tiers des passagers voyagent en vol direct. Les hubs du Moyen-Orient assurent aussi une connectivité modérée avec les pays de l'Afrique subsaharienne, principalement vers l'Afrique australe et orientale, auprès de 5 % des passagers, la grande majorité voyageant en vols directs. Le Moyen-Orient joue un rôle marginal dans la connectivité du Proche-Orient, l'immense majorité des passagers empruntant des vols directs depuis la France.

## Baisse des prix des billets d'avion de 1,6%

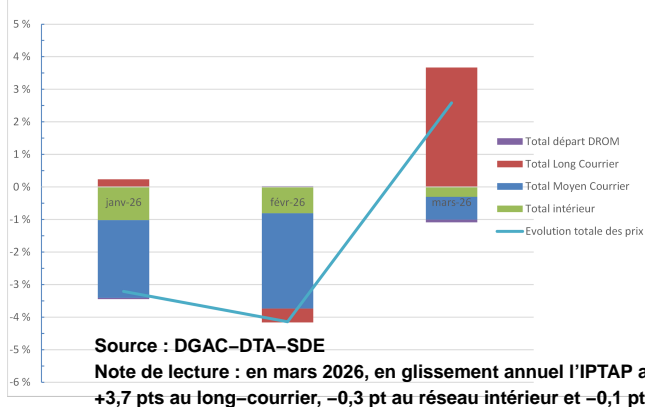
Les prix ont diminué en janvier et février, dans la tendance de fin 2025 et dans un contexte de baisse des prix du kérosène. A l'inverse, les prix augmentent en mars, avec la forte demande sur le long courrier et les taux de remplissage exceptionnels. Le prix du kérosène a eu peu d'impact en mars 2026, les compagnies l'ayant payé au prix établi en février 2026. Dans l'ensemble du 1er trimestre 2026, compte tenu de ces évolutions mensuelles contradictoires, les prix des billets d'avion ont reculé de 1,6 % par rapport au 1er trimestre 2025.

Figure 4 : Indice des prix du transport aérien de passagers au T4-2025, comparé au même trimestre en 2024 et en 2019



## Malgré une hausse de 2,6 % en mars

Figure 5 : Evolution de l'IPTAP en mars et contributions



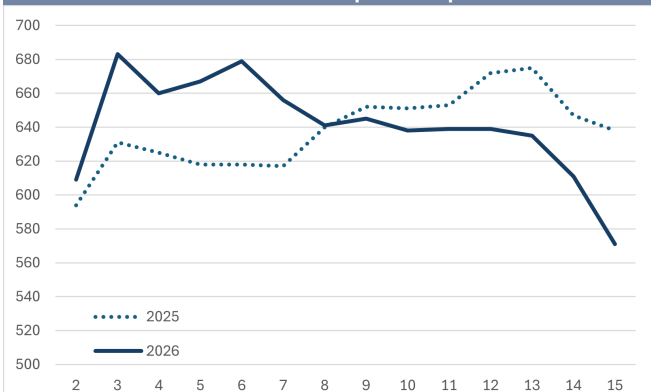
La hausse des prix des billets d'avion au départ de France s'établit à +2,6 % en mars 2026 par rapport à mars 2025. Les prix sur le long courrier contribuent à cette hausse, notamment à destination de l'Asie-Pacifique et à l'exception de l'Outre-Mer. À l'inverse, les prix sur le moyen et le court courrier contribuent à la baisse, conduisant à une hausse « modérée » en mars, compte tenu du conflit au Moyen-Orient.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer la hausse modérée des prix en mars. La méthode de relevé des prix se limite aux allers-retours, tandis que les allers simples, souvent plus chers car ils correspondent aux situations d'urgence ou de rapatriement, ne sont pas pris en compte. De plus, les prix ne reflètent pas uniquement les réservations de dernière minute, les plus chères, mais l'ensemble des réservations, le plus souvent payées un à deux mois à l'avance et beaucoup moins chères. Les hausses de prix interviendront au deuxième trimestre si la situation de crise perdure, en lien avec la hausse des coûts du kérosène et l'application de surcharges par certaines compagnies.

## Transport tout cargo en baisse à partir de la semaine 9, en mars 2026

Le transport aérien de marchandises représente moins de 1% du transport de marchandises maritime et routier (en tonnage, cf. SDES Le transport de marchandises en 2023), mais 35% en valeur de biens transportés (source Douanes). Il est concentré à plus de 80% sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en France. Le transport aérien de marchandises repose environ pour moitié (en tonnes) sur les vols transportant simultanément des passagers et du fret. L'autre moitié repose sur les vols cargo. Avant ce trimestre, l'évolution des vols cargo était stable voire en légère baisse en France comme en Europe depuis 2025.

Figure 6 : Nombre de vols tout cargo depuis l'étranger à destination de la France métropolitaine par semaine



Source : estimations DGAC-DTA-SDE à partir de plusieurs sources

Cependant, le trafic cargo subit deux effets à partir de mars 2026, surtout à partir de la semaine 9 : au contexte de conflit qui touche les vols cargo de certaines compagnies du Golfe, s'ajoute la taxe sur les petits colis en France mise en œuvre en mars. L'un des effets de cette taxe est de repositionner les vols cargo des compagnies chinoises, en progression de 40% depuis 3 ans, dans d'autres pays d'Europe, en particulier en Belgique et aux Pays-Bas. La taxe sur les petits colis conduit également à réorganiser les vols cargo des compagnies françaises en Belgique. Au total, ce sont environ 40 vols cargo par semaine à destination de la France qui se posent désormais dans les pays proches de la France.