

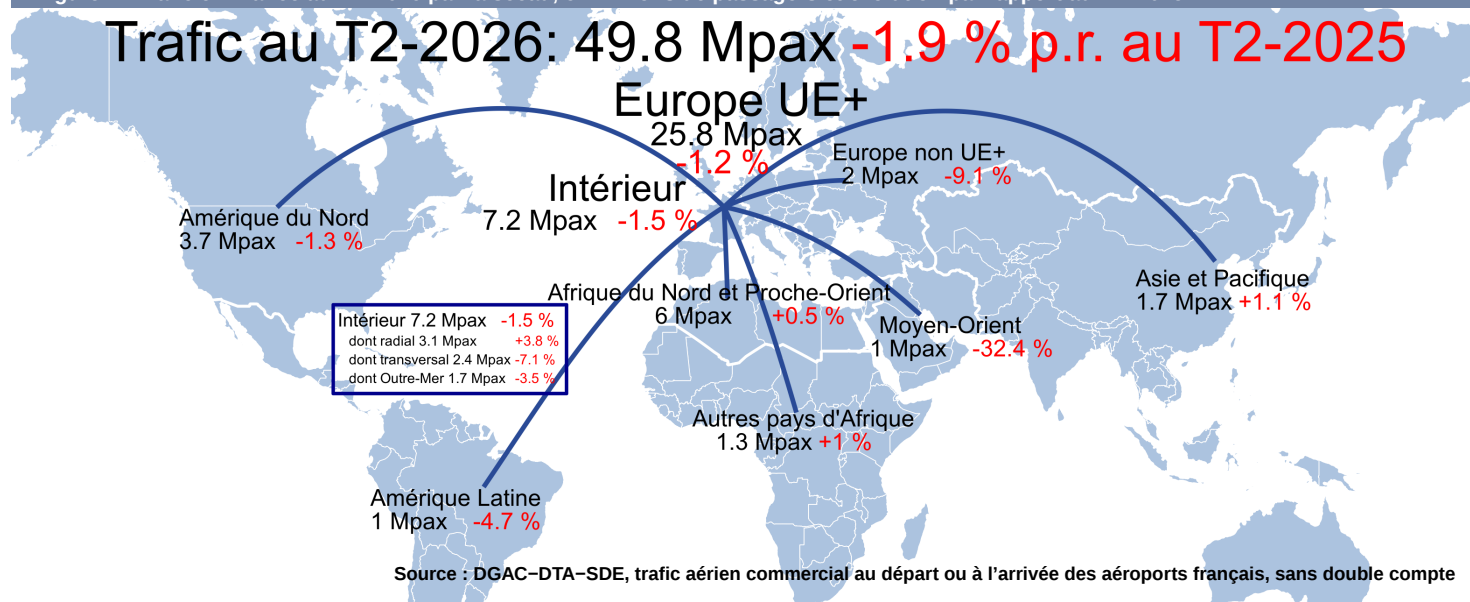
Baisse d'un million de passagers aériens concentrée sur le pavillon étranger

Le trafic aérien du deuxième trimestre 2026 baisse d'un million de passagers par rapport à celui de l'an dernier, soit -1,9%, principalement du fait du conflit au Moyen-Orient et, dans une moindre mesure, de la réfection de la piste principale de Bâle-Mulhouse. Quasiment tous les trafics diminuent à l'exception du trafic avec l'Afrique. La baisse se concentre exclusivement sur le pavillon étranger, que ce soit sur le long courrier en lien avec la crise au Moyen-Orient et les compagnies du Golfe, ou sur le moyen-courrier, où les low cost étrangères ont redéployé une partie de leur offre vers le Sud de l'Europe. De ce fait, le pavillon étranger commence à perdre des parts de marché en France. Les prix des billets d'avion augmentent progressivement, en lien avec la hausse du coût du kérosène. Cependant, cette inflation demeure contenue, du fait d'une demande en baisse et de couvertures d'achat de kérosène (pour certaines compagnies). L'offre de transport aérien en France reste l'une des moins dynamiques d'Europe. Le trafic domestique continue de chuter, se situant à un niveau équivalent à celui du début des années 80.

Un million de passagers en moins, dû à la crise au Moyen-Orient et à la fermeture partielle de Bâle-Mulhouse

Avec 49,8 millions de passagers, le trafic aérien du second trimestre (T2-2026) baisse de 1 million de passagers par rapport au même trimestre en 2025. Une telle baisse de trafic n'a été observée qu'à l'occasion de 6 crises depuis 1990 : guerre du Golfe en 1990, attentats du 11 septembre 2001 à New York, guerre en Irak en 2003, crise financière des subprimes de 2008, éruption du volcan Eyjafjöll en Islande en 2010, COVID en 2020. La baisse de 1 million de passagers correspond à -2,0% soit 3 à 5 points de croissance de moins que lors des quatre trimestres précédents. La guerre au Moyen-Orient est la première cause affectant le trafic en France. La réfection de la piste principale de l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 15 avril au 16 mai 2026 est la seconde cause et induit 0,9 point de croissance de trafic de moins sur l'ensemble de la France.

Figure 1 : Trafic en France au T2-2026 par faisceau, en millions de passagers et évolution par rapport au T2-2025

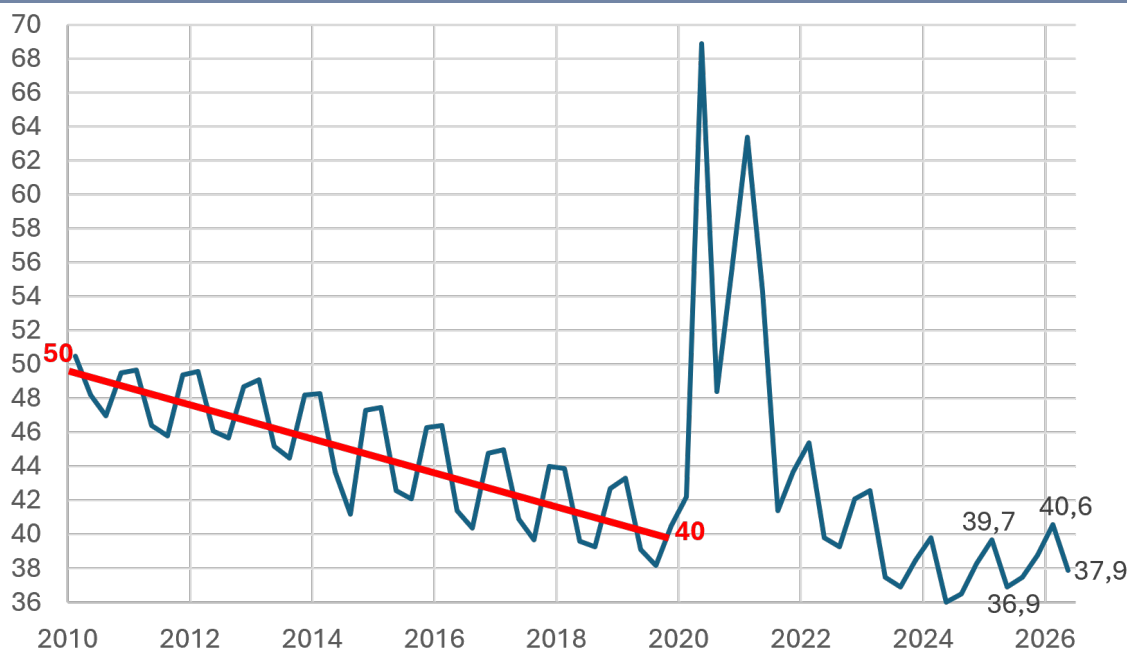


Le trafic international baisse différemment selon les régions du monde : pour les liaisons avec l'Europe, l'offre des compagnies étrangères à bas coût s'est partiellement réorientée vers les pays du Sud ; le trafic avec les Amériques connaît une baisse de demande avec quelques exceptions (Canada +6%). Les vols à destination d'Asie-Pacifique, en correspondance via le Moyen-Orient, baissent fortement. Le trafic en vol direct augmente (+1,1%), dans une moindre mesure. Le trafic en liaison avec l'Afrique constitue l'exception et continue de croître. Ce trafic est surtout composé de passagers qui rendent visite à de la famille ou des amis (cf. enpa 2024).

Baisse de trafic concentrée sur le pavillon étranger

Avant 2025, les compagnies aériennes étrangères, notamment à bas coûts, étaient en plus forte croissance que les compagnies françaises. Le pavillon français a ainsi perdu 10 points de parts de marché en 10 ans, passant de 50% du trafic de passagers en 2010 à 40% fin 2019. Cette tendance s'est répétée après le COVID, les parts de marché du pavillon français atteignant un point historiquement bas au T2-2024 (36,0%). La situation s'inverse à partir de 2025, avec un pavillon français qui progresse d'un peu plus de 4% jusqu'au T1-2026, quand le pavillon étranger progresse de 2%. Au T2-2026, le trafic du pavillon étranger, plus sensible aux hausses de fiscalité française, diminue de 1 million de passagers, ce qui représente la totalité de la baisse du trafic en France. La baisse du pavillon étranger porte sur des vols de long-courrier, en particulier des compagnies du Golfe ; elle porte aussi sur les vols de moyen-courrier des compagnies à bas coûts, certaines ayant transféré une partie de leur offre vers les pays du Sud de l'Europe.

Figure 2 : Part de marchés du pavillon français, en % de passagers

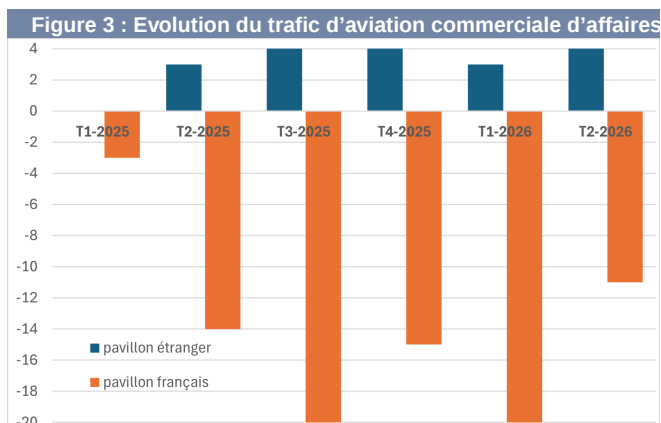


Source : DGAC-DTA-SDE, trafic aérien commercial au départ ou à l'arrivée des aéroports français, sans double compte

Trafic d'aviation d'affaires dominé à plus de 90% par le pavillon étranger

Les vols d'aviation d'affaires sont réalisés avec des avions de moins de 19 sièges. Ils peuvent se classer en plusieurs catégories : sanitaires, protocolaires d'Etat, pour maintenance d'avions, pour transport de passagers commerciaux, ou non commerciaux. Ces vols relient des villes souvent peu accessibles par des avions de ligne. Les deux principaux aéroports d'aviation d'affaires en Europe sont Le Bourget et Nice, l'aéroport du Bourget étant le premier aéroport européen dans chacune des catégories. Les vols commerciaux d'aviation d'affaires désignent les vols qui transportent des passagers ayant une réservation payante. Lors d'un vol commercial, il arrive que certains passagers soient des propriétaires de l'avion en plus des passagers commerciaux. De ce fait, le nombre de passagers de l'aviation commerciale d'affaires comprend des passagers ayant payé pour le voyage et des passagers privés n'ayant pas payé, car ils sont propriétaires, sans possibilité de les distinguer statistiquement.

Le trafic d'aviation commerciale d'affaires, tous passagers confondus, a été relativement dynamique jusqu'en 2022, y compris pour le pavillon français. En 2023, le trafic d'aviation d'affaires a globalement baissé, en particulier pour les compagnies françaises (-10% à -15% chaque trimestre par rapport au même trimestre de l'année précédente). Le trafic s'est ensuite globalement stabilisé (pavillons français et étranger) en 2024 et jusqu'au T2-2025.

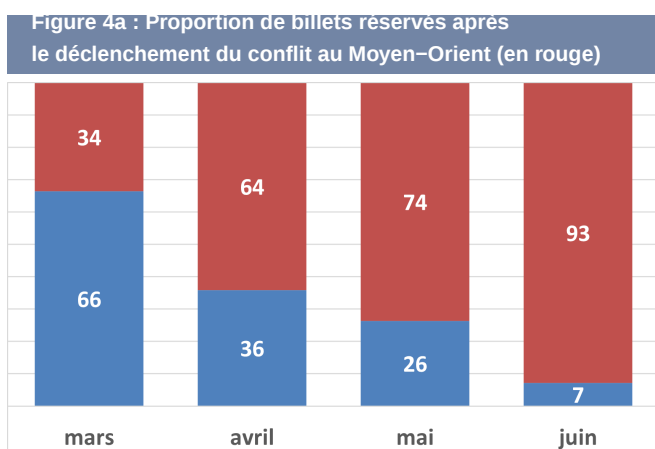


A partir du T3-2025, le trafic du pavillon français a chuté entre 14% et 20%, et tout dernièrement (au T2-2026) de 11% : certaines compagnies françaises ont changé de pavillon, d'autres ont vu leur activité baisser, voire cesser. A l'inverse, le trafic du pavillon étranger a résisté, voire augmenté de 3% à 4% depuis le T3-2025. Ainsi, au fur et à mesure de la baisse de trafic du pavillon français, le trafic d'aviation d'affaires est de plus en plus dominé par le pavillon étranger, passant de 86% début 2025 à 91% au T2-2026.

Source : DGAC-DTA-SDE, nombre de passagers d'aéronefs d'affaires hors vols programmés et hors vols de type militaires, sanitaires, d'Etat, au départ et à l'arrivée des aéroports français, estimé à partir de plusieurs sources dont la base trafic DGAC et les plans de vols d'Eurocontrol, l'estimation des T1-2026 et T2-2026 en pointillés consiste à appliquer l'évolution du nombre de mouvements réalisés au nombre de passagers

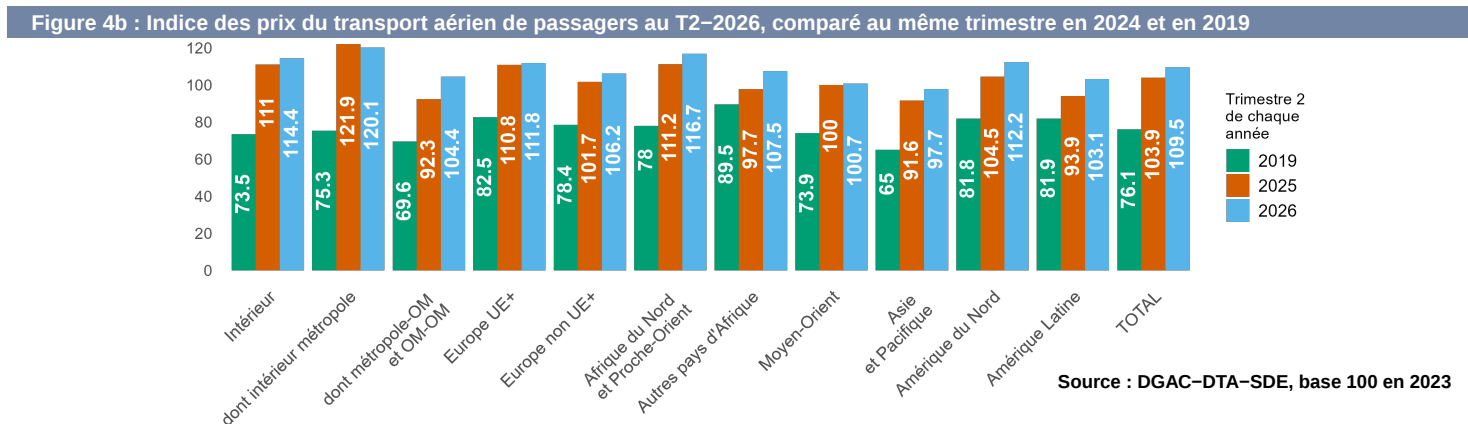
Hausse « amortie » des prix de billet d'avion, excepté pour l'Outre-mer

Les prix ont augmenté de 5,4% en moyenne ce trimestre. Cela constitue une hausse modérée en tenant compte des coûts du kérosène, et de moindre importance qu'en 2022 et en 2023 (crise de l'énergie liée à la guerre en Ukraine). Les billets réservés après la crise sont donc plus chers et leur proportion augmente dans le temps (34% en mars à 93% en juin), faisant progressivement monter le prix moyen.



Source : DGAC-DTA-SDE, calcul à partir de données IPTAP

La hausse des prix touche plus durement les liaisons de Métropole vers l'Outre-Mer : les prix vers l'Outre-Mer étant, en moyenne, parmi les plus compétitifs sur les vols de long courrier (à distance équivalente), la part du kérosène pèse davantage sur les prix. D'autres facteurs, tels que les effets de calendrier scolaire, voire d'éventuels reports de tourisme vers des régions éloignées des conflits, peuvent expliquer la forte hausse de prix vers l'Outre-Mer. Si l'intégralité de la hausse du coût du kérosène avait été immédiatement répercutée sur les prix de billet d'avion, la hausse des prix des billets aurait pu atteindre jusqu'à 30%.

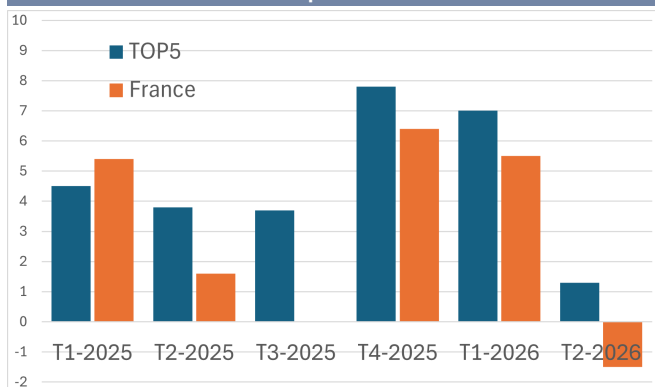


Source : DGAC-DTA-SDE, base 100 en 2023

Plusieurs facteurs ont pu « amortir » la hausse : la fébrilité de la demande de passagers a conduit les compagnies à limiter les hausses de prix et à subir des baisses de marge. IATA estime que la marge nette en Europe passerait de 4,5% en 2025 à 3,1% en 2026. Par ailleurs, les couvertures de carburant auxquelles certaines compagnies ont souscrit ont permis de limiter la hausse des coûts du kérosène.

Différentiel de croissance d'offre persistant avec le reste de l'Europe

Figure 5 : Evolution du nombre de sièges au départ de France et du TOP 5 européen



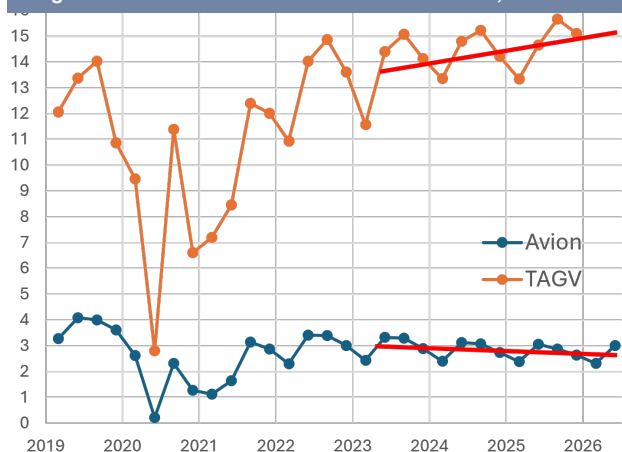
Source : DGAC-DTA-SDE, estimation à partir de plusieurs sources

Le nombre de sièges au départ des aéroports de France métropolitaine baisse de 1,5% au T2-2026, alors qu'il augmente de 1,3% au départ des 5 principaux pays européens (Royaume-Uni, Espagne, Allemagne, Italie, Turquie). Le différentiel de croissance avec l'Europe, en particulier avec le TOP5, s'installe dans la durée, variant de 1,5 à 3 points selon les trimestres. Au T2-2026, l'écart est de 2,8 points, dont environ 1 point est imputable à la fermeture partielle de Bâle-Mulhouse.

Trafic domestique en baisse et à son niveau du début des années 80

Le trafic aérien domestique (en métropole et hors Corse pour être comparable aux autres modes de transport) atteignait un maximum de 24,6 millions de passagers commerciaux en 2019 avant de tomber à 17,2 millions en 2025, un niveau équivalent à celui du début des années 1980. Plusieurs facteurs expliquent cette baisse continue, notamment la baisse des voyages aériens pour motifs professionnels, réduits de plus d'un tiers en 15 ans (cf. enpa). Parmi eux, les voyages allers et retours dans la journée se sont particulièrement raréfiés. Le développement des réunions en visioconférence a également contribué à la baisse, ainsi que les politiques de responsabilité sociale des entreprises (RSE), ou encore les mesures de restriction du trafic, comme par exemple l'interdiction des vols intérieurs en France lorsqu'il existe une alternative ferroviaire de moins de 2h30. La hausse de la fiscalité a également conduit à une baisse du trafic intérieur.

Figure 6 : Trafic TAGV et avions commerciaux, en Mds de km



Source : DGAC-DTA-SDE et open data ART TAGV, en milliards de km transportés

Par ailleurs, le trafic ferroviaire augmente fortement, enregistrant de nouveaux records historiques, notamment en 2025. L'Agence de Régulation des Transports (ART) souligne que le transport ferroviaire bénéficie du report des voyageurs autoroutiers. Le trafic routier a aussi connu une légère croissance en 2024 (dernière statistique disponible) et domine toujours l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs, étant 13 fois plus conséquent que le trafic intérieur des trains à grande vitesse (cf. bilan annuel des transports du SDES), lui-même 3 à 5 fois plus important que le trafic intérieur aérien.