

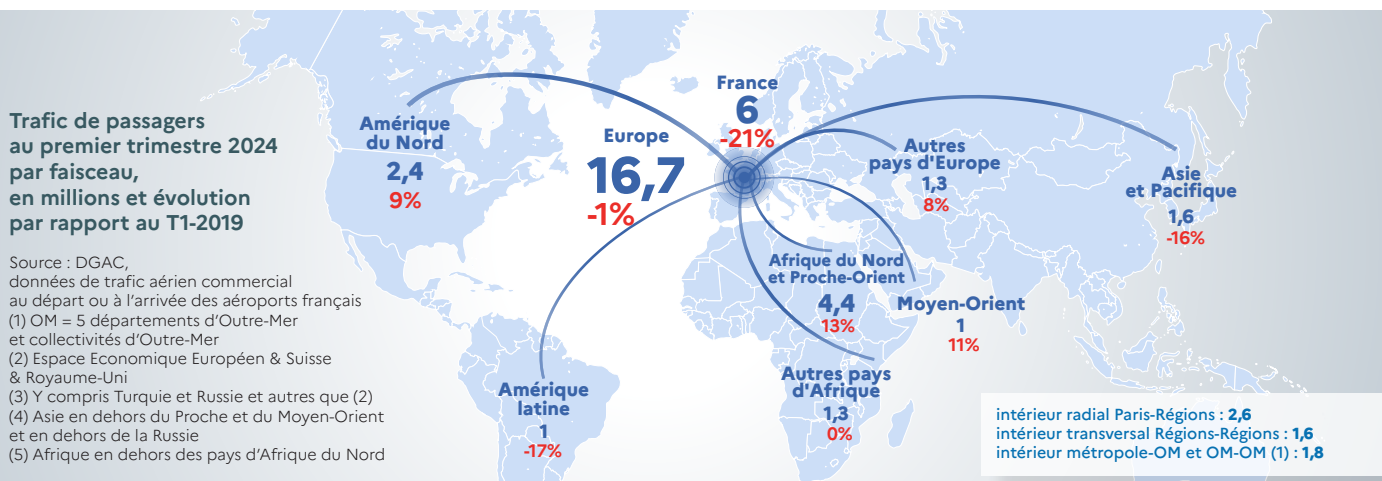


Trafic à 96% et émissions de CO₂ à 91% de leur niveau d'avant-crise

Le trafic aérien de passagers en France se situe à 96% de son niveau de 2019, il est en hausse de 6% par rapport au premier trimestre 2023. Cette hausse est uniquement due à sa composante internationale. La mise en place d'un nouveau dispositif de navigation aérienne a conduit à réduire le nombre de vols en janvier et février 2024. Cette contrainte a été principalement reportée sur les liaisons intérieures à la métropole, contribuant à une hausse de prix de 29% sur ce faisceau, tandis que la hausse des prix sur l'ensemble des liaisons est de 4%. Les émissions de CO₂ s'élèvent à 4,8 millions de tonnes ce trimestre, soit +6% par rapport au premier trimestre 2023, et restent en retrait à 91% de leur niveau d'avant-crise. Les émissions de CO₂ sur les liaisons intérieures à la métropole se situent à 69% de leur niveau d'avant crise et continuent de baisser.

1. Trafic à 96% de son niveau de 2019, dans un contexte de contraintes opérationnelles de navigation

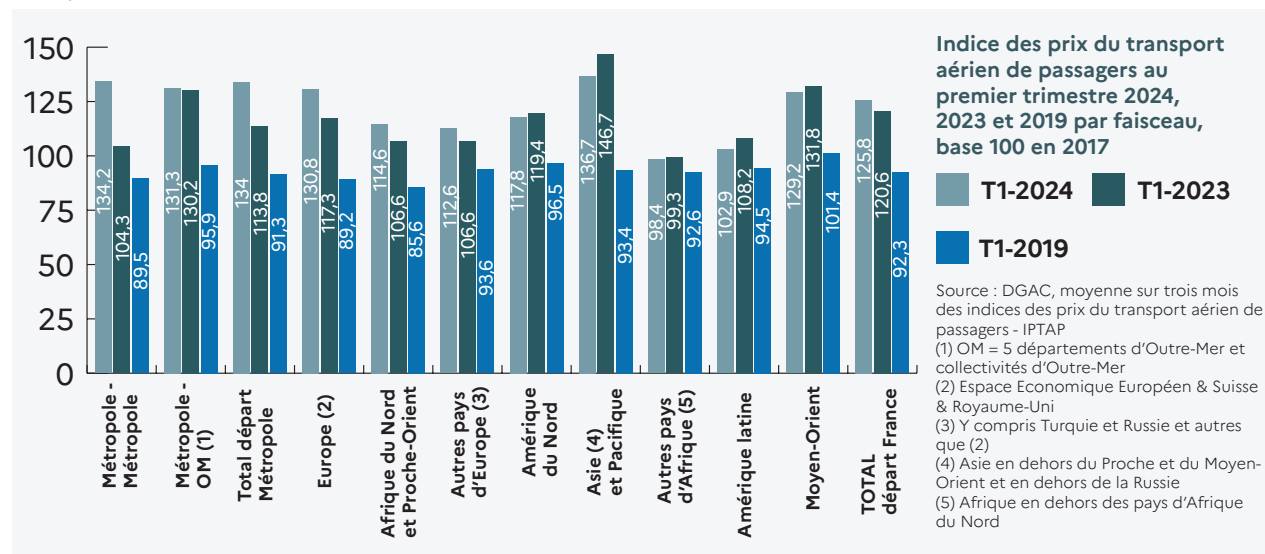
Le trafic aérien de passagers reste à 96% de son niveau d'avant-crise, comme au trimestre précédent. La hausse de 8% sur les liaisons internationales se situe dans le prolongement de la dynamique précédente, en particulier sur le bassin méditerranéen, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Amérique du Nord. Le trafic aérien avec ces régions du monde dépasse son niveau d'avant-crise. La hausse avec l'Asie se poursuit également de façon importante, mais le trafic demeure inférieur à 2019, à quelques exceptions près revenues à leur niveau ou presque, telles qu'avec la Corée du Sud ou avec l'Inde.



Le système de gestion du trafic aérien français est en cours de modernisation avec la mise en place progressive de son nouveau dispositif « 4-Flight ». Dans sa première phase de déploiement, du 9 janvier au 14 février 2024, le nombre de vols a été réduit. Les capacités offertes à la vente ont été limitées sur cette période, essentiellement sur les liaisons intérieures à la métropole. Ainsi, le trafic intérieur à la métropole a-t-il baissé en janvier et février avant de rebondir en mars. Le rebond de mars 2024 s'explique essentiellement par une comparaison avec un trafic bas en mars 2023, en raison des grèves contre la réforme des retraites. Au total, le trafic reste en léger repli ce trimestre : les liaisons radiales continuent de baisser, tandis que les transversales se redressent légèrement.

2. Hausse de prix de 29% sur les liaisons intra métropolitaines et de 4% sur l'ensemble des liaisons au départ de France

Les réductions de vols ayant principalement touché les liaisons intérieures, notamment radiales, les prix ont augmenté de 29% sur ce faisceau par rapport au T1 2023. Cette hausse correspond d'abord à une moindre disponibilité des tarifs bas. En revanche l'indice de prix baisse sur le réseau international long courrier. Dans leur ensemble, les prix augmentent de 4% au départ de France.



3. Émissions de CO₂ à 91% de leur niveau d'avant-crise, en particulier à 69% sur les liaisons intra métropolitaines

Les liaisons les plus longues émettent davantage que les liaisons courtes. Les émissions sont par conséquent à comparer au trafic mesuré en passager-équivalent-kilomètre-transporté (PeqKT), qui se situe à 96% de son niveau de 2019 et supérieur de 10% par rapport au T1-2023. Les émissions de CO₂ augmentent cependant moins vite que le trafic en PeqKT, en raison notamment du renouvellement des flottes, plus économes en carburant, et d'un meilleur emport (ou remplissage) des avions. Les 4,85 millions de tonnes (Mt) de CO₂ émises au premier trimestre 2024 correspondent à une hausse de 0,26 Mt par rapport au premier trimestre 2023, soit +6%. Cette hausse est uniquement due au trafic international, en particulier avec l'Asie et le Pacifique (+0,20 Mt), dont le trafic se rétablit partiellement et progressivement. Les émissions du trafic international prennent ainsi une part de plus en plus importante et représentent désormais 79% du total, celles d'Outre-Mer 14% et les émissions liées au trafic intra-métropolitain 7%. À l'inverse, les émissions liées au trafic intérieur sont en baisse, en particulier sur les liaisons métropolitaine (-6%). Mais ces dernières représentent une faible part dans l'ensemble et leur baisse est largement contrebalancée par les hausses internationales.

Faisceaux géographiques	T1-2024	T1-2023	T1-2019
Intérieur radial Paris-Régions	0,2	0,22	0,29
Intérieur transversal Régions-Régions	0,12	0,12	0,18
Intérieur métropole-OM et OM-OM (1)	0,68	0,69	0,71
Total intérieur France	1	1,03	1,18
Europe (2)	0,86	0,84	0,91
Afrique du Nord et Proche-Orient	0,36	0,36	0,35
Autres pays d'Europe (3)	0,11	0,1	0,14
Amérique du Nord	0,82	0,79	0,78
Asie (4) et Pacifique	0,75	0,55	0,9
Autres pays d'Afrique (5)	0,31	0,31	0,36
Amérique latine	0,36	0,35	0,42
Moyen-Orient	0,28	0,24	0,3
TOTAL	4,85	4,59	5,34

Émissions de CO₂ des vols commerciaux au premier trimestre 2024, 2023 et 2019 par faisceau, en millions de tonnes

Source : DGAC, calculateur d'émission CO₂ Tarmaac
 (1) OM = 5 départements d'Outre-Mer et collectivités d'Outre-Mer
 (2) Espace Economique Européen & Suisse & Royaume-Uni
 (3) Y compris Turquie et Russie et autres que (2)
 (4) Asie en dehors du Proche et du Moyen-Orient et en dehors de la Russie
 (5) Afrique en dehors des pays d'Afrique du Nord

Le niveau d'émissions atteint au T1-2024 correspond à 91% du niveau d'avant-crise, voire 89% si l'on tient compte de l'incorporation des carburants d'aviation durable utilisée par le transport aérien pour décarboner le secteur (estimée à environ 2% au T1-2024). Les variations sont importantes selon les faisceaux : les émissions sont proches de leur niveau sur les liaisons avec l'Outre-Mer (95%) et avec l'International (92%), mais se situe nettement en dessous concernant les liaisons intra-métropolitaines (69%) et en baisse.



Direction générale de l'Aviation civile
 50, rue Henry Farman
 75720 Paris cedex 15
 Téléphone : 01 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr

POUR EN SAVOIR PLUS

(<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/barometre-du-transport-aerien>),
FNAM (https://www.fnam.fr/wp-content/uploads/2023/06/FNAM_Rapport-dactivites-2022-2023_-PDF-Interatif.pdf), **IATA** (<https://www.iata.org/en/publications/>), **OACI** (<https://www.icao.int/about-icao/pages/fr>), **UAF** (<https://www.aeroport.fr/public/page/publications-de-l-uaf-108>)