



Trafic aérien à 100% de son niveau d'avant-crise au T2-2024 et émissions de CO₂ toujours à 91%

Le trafic revient à son niveau d'avant crise lors de ce deuxième trimestre 2024 et pour la première fois depuis 2019, en raison d'une forte dynamique internationale, tandis que les gains technologiques maintiennent le niveau d'émission de CO₂ à 91% de leur niveau de 2019. Les prix baissent dans un contexte de montée du trafic et de concurrence sur les liaisons internationales. À l'inverse, les prix augmentent concernant le trafic intérieur, toujours atone. La croissance du trafic international s'accompagne d'une amélioration de la connectivité avec le reste du monde, mais les dynamiques en France sont nettement moins fortes que dans les principaux pays européens du bassin méditerranéen.

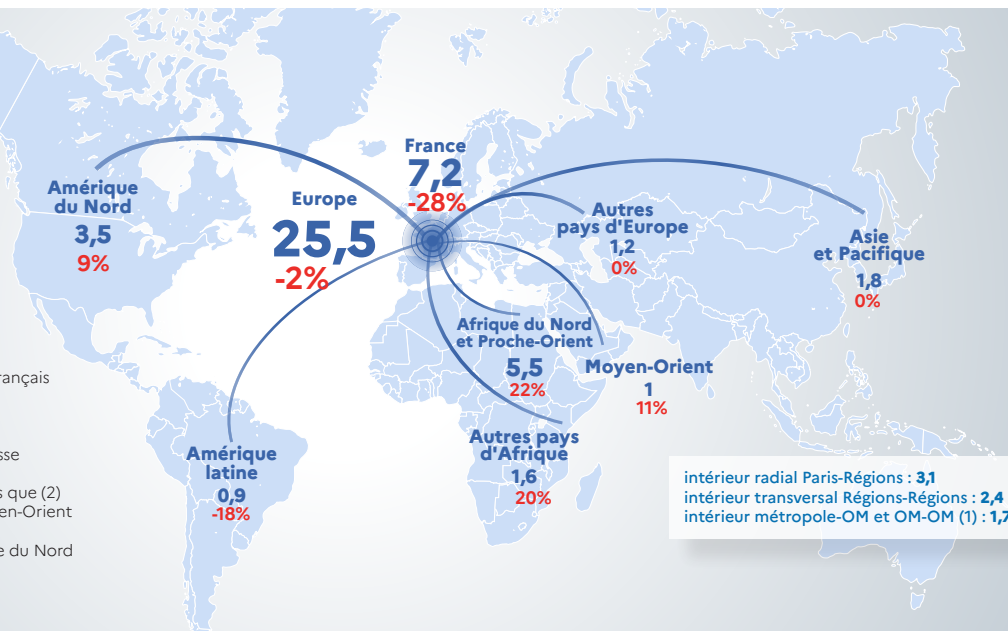
1. Trafic revenu au niveau d'avant-crise, bénéficiant d'une dynamique internationale et malgré l'atonie intra-métropolitaine, tandis que les émissions de CO₂ sont toujours 9% inférieures à 2019

La hausse de 7% du trafic (en passagers et en PKT) par rapport au T2-2023 se traduit par une hausse des émissions de CO₂ de 5%. Les émissions de CO₂ restent néanmoins inférieures de 9% à celles de 2019, en raison des gains liés au renouvellement des flottes et à de meilleurs emports. L'incorporation croissante des carburants d'aviation durable (ou sustainable aviation fuel - SAF), dont le taux est relevé de 1% en 2023 à 1,5% en 2024 (cf. règlement « Refuel EU » du parlement et du conseil européen adopté en octobre 2023), constitue un facteur supplémentaire de décarbonation.

Nombre de passagers au premier trimestre 2024 par faisceau, en millions et évolution par rapport au T1-2019

Source : DGAC, données de trafic aérien commercial au départ ou à l'arrivée des aéroports français

- (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



intérieur radial Paris-Régions : 3,1
intérieur transversal Régions-Régions : 2,4
intérieur métropole-OM et OM-OM (1) : 1,7

Les 5,59 millions de tonnes (Mt) d'émissions nettes (hors SAF) de CO₂ au deuxième trimestre 2024 correspondent à une hausse de 0,27 Mt par rapport au deuxième trimestre 2023 (+5%). Cette hausse résulte notamment d'une forte croissance avec les liaisons de long courrier, notamment avec l'Afrique (+0,14Mt hors Afrique du Nord) et l'Amérique du Nord (+0,08Mt). En revanche, les émissions liées au trafic intérieur continuent de baisser, y compris concernant l'Outre-Mer.

2. Les prix baissent à l'international et augmentent toujours à l'intérieur

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.

Faisceaux géographiques	T2-2024	T2-2023	T2-2019
intérieur radial Paris-Régions	0,24	0,25	0,34
intérieur transversal Régions-Régions	0,18	0,19	0,25
intérieur métropole-OM et OM-OM (1)	0,58	0,61	0,63
Total intérieur France	0,99	1,06	1,22
Europe (2)	1,26	1,22	1,31
Afrique du Nord et Proche-Orient	0,43	0,41	0,38
Autres pays d'Europe (3)	0,29	0,29	0,31
Amérique du Nord	1,11	1,03	1,1
Asie (4) et Pacifique	0,15	0,13	0,19
Autres pays d'Afrique (5)	0,76	0,62	0,92
Amérique Latine	0,33	0,32	0,4
Moyen-Orient	0,28	0,24	0,29
TOTAL	5,59	5,32	6,12

Emissions nettes (hors SAF) de CO₂ des vols commerciaux au deuxième trimestre 2024, 2023 et 2019 par faisceau, en millions de tonnes

■ T2-2024 ■ T2-2023

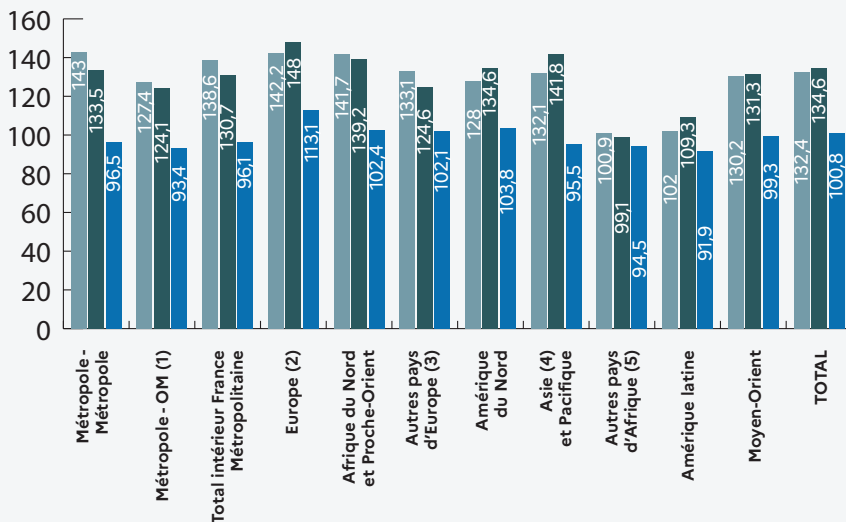
■ T2-2019

Source : DGAC, éco-calculateur d'émissions de GES 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

3. Évolutions du trafic et de la connectivité moins fortes en France que dans les principaux pays du bassin méditerranéen

Les statistiques hebdomadaires d'Eurocontrol indiquent que la France se positionne au 4ème rang européen en nombre de mouvements (hors survols) tout au long de ce deuxième trimestre. Les mouvements augmentent par rapport au deuxième trimestre 2023, mais leur nombre reste inférieur à 2019 et la dynamique est moindre que dans les principaux pays européens du bassin méditerranéen (Turquie, Espagne, Italie, Grèce).



Indice des prix du transport aérien de passagers au deuxième trimestre 2024, 2023 et 2019 par faisceau, base 100 en 2017

Source : DGAC, moyenne sur trois mois des indices des prix du transport aérien de passagers - IPTAP

- (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

La connectivité des aéroports en France reste également l'une des plus importantes en Europe. L'indice de connectivité direct de l'ACI mesurant la couverture internationale et la fréquence des vols, positionne la France au 5ème rang européen, derrière l'Espagne, le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie, mais devant la Turquie, par ailleurs en forte remontée. La connectivité française s'inscrit dans la même dynamique que le trafic (en nombre de mouvements), à savoir en hausse par rapport à juin 2023, mais toujours en dessous du niveau de 2019, et de façon moins marquée que dans les principaux pays du bassin méditerranéen.



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

DGAC (<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/aviation-civile#summary-target-5>),
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>)