



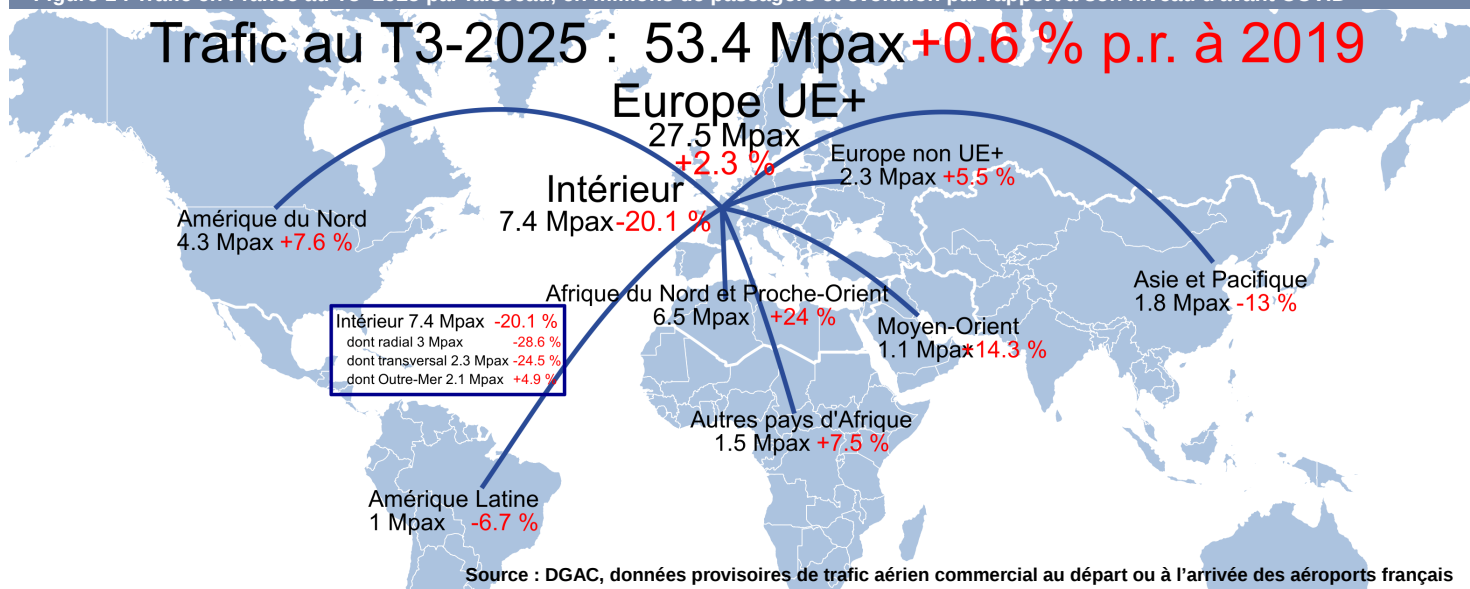
Trafic au plus haut, mais croissance au ralenti

Au troisième trimestre 2025, le trafic aérien commercial s'élève à 53,4 millions de passagers à l'arrivée et au départ de France, se situant ainsi 0,6% au-dessus du niveau d'avant-crise, soit un niveau trimestriel inédit en France. Cependant, l'augmentation par rapport au troisième trimestre 2024 est de 1,4%, en net ralentissement par rapport au deuxième trimestre (+3,6% par rapport au T2-2024) et au premier trimestre (+4,4% par rapport au T1-2024). Le trafic avec l'Europe se stabilise à +2,3% du niveau de 2019, tandis que le trafic domestique continue de décroître. La dynamique de croissance perdure avec l'Asie, la Turquie, les pays du Maghreb et l'Outre-Mer. Ces évolutions interviennent dans un contexte de hausse de fiscalité et de renchérissement des prix des billets d'avion. Au total, l'offre de transport aérien en France est l'une des moins dynamiques d'Europe ce trimestre.

1. Hausse de trafic de 1,4% après un premier semestre à +4,0%

Avec 53,4 millions de passagers, le trafic du troisième trimestre (T3-2025) dépasse de 0,6 % son niveau d'avant-crise, en particulier avec les régions du monde ayant les plus hauts niveaux de trafic avec la France (Europe UE+, Amérique du Nord, Afrique). Par rapport au T3-2024, le trafic a augmenté de 0,7 million de passagers (Mpax) soit +1,4 %. Cette évolution est nettement moins élevée que les précédentes (+4,4% au T1-2025 et +3,6% au T2-2025 par rapport au T1-2024 et au T2-2024) en raison d'une faible dynamique sur les liaisons internationales avec l'Europe (UE+Royaume-Uni+Suisse) : le trafic avec l'Europe cesse d'augmenter ce trimestre et se stabilise à +2,3% au-dessus de son niveau d'avant-crise. La hausse de trafic avec des pays tels que la Pologne et l'Espagne s'équilibre avec la baisse avec l'Italie et le Royaume-Uni. La dynamique internationale de croissance repose désormais sur les liaisons avec les pays du Maghreb, la Turquie et l'Asie (de plus en plus via des correspondances avec les hubs d'Istanbul et du Moyen-Orient). Outre l'international, les liaisons avec l'Outre-Mer sont également dynamiques ce trimestre. Le trafic augmente légèrement avec les autres destinations de long courrier (hors Europe), une partie du trafic direct pouvant être compensée par une dynamique de trafic de correspondance avec Paris CDG. En revanche, le trafic continue de décroître à l'intérieur de la Métropole.

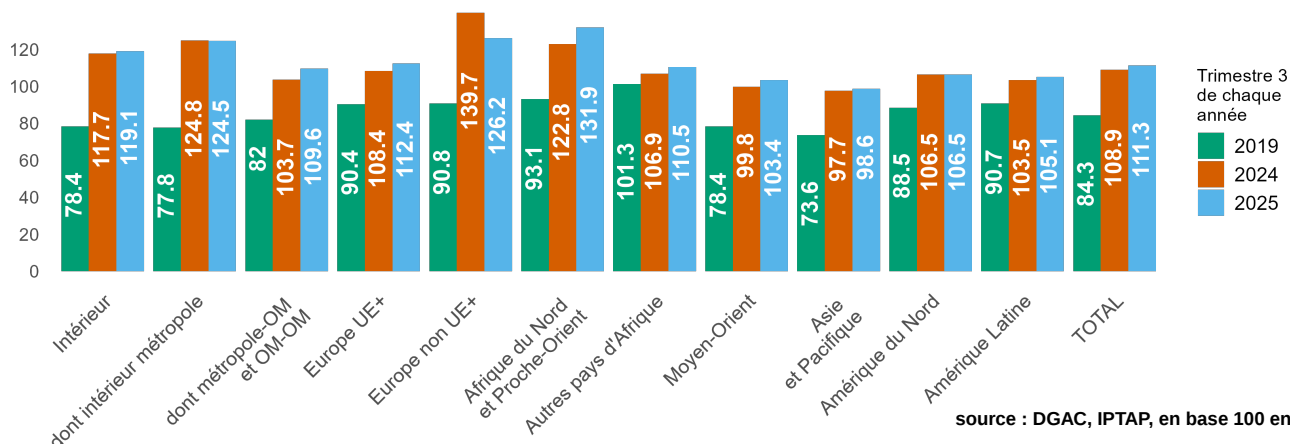
Figure 1 : Trafic en France au T3-2025 par faisceau, en millions de passagers et évolution par rapport à son niveau d'avant COVID



2. Montée des prix de 2,2% en lien avec la hausse de fiscalité

Les billets d'avions ayant été réservés au moins 1 à 2 mois à l'avance, la hausse de tarif de solidarité sur les billets d'avions (TSBA) intervenue en mars 2025 s'est répercutée sur les prix à la fin du T2 et sur l'ensemble du T3. L'indice des prix du transport aérien de passagers augmente de 2,2 points ce trimestre, essentiellement sur les liaisons de moyen-courrier et en classe économique. La montée des prix est moins nette sur long courrier. La hausse de fiscalité (TSBA) ayant coïncidé avec une baisse du coût du carburant, l'effet de la hausse de fiscalité sur les prix a pu être modéré notamment sur long courrier.

Figure 2 : Indice des prix du transport aérien de passagers au T3-2025, comparé au même trimestre en 2024 et en 2019



3. Offre de sièges en France en hausse de 2 à 3 points de moins qu'en Europe

Le nombre de sièges offerts dans l'aviation commerciale régulière atteint 33,5 millions, au départ de France en stabilité par rapport au T3-2024. A l'inverse, l'offre continue de croître dans l'ensemble de l'Europe et en Turquie d'un peu plus de 2%. L'offre de transport aérien en France est devenue l'une des moins dynamique d'Europe ce trimestre. L'écart d'un peu plus de 2 points entre l'évolution de l'offre française et européenne, mesuré au travers des plans de vols, est confirmée par les statistiques issues des programmes de vols déposés par les compagnies. Ce différentiel d'évolution du transport aérien peut être expliqué par la hausse de fiscalité et la hausse de prix qui s'en est suivie, auquel s'ajoute un effet économique en raison de la faible croissance du PIB comparée au reste de l'Europe. En ce qui concerne l'offre, la fiscalité a directement augmenté les coûts des compagnies pour utiliser les aéroports français, dits coûts de touchée. Les aéroports de proximité français sont devenus 42% plus chers que la moyenne européenne en 2025 (12% plus chers en 2023). Dans ce contexte, l'offre de certaines compagnies étrangères s'est partiellement réorientée en dehors de la France.

Figure 3 : Offre de transport aérien international au départ des principaux pays européens, en millions de sièges

