



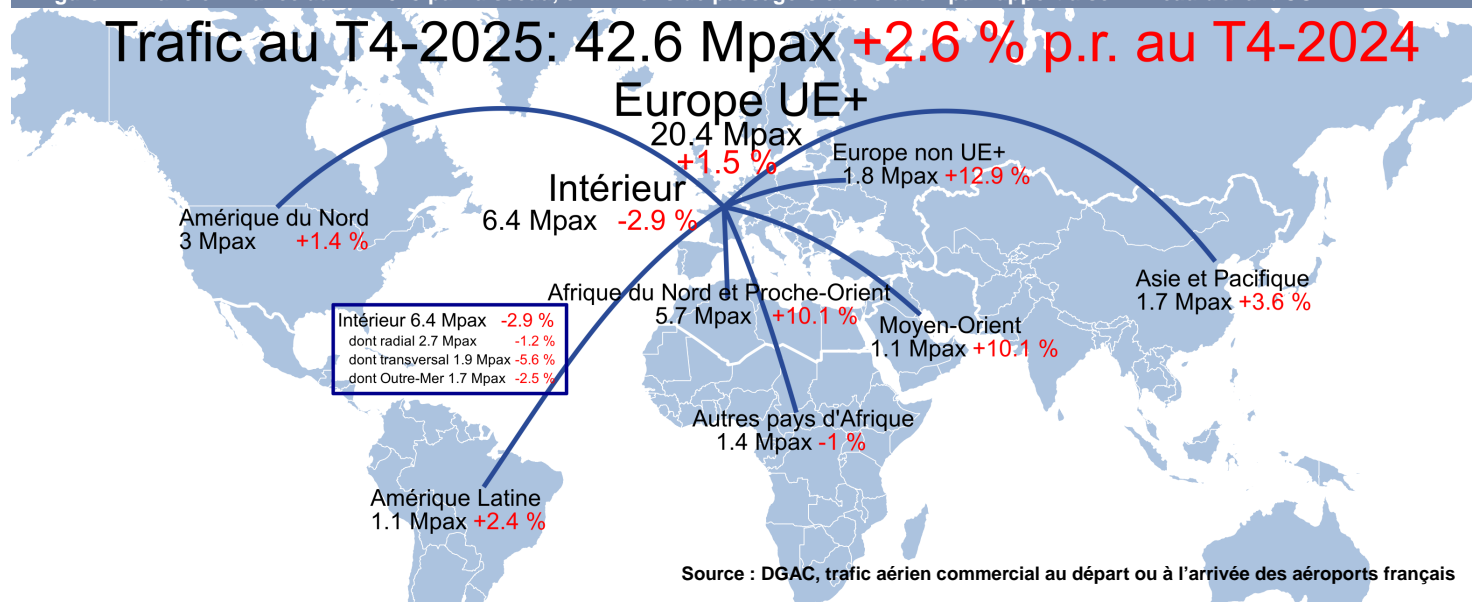
# Croissance de 2,6% reposant sur le pavillon français

Au quatrième trimestre 2025, le trafic aérien commercial s'élève à 42,6 millions de passagers à l'arrivée et au départ de France, en hausse de 2,6% par rapport au quatrième trimestre 2024. Le trafic du pavillon français demeure dynamique ce trimestre. A l'inverse, le pavillon étranger contribue désormais de façon minoritaire à la croissance du trafic, une situation nouvelle en France comparée aux précédents trimestres. Les prix des billets d'avion baissent ce trimestre, dans un contexte de baisse des prix des carburants. Sur l'ensemble de l'année 2025, les prix suivent l'inflation. Sur l'ensemble de l'année toujours, le nombre de sièges offerts au départ de France augmente de 2,8%, soit environ deux points de moins que dans le reste de l'Europe : l'offre des 3 principales compagnies à bas-coûts en Europe s'est réorganisée au profit des destinations les plus rentables, en particulier en Italie et en Espagne, au détriment des pays en hausse de fiscalité comme la France.

## Hausse de trafic de 2,6% au T4 et moindre dynamique avec l'Europe

Avec 42,6 millions de passagers, le trafic du quatrième trimestre (T4-2025) augmente de 2,6% par rapport au T4-2024 et de +3,9% par rapport à l'avant-crise sanitaire. La hausse sur l'ensemble de l'année 2025 se situe à +2,8%. Cette hausse au T4-2025 résulte majoritairement des compagnies du pavillon français, à l'instar de Transavia, en fort développement sur les liaisons de court et de moyen-courrier, notamment à destination des pays du Maghreb. Le pavillon étranger contribue désormais moins que le pavillon français à la croissance du trafic, ce qui est inhabituel en France. Cette moindre dynamique du pavillon étranger résulte notamment du retrait partiel de Ryanair de certaines liaisons des aéroports français. Par ailleurs, le trafic intérieur à la France métropolitaine continue de baisser pour le 10ème trimestre consécutif. Il se situe désormais 27 % en dessous de son niveau de 2019. Le niveau du trafic radial (Paris-Province) descend à son niveau de 1983, tandis que le trafic transversal correspond à celui de 2015. Les échanges avec l'Europe sont peu dynamiques depuis le deuxième trimestre 2025, y compris ce trimestre (+1,6%), en comparaison avec les autres régions du monde. Les dynamiques se concentrent surtout sur les liaisons intercontinentales, avec les pays du Maghreb, avec le Moyen-Orient et l'Asie-Pacifique.

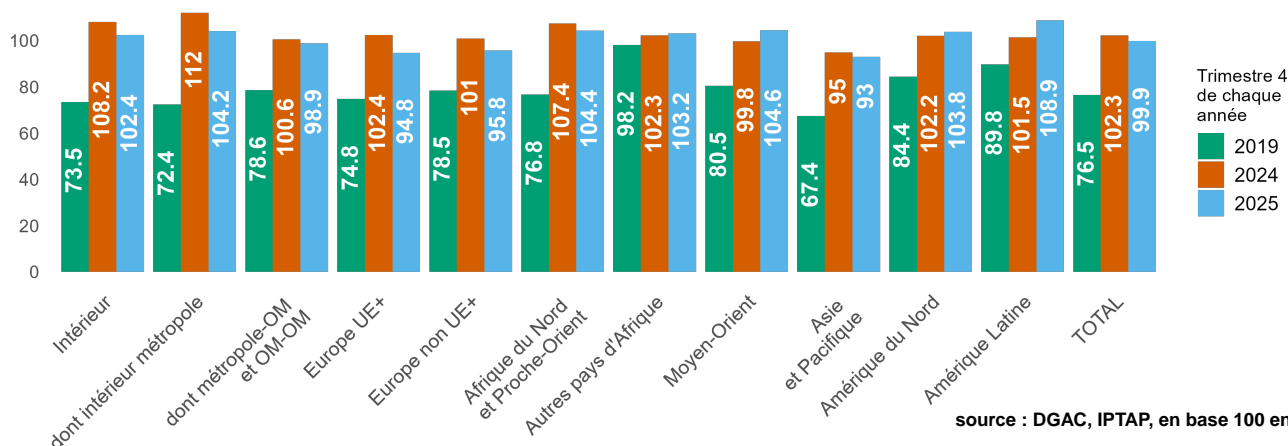
Figure 1 : Trafic en France au T4-2025 par faisceau, en millions de passagers et évolution par rapport à son niveau d'avant COVID



## Baisse des prix des billets d'avion au T4 et au niveau de l'inflation en 2025

Dans un contexte macroéconomique de faible inflation en France (cf. note de conjoncture INSEE du 17/12) et de baisse des prix des carburants, les prix des billets d'avion diminuent ce trimestre pour revenir à leur niveau de 2023, en dépit des précédentes hausses de fiscalité. La dernière hausse de fiscalité est estimée avoir eu une incidence de +2% sur les prix des billets d'avion. Sur l'ensemble de l'année, la hausse des prix des billets d'avion au départ de France se situe aux environs de +0,9%, soit environ au même rythme que l'ensemble de l'économie.

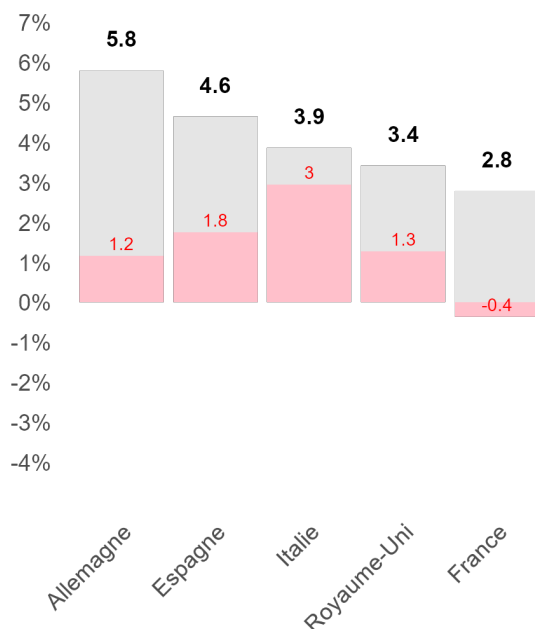
Figure 2 : Indice des prix du transport aérien de passagers au T4-2025, comparé au même trimestre en 2024 et en 2019



## En 2025, hausse de l'offre 2,8%, de 2 points inférieure à l'Europe

L'offre au départ des aéroports de France métropolitaine, mesurée en nombre de sièges offerts, continue d'augmenter au T4-2025 pour s'établir à +2,8% sur l'ensemble de l'année 2025, en cohérence avec la hausse de trafic passagers. La hausse de l'offre de 2,8% est cependant inférieure de 2 points environ à la croissance du reste de l'Europe. Une partie de l'explication tient à la mobilité des principales compagnies à bas-coûts pan-européennes, telles que Ryanair, Easyjet et Wizzair, dans un contexte de restrictions d'approvisionnement (et de maintenance) en avions. Ces trois principales

Figure 3 : évolution annuelle du nombre de sièges en 2025 et contribution des 3 principaux transporteurs à bas coûts



source : estimation DGAC à partir des plans de vols Eurocontrol

compagnies low-cost ont réorganisé leur offre en fonction des liaisons les plus rentables, en la réduisant dans les pays où les coûts ont le plus augmenté. La France et le Danemark ont ainsi connu des dynamiques similaires en matière d'augmentation des coûts de touchée et de taxes sur les billets d'avion. Dans ces deux pays, les dynamiques sont surtout soutenues par les transporteurs nationaux (scandinaves dans le cas danois). En France, les 3 principales compagnies contribuent négativement à la croissance (-0,4%). Mais l'offre des autres compagnies, notamment du pavillon français, fait plus que compenser cette contribution négative, pour porter la croissance de l'offre à +2,8%. A l'inverse, les dynamiques sont d'autant plus soutenues dans les pays à moindre fiscalité que ces 3 principales compagnies à bas coûts y redéploient leur offre. Ainsi, la croissance de l'offre en Italie atteint 3,9% en 2025, dont plus des trois quarts sont imputables aux 3 compagnies à bas-coûts pan-européennes. La forte croissance en Espagne (+4,6%) s'explique également en partie (+1,8%) par la dynamique de ces 3 compagnies à bas coûts.