



LES NOTES D'ANALYSE DE LA DGAC

ÉCL(air)AGES

Juillet 2026
n°30



LE TRAFIC DES TRANSPORTEURS À BAS COÛTS (TBC) EN FRANCE MÉTROPOLITAINE EN 2025

La présente étude s'inscrit dans un contexte marqué :

- Par une dynamique importante d'ouverture ou de fermeture de bases¹ par les transporteurs à bas coûts ;
- Par la hausse du tarif de solidarité sur les billets d'avions (TSBA) à compter du 1^{er} mars 2025. Les vols domestiques en métropole ont été les plus impactés par cette hausse, en raison de son application aux deux sens de la liaison².

Le trafic TBC s'élève à **79,9 millions de passagers en 2025**, soit une hausse de 3 % par rapport à 2024, semblable à celle des transporteurs traditionnels. La croissance des TBC ralentit (+3 % contre +8 % entre 2023 et 2024) (Tableau 1).

Le trafic TBC représente **44,8 % du trafic total en 2025** (Figure 1). Sa part de marché reste stable par rapport à 2024, après plusieurs années de hausse.



Tableau 1 : Évolution du trafic annuel des TBC décliné par faisceau géographique (2019, 2023, 2024, 2025)

	2019	2023	2024	2025	Évolution 2025/2024	Part 2025
Total TBC	63,9	71,7	77,4	79,9	3%	100%
Intérieur métropole	7,5	9,4	8,9	8,6	-3%	11%
International Europe (1)	47,0	49,9	53,7	54,3	1%	68%
International hors Europe moyen-courrier (2)	7,1	11,0	12,9	14,8	14%	18%
International long-courrier (3)	2,3	1,4	1,9	2,2	18%	3%
Total non TBC	110,4	93,0	95,9	98,4	3%	

Source : DGAC

(1) UE + Royaume-Uni + Norvège + Suisse + Islande

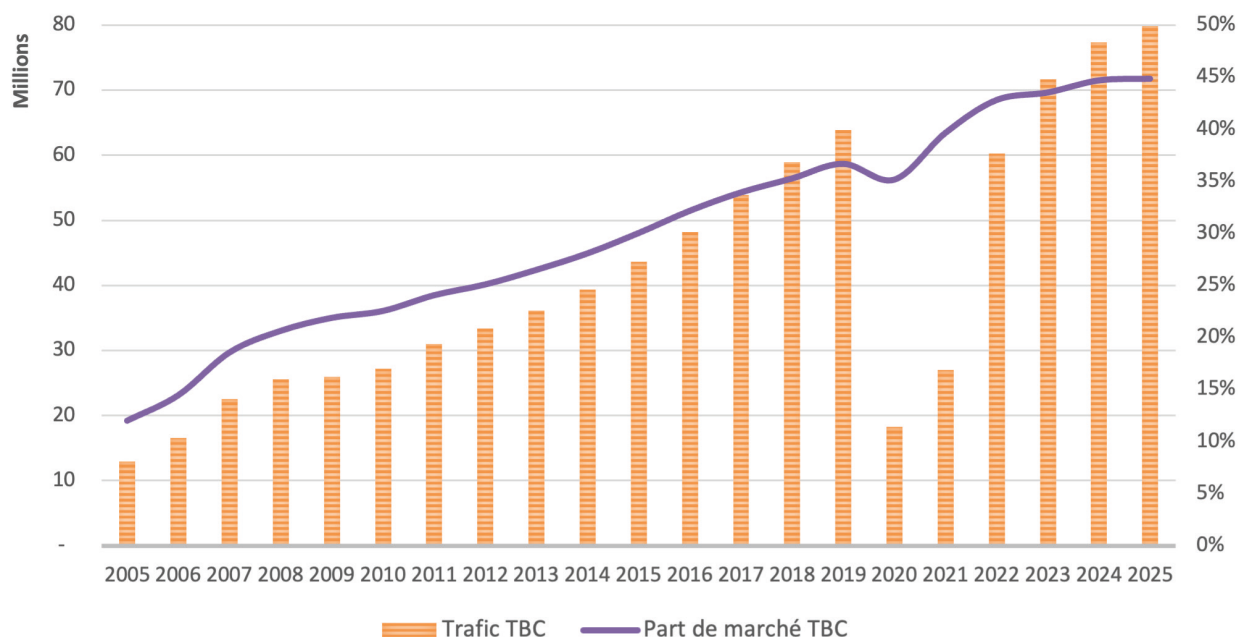
(2) Comprend les pays d'Europe non communautaire et du Maghreb, ainsi que la Turquie et les pays du Levant (Israël, Liban, Egypte, Jordanie).

(3) Comprend les États-Unis, le Canada, les Emirats Arabes Unis, le Brésil, le Sénégal, l'Arabie Saoudite, le Cap Vert, la Corée du Sud ainsi que l'Outre-mer.

¹Le mot « base » est utilisé dans cette note dans le sens que les compagnies aériennes leur donnent dans les médias (c'est à dire un ou plusieurs aéronefs stationnés de nuit dans l'aéroport concerné) mais ne préjuge de l'interprétation juridique qu'il pourrait être faite au regard de la définition contenue dans l'article R. 6412-14 du code de l'aviation civile.

²https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/etude_impact_TSBA_transport_aerien_france_novembre2025.pdf

Figure 1 : Évolution du trafic et de la part de marché des TBC (tous pays) en France métropolitaine (2005-2025)



Source : DGAC



Comme en 2024, la hausse du trafic TBC concerne l'ensemble des faisceaux géographiques à l'exception de l'Intérieur Métropole qui poursuit sa baisse (-3,5 %), aussi bien sur les liaisons radiales que sur les transversales. Sur les quatre TBC assurant des liaisons métropolitaines, seule Volotea renforce son trafic (+12%).

La croissance du trafic TBC est particulièrement forte sur 2 faisceaux :

- **L'international hors Europe moyen-courrier** enregistre une augmentation du trafic TBC de 14 %. Ce faisceau gagne un point de part de marché dans le trafic TBC tous faisceaux confondus. Le Maroc, la Turquie, la Tunisie et l'Égypte constituent les principaux contributeurs de la hausse des passagers TBC sur ce faisceau. La croissance est principalement portée par Transavia qui a doublé son trafic à destination de l'Égypte (qu'elle a commencé à desservir en 2022) et dessert nouvellement la Géorgie et la Moldavie en 2025.
- **L'international long-courrier** est en hausse de 18 % et capte un point supplémentaire de part de marché dans le trafic TBC. C'est le seul faisceau dont le trafic TBC reste en deçà de son niveau de 2019 mais l'écart n'est pas loin d'être résorbé (-1 %). Le marché canadien contribue à 55 % de la croissance entre 2024 et 2025, du fait de l'arrivée de French Bee et du dynamisme de Westjet. Transavia renforce également sa présence sur le long-courrier (+58 % de passagers), notamment vers l'Arabie Saoudite, autant au départ de Paris que d'aéroports de province (principalement depuis Lyon). Le trafic bas-coûts à destination de la Corée du Sud, exploité par la coréenne T'way Air³ depuis 2024, a été multiplié par 3 en un an et représente 5 % du trafic International long-courrier, tandis que les deux compagnies coréennes traditionnelles desservant la France – Asiana et Korean Air, en cours de fusion – reculent (-15 % au total).

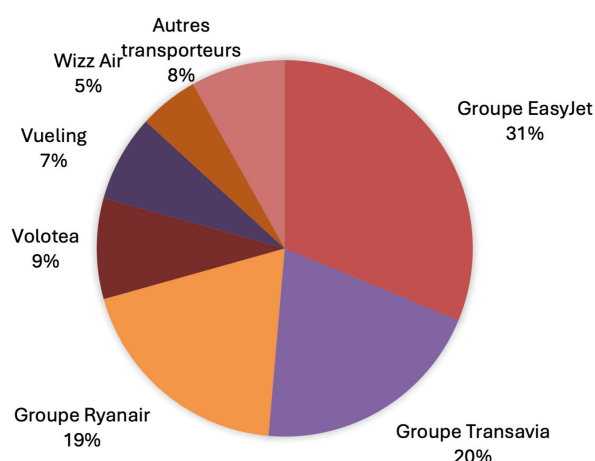
Le trio de tête des transporteurs à bas-coûts – composé d'EasyJet, de Transavia et de Ryanair – se maintient depuis plusieurs années, concentrant 71 % du trafic bas-coût. Un changement intervient cependant en 2025 : le dynamisme de Transavia (+15 %) lui fait prendre la 2e place, devant Ryanair dont le trafic continue de baisser (-5 %). La compagnie irlandaise a perdu près de 0,9 M de passagers entre 2024 et 2025 en raison de la fermeture de sa base de Bordeaux (voir focus p. 6) et de l'arrêt d'un certain nombre d'autres liaisons au départ de la France. Quant au leader EasyJet, il n'a pas retrouvé son niveau de 2019 et affiche une croissance faible (+0,5 %).

Trois autres compagnies – Volotea, Vueling et Wizz Air – transportent 21 % des passagers TBC. Volotea et Wizz Air poursuivent leur ascension (avec respectivement +6 % et +15 %) tandis que Vueling recule (-9 %), aussi bien sur le marché International Europe que sur le marché International hors Europe moyen-courrier. Elle perd ainsi un point de marché.

Le reste du trafic TBC (8 %) est assuré par 20 compagnies. En 2025, la filiale du groupe Dubreuil, French Bee, affiche 14 % de croissance et dépasse le million de passagers. Elle vient se classer 7e en termes de niveau de trafic. Elle est suivie de la compagnie turque Pegasus et de Norwegian, elles aussi enregistrant un trafic millionnaire. Iberia Express poursuit sa baisse (-70 %). Azul et Norse Atlantic Airways, assurant toutes deux des liaisons transatlantiques, s'essouffent, elles aussi. L'islandaise Play a cessé ses activités et déclaré sa faillite à l'automne 2025.

³En 2026, la compagnie est rebaptisée Trinity Airways et a annoncé son repositionnement vers un modèle hybride.

Figure 2 : Parts de marché des TBC en France métropolitaine en 2025

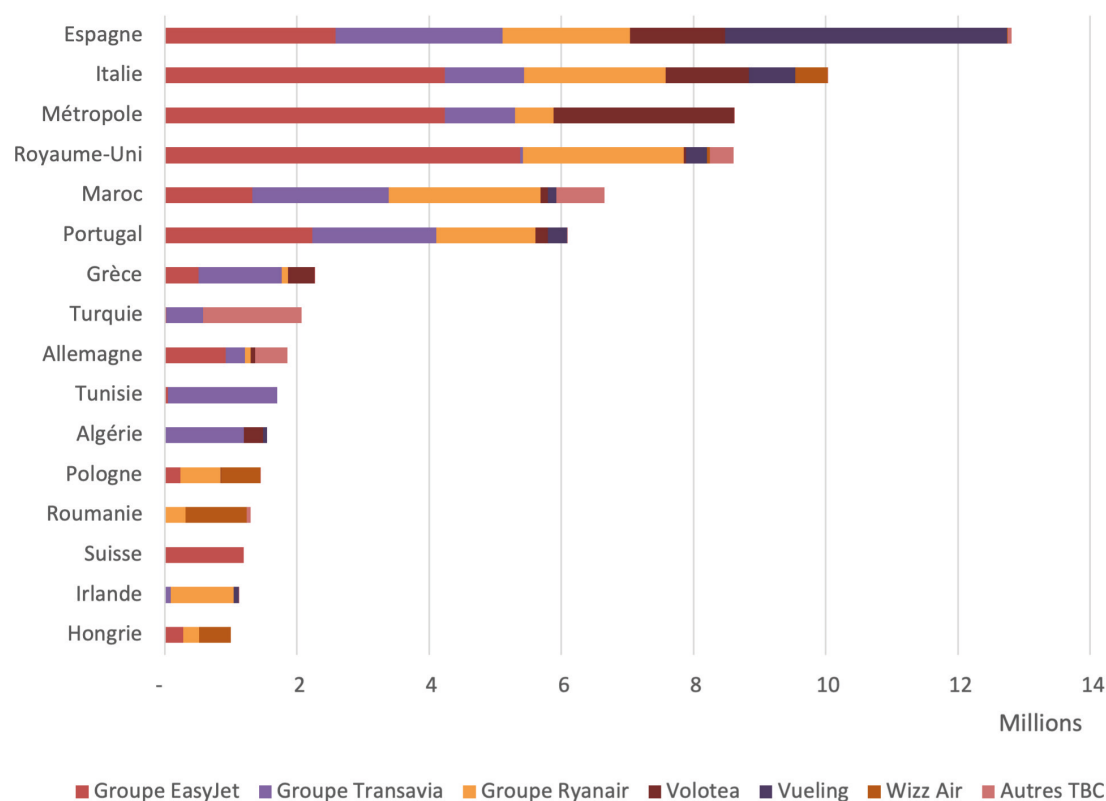


Source : DGAC



Les TBC desservent 56 pays dans le monde au départ de France métropolitaine (hors marché intérieur métropolitain). Le trafic TBC recule en 2025 sur plusieurs marchés importants, à l'instar du Portugal, du Royaume-Uni ou encore de l'Italie. Le marché espagnol, leader avec près de 13 millions de passagers TBC, échappe à la tendance. A lui seul, il contribue à 20 % de la croissance du trafic TBC tous faisceaux confondus. L'ordre de classement des principaux pays desservis par les TBC au départ de la France est modifié, traduisant la vitalité de certains marchés. La Turquie (+18 %) gagne ainsi une place et se positionne dorénavant devant le marché allemand tandis que la Pologne, dont le taux de croissance figure parmi les plus élevés (+17 %) gagne deux places, dépassant l'Irlande et la Suisse. En 2025, 16 marchés (dont l'intérieur métropolitain) dépassent le million de passagers TBC, la Hongrie venant agrandir la liste des pays « millionnaires ».

Figure 3 : Répartition du trafic sur les principaux marchés TBC au départ de France métropolitaine (> 1 M de passagers TBC)

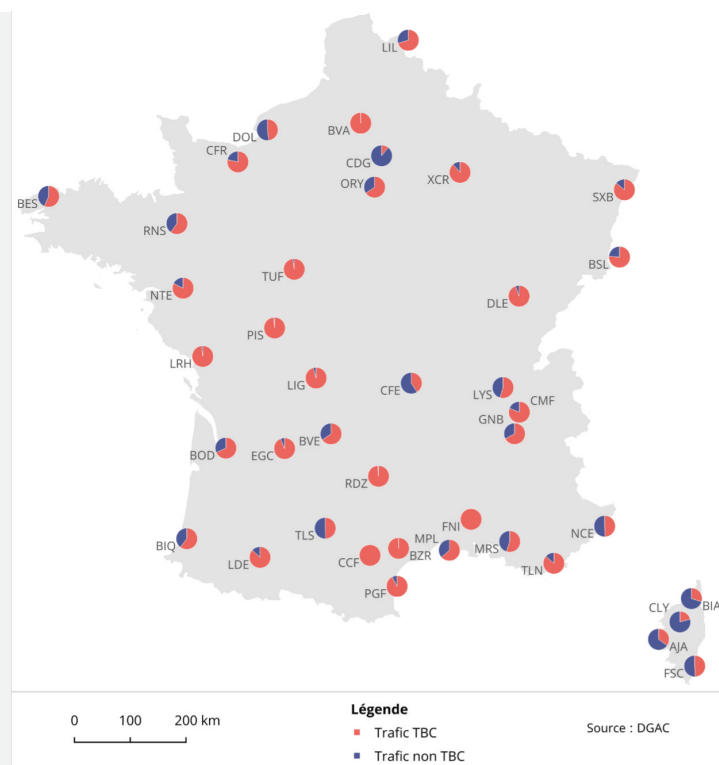


Source : DGAC



40 aéroports accueillent des passagers TBC en 2025 (voir tableau 3 en annexe), soit un de moins qu'en 2024. En effet, en raison de l'interruption de l'exploitation de la liaison Pau-Orly par Transavia à la fin de l'été 2024 et de sa reprise en 2025 par Amelia (commercialisation par Air France), l'aéroport palois ne figure plus dans la liste des aéroports avec trafic TBC en 2025. Plus des trois quarts de ces aéroports enregistrent au moins 50 % de trafic TBC. Seuls quelques-uns comptabilisent une part minoritaire de trafic TBC, à l'instar de Paris-CDG (11 %), des trois principaux aéroports corses (Ajaccio, Bastia et Calvi : entre 21 % et 35 % de trafic TBC) ou encore de Clermont-Ferrand (41 %).

Carte 1 : Aéroports de France métropolitaine enregistrant du trafic TBC (> 1000 pax) en 2025



Source : DGAC

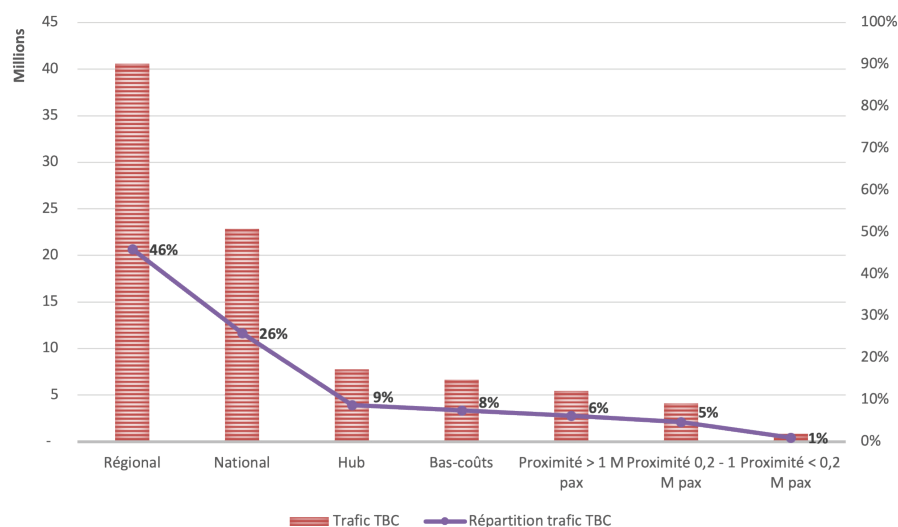
Bien que les aéroports régionaux⁴ concentrent près de la moitié du trafic TBC en France métropolitaine (46 %), leur part est en baisse depuis plusieurs années (-1 point par rapport à 2024, -4 points par rapport à 2019), et ce malgré une hausse de trafic. Cela s'explique par la croissance importante du trafic TBC de la catégorie « National » (composé exclusivement de l'aéroport de Paris-Orly) qui enregistre un gain de 9 % par rapport à l'année précédente et de 77 % par rapport à 2019, en raison notamment du développement de Transavia via le transfert de liaisons assurées jusque-là par Air France. L'aéroport d'Orly représente dorénavant 26 % du trafic TBC en France, soit 2 points supplémentaires en un an et 8 points depuis 2019.

Les trois catégories composées des aéroports dits de proximité maintiennent leurs parts de marché respectives par rapport à 2024, concentrant au total 12 % du trafic TBC. Le trafic des catégories « Aéroports de proximité supérieurs à 1 million de passagers » (6 % du trafic TBC en France) et « Aéroports de proximité entre 200 000 et 1 million de passagers » (5 %) stagne ou recule modérément. En revanche, le trafic des aéroports de proximité inférieurs à 200 000 passagers est en hausse de 15 % par rapport à 2024. L'aéroport de Rodez est le principal contributeur à la croissance de cette catégorie d'aéroports : l'arrivée de Volotea à compter de septembre 2024 – pour l'exploitation de la liaison avec Paris-Orly sous délégation de service public auparavant assurée par un transporteur traditionnel – a triplé le trafic TBC de l'aéroport aveyronnais en 2025.

Quelques aéroports commerciaux ne sont pas desservis par les TBC : trois aéroports dont la seule liaison régulière est une liaison OSP de/vers Orly (Aurillac, Castres et Le Puy) ainsi que l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine et, depuis 2025, celui de Pau.

⁴Composition des catégories d'aéroports détaillée en annexes.

Figure 4 : Trafic de passagers TBC par catégorie d'aéroports et part de chaque catégorie dans le trafic TBC total en France métropolitaine en 2025

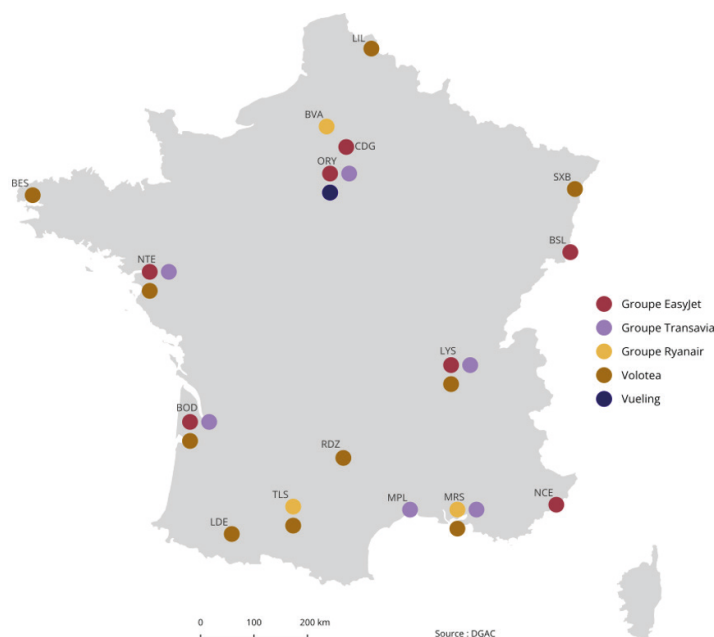


Source : DGAC

Note de lecture : la catégorie « Régional » représente 40,6 millions de passagers TBC en 2025 et 46 % du trafic TBC total (toutes catégories d'aéroports confondues) en France métropolitaine.

Cinq transporteurs à bas coûts disposent d'avions basés en France tandis que seize aéroports accueillent une ou plusieurs bases TBC (carte 2). La plupart des aéroports avec base(s) TBC figure parmi les principaux aéroports (Hub, National, Régionaux et aéroports de proximité supérieurs à 1 million de passagers). Du point de vue des compagnies, les avions de Transavia sont basés majoritairement à l'aéroport de Paris-Orly mais aussi dans 5 aéroports en province. Easyjet est le seul TBC disposant d'avions basés à l'aéroport de Paris-CDG. La compagnie espagnole Volotea est présente dans des aéroports régionaux (Nantes, Lyon, Marseille, Bordeaux, Toulouse) mais également dans des aéroports de proximité tels que Brest, Lille et Strasbourg pour la catégorie « > 1 million de passagers » ou encore Tarbes et Rodez pour les catégories inférieures. D'autres compagnies ont des stratégies qui tendent vers davantage de concentration. Ryanair a installé des avions basés dans trois aéroports seulement tandis que Vueling n'est présente qu'à Paris-Orly.

Carte 2 : Bases* des transporteurs à bas coûts en France métropolitaine



Source : DGAC

* Le mot « base » est utilisé dans cette note dans le sens que les compagnies aériennes leur donnent dans les médias (c'est à dire un ou plusieurs aéronefs stationnés de nuit dans l'aéroport concerné) mais ne préjuge de l'interprétation juridique qu'il pourrait être faite au regard de la définition contenue dans l'article R. 6412-14 du code de l'aviation civile.



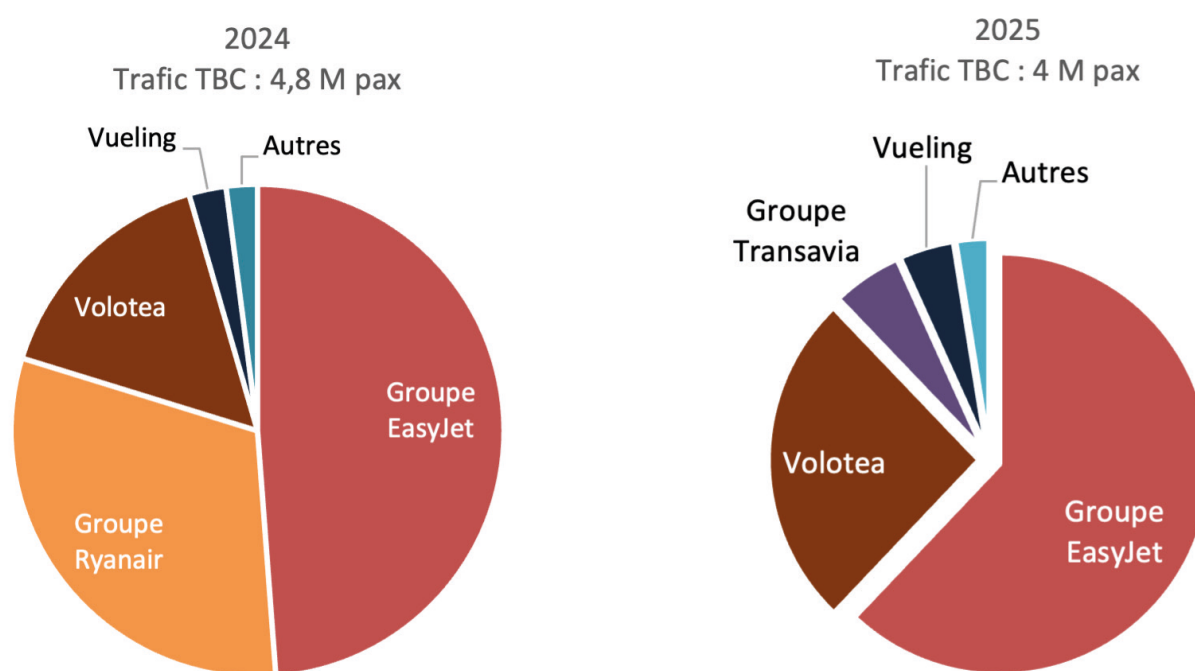
Focus : fermeture de base et départ de Ryanair : quels effets sur l'aéroport de Bordeaux ?

À l'automne 2024, soit quatorze ans après son arrivée à l'aéroport girondin et cinq ans après l'installation de trois avions basés, Ryanair a non seulement fermé sa base mais également mis fin à la desserte de l'aéroport⁵. La compagnie a justifié sa décision par « l'échec des négociations avec l'aéroport de Bordeaux sur l'extension des services low-cost de Ryanair » et par l'augmentation des coûts à partir de novembre 2024⁶. Si ce n'est pas la première fois que Ryanair ferme une base régionale⁷, son retrait total constitue un tournant tant l'impact sur le trafic est important pour l'aéroport concerné.

La compagnie irlandaise a constitué un acteur important de la plate-forme bordelaise. Elle a joué un rôle majeur dans le développement en 2010 puis l'extension en 2014 du terminal billi dédié aux TBC. Son influence se mesure également à sa part de marché (voir Figure 5) : en 2024, Ryanair se classe à la 2e place des TBC desservant Bordeaux, avec 1,5 millions de passagers. Elle concentre 31% du trafic TBC de l'aéroport et 22 % du trafic total. **Son départ a un impact significatif sur le niveau de trafic TBC de l'aéroport en 2025.** Le dynamisme des autres TBC (+700 000 passagers au total) n'a compensé que partiellement le retrait de Ryanair. Le solde annuel de trafic TBC s'élève à -800 000 passagers. EasyJet est devenu majoritaire avec 62 % de part de marché tandis que Volotea a pris la deuxième place (des TBC) en gagnant 10 points. Transavia a quant à elle fortement développé son trafic (de 30 000 à 215 000 passagers) en installant une base sur l'aéroport alors que Ryanair fermait la sienne. Elle devient ainsi le troisième opérateur à bas-coût de l'aéroport en termes de part de marché.

L'aéroport de Toulouse a été également concerné par une fermeture de base. En 2025, EasyJet y a fermé la sienne, redéployant deux avions vers ses bases de Lyon et Nantes. A la différence de Ryanair à Bordeaux, EasyJet a continué à desservir Toulouse sur certaines destinations avec des avions basés dans d'autres aéroports.

Figure 5 : Évolution de la répartition du trafic TBC au départ de l'aéroport de Bordeaux



Source : DGAC

⁵La fermeture d'une base ne signifie pas pour autant l'arrêt des liaisons par la compagnie. EasyJet a fermé sa base toulousaine au printemps 2025 mais a continué d'y opérer des liaisons.

⁶« Ryanair fermera la base de Bordeaux de 3 avions à partir de novembre car l'aéroport ne parvient pas à convenir d'une extension low-cost », 14/05/2024, corporate.ryanair.com

⁷La compagnie a fermé sa base marseillaise en 2011 tout en continuant d'exploiter les liaisons qu'elle y opérait. En 2019, elle a de nouveau installé une base à Marseille.



ANNEXE 1

LE TRAFIC DES TRANSPORTEURS A BAS COÛTS (TBC) EN FRANCE MÉTROPOLITAINE EN 2025

Liste des TBC en France métropolitaine en 2025

Groupe EasyJet (EasyJet UK, EasyJet Europe, EasyJet Suisse), groupe Ryanair (Ryanair Irlande, Ryanair, UK, Malta Air), groupe Transavia (Transavia Pays-Bas, Transavia France), Vueling (Espagne), Volotea (Espagne), groupe Norwegian (Norvège, Suède), groupe Wizz Air (Wizz Air Hongrie, Wizz Air UK), Eurowings (Allemagne), Pegasus (Turquie), Smartwings (République tchèque), groupe Air Arabia (Air Arabia Egypt, Air Arabia Maroc), Iberia Express (Espagne), French Bee (France), TUIfly (Allemagne), Jet2.com (UK), La Compagnie (France), FlyOne (Moldavie, Arménie, Roumanie), HiSky (Moldavie), Play⁸ (Islande), Westjet (Canada), Flynas (Arabie Saoudite), Norse Atlantic Airways (Norvège), AJET (Turquie), Azul (Brésil), T'way Air (Corée du Sud).



ANNEXE 2

Tableau 2 : Parts de marché des TBC dans le trafic total tous transporteurs et par faisceau géographique (2019, 2023, 2024, 2025)

	2019	2023	2024	2025
TOTAL TOUS PAYS	36,7%	43,5%	44,7%	44,8%
Total pays desservis par les TBC	40%	47%	48,5%	48,6%
Intérieur métropole	28%	44%	44%	44%
Dont radial	12%	23%	23%	22%
Dont transversal	52%	73%	74%	74%
International Europe (1)	54%	59%	60%	59%
International hors Europe moyen-courrier (2)	31%	43%	46%	48%
International long-courrier (3)	11%	7%	9%	9%

Source : DGAC

(1) UE + Royaume-Uni + Norvège + Suisse + Islande

(2) Comprend les pays d'Europe non communautaire et du Maghreb, ainsi que la Turquie et les pays du Levant (Israël, Liban, Egypte, Jordanie).

(3) Comprend les Etats-Unis, le Canada, les Emirats Arabes Unis, le Brésil, le Sénégal, l'Arabie Saoudite, le Cap Vert, la Corée du Sud ainsi que l'Outre-mer.

COMPOSITION DES CATÉGORIES

- **Hub** : Paris CDG.
- **National** : Paris ORLY.
- **Bas-coûts** : Beauvais.
- **Régional** : Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Toulouse.
- **Proximité > 1 M pax** : Ajaccio, Bastia, Biarritz, Brest, Lille, Montpellier, Strasbourg.
- **Proximité 0,2 – 1 M pax⁹** : Bergerac, Béziers, Caen, Calvi, Carcassonne, Clermont-Ferrand, Figari, Grenoble, La Rochelle, Limoges, Nîmes, Perpignan, Toulon, Rennes, Tarbes-Lourdes.
- **Proximité < 0,2 M pax** : Brive, Châlons-Vatry, Chambéry, Deauville, Dole, Poitiers, Rodez, Tours.

⁸La compagnie islandaise Play a cessé ses activités et déclaré sa faillite à l'automne 2025.

⁹La catégorie « Proximité 0,2 – 1 M pax » perd un aéroport (Pau) du fait de l'absence de trafic TBC en 2025.

ANNEXE 3

Tableau 3 : Liste des 40 aéroports métropolitains avec du trafic TBC en 2025 (≥ 1 000 passagers TBC)

Rang aéroport 2025 (trafic total)	Aéroports (classés par ordre décroissant selon le trafic TBC 2025)		Trafic total 2025	Trafic TBC 2025	Part TBC/trafic total 2025	Évolution trafic TBC 2025/2024	Évolution trafic TBC 2025/2019
2	ORY	PARIS-ORLY	34 927 000	22 890 000	66%	9%	77%
1	CDG	PARIS-CHARLES DE GAULLE	72 040 000	7 888 000	11%	-4%	-27%
3	NCE	NICE-COTE D'AZUR	15 226 000	7 519 000	49%	2%	14%
6	BSL	BALE-MULHOUSE	9 622 000	7 348 000	76%	9%	5%
9	BVA	BEAUVAIS-TILLE	6 676 000	6 656 000	100%	2%	69%
4	MRS	MARSEILLE-PROVENCE	11 259 000	6 186 000	55%	2%	66%
8	NTE	NANTES-ATLANTIQUE	7 182 000	5 927 000	83%	4%	26%
5	LYS	LYON-ST-EXUPERY	10 666 000	5 840 000	55%	4%	20%
10	BOD	BORDEAUX-MERIGNAC	5 873 000	4 003 000	68%	-16%	-12%
7	TLS	TOULOUSE-BLAGNAC	7 631 000	3 790 000	50%	-3%	-9%
11	LIL	LILLE-LESQUIN	1 705 000	1 201 000	70%	-10%	6%
15	SXB	STRASBOURG-ENTZHEIM	1 306 000	1 125 000	86%	14%	83%
12	MPL	MONTPELLIER-MEDITERRANEE	1 688 000	1 072 000	64%	-8%	44%
16	BIQ	BIARRITZ-PAYS-BASQUE	936 000	565 000	60%	0%	29%
13	AJA	AJACCIO-NAPOLEON-BONAPARTE	1 593 000	556 000	35%	5%	-2%
18	BES	BREST-BRETAGNE	911 000	516 000	57%	4%	23%
19	LDE	TARBES-LOURDES-PYRENEES	575 000	501 000	87%	1%	195%
14	BIA	BASTIA-PORETTA	1 531 000	458 000	30%	7%	-18%
17	FSC	FIGARI-SUD-CORSE	913 000	449 000	49%	10%	33%
21	PGF	PERPIGNAN-RIVESALTES	476 000	440 000	92%	-5%	160%
20	RNS	RENNES-ST-JACQUES	507 000	304 000	60%	6%	19%
24	CCF	CARCASSONNE-SALVAZA	304 000	304 000	100%	-2%	-13%
25	LRH	LA ROCHELLE-ILE DE RE	303 000	298 000	98%	3%	62%
26	BZR	BEZIERS-VIAS	287 000	286 000	100%	2%	11%
27	LIG	LIMOGES-BELLEGARDE	281 000	269 000	96%	6%	8%
30	FNI	NIMES-GARONS	246 000	246 000	100%	-5%	8%
23	CFR	CAEN-CARPIQUET	306 000	240 000	78%	4%	86%
31	EGC	BERGERAC-DORDOGNE-PERIGORD	242 000	227 000	94%	-1%	-16%
32	TLN	TOULON-HYERES	236 000	204 000	86%	-25%	629%
33	TUF	TOURS-VAL DE LOIRE	192 000	188 000	98%	3%	-1%
35	RDZ	RODEZ-AVEYRON	187 000	185 000	99%	214%	414%
28	GNB	GRENOBLE-ALPES-ISERE	262 000	176 000	67%	-3%	4%
34	CMF	CHAMBERY-AIX-LES-BAINS	190 000	154 000	81%	9%	44%
29	CFE	CLERMONT-FERRAND-AUVERGNE	249 000	102 000	41%	32%	20%
37	DLE	DOLE-TAUAUX	94 000	89 000	95%	-6%	-15%
22	CLY	CALVI-STE-CATHERINE	397 000	83 000	21%	8%	137%
38	PIS	POITIERS-BIARD	74 000	73 000	99%	-10%	11%
36	BVE	BRIVE-SOUILAC	99 000	65 000	66%	7%	59%
40	XCR	CHALONS-VATRY	71 000	63 000	89%	-16%	5%
39	DOL	DEAUVILLE-NORMANDIE	71 000	34 000	48%	-23%	42%

Source : DGAC