



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



Premiers retours sur la hausse
de **TSBA** de mars 2025 : baisse
de compétitivité du **transport
aérien français**

Premiers retours sur la hausse de TSBA de mars 2025 : baisse de compétitivité du transport aérien français

Cette étude propose d'observer les évolutions de l'économie du transport aérien en France depuis la mise en œuvre de la dernière hausse de fiscalité intervenue le 1er mars 2025. Cette dernière hausse concerne le tarif de solidarité, aussi appelé TSBA, dont les recettes ont été relevées de +850 millions d'euros annuellement concernant l'aviation commerciale. Cette hausse se répercute sur les acteurs du transport aérien, s'ajoutant à d'autres facteurs qui influent également l'économie de ce secteur. Par exemple, la moindre croissance économique en France que celle des autres pays européens a tendance à freiner l'activité du transport aérien. À l'inverse, une baisse sur les prix du carburant (kérosène) a tendance à réduire les prix et à accélérer l'activité. Malgré la difficulté à dégager l'effet propre de la hausse de fiscalité sur l'activité économique du transport aérien en France, la dernière hausse a sans nul doute influé sur les prix pour les passagers, sur les coûts pour les compagnies et sur une moindre dynamique de trafic aérien, étant donné les évolutions observées au deuxième et au troisième trimestre 2025. Par ailleurs, le pavillon français dans l'aviation d'affaires commerciale connaît une forte baisse au troisième trimestre. Au final, le transport aérien en France peut être considéré en croissance « molle » depuis la dernière hausse de TSBA, contrairement au reste de l'Europe.

Hausse de TSBA en mars 2025 en France positionnant la France parmi les pays européens taxant le plus le transport aérien

Les recettes de TSBA sont estimées à environ 1,3 milliard d’euros en année pleine. Elles sont reversées pour 20 % à l’AFITF afin de financer des infrastructures autres qu’aéroportuaires, notamment routières et ferroviaires, et 80 % au budget général de l’Etat français. La hausse de TSBA intervenue en mars 2025 équivaut à + 4,77 € pour un billet d’avion allant de France en Europe (y compris les vols domestiques en France) en classe économique, et allant jusqu’à + 120 € sur un billet d’avion allant au-delà de 5 500km en classe affaires. Les hausses sont plus élevées concernant l’aviation d’affaires, allant de + 207,37 € à + 2 097,37 € par passager embarqué.

En cumulant l’ensemble des taxes, les recettes annuelles pour l’Etat français dépasseront les 3 Md€ en 2025. La France se positionne ainsi parmi les pays européens ayant la plus forte fiscalité du transport aérien, avec l’Allemagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et le Danemark. Des pays tels que l’Espagne (non mentionné dans le tableau ci-dessous) ne disposent pas de taxes sur les billets d’avion.

Taxe sur les billets d’avion en €/passager en 2025 (hors taxes sureté et sécurité) et évolution des tarifs par rapport à 2024

Taux de change monnaies étrangères/€ - juillet 2025

	Autriche	Belgique	Allemagne	Danemark	France (TAC)	France (TSBA)	Grèce	Italie	Pays-Bas	Norvège	Portugal	Royaume-Uni
Europe classe économique	12	5	15,5	4	5,14	7,4	3	6,5	29,4	5,0	2	15,1
Évolution tarif taxe 2025/2024 %	0%	150%	0%	nouveau	1,8%	181%	-75%	0%	0%	3%	0%	0%
Europe classe affaires	12	5	15,5	4	5,14	30	3	6,5	29,4	5,0	2	32,5
Évolution tarif taxe 2025/2024 %	0%	150%	0%	nouveau	1,8%	48%	-75%	0%	0%	3%	0%	5%
International moyen-courrier classe économique	12	5	39,3	33	9,25	15	3	6,5	29,4	28,7	2	104,4
Évolution tarif taxe 2025/2024 %	0%	150%	0%	nouveau	1,8%	100%	-75%	0%	0%	3%	0%	0%
International moyen-courrier classe affaires	12	5	39,3	33	9,25	80	3	6,5	29,4	28,7	2	250,6
Évolution tarif taxe 2025/2024 %	0%	150%	0%	nouveau	1,8%	27%	-75%	0%	0%	3%	0%	9%
International long-courrier classe économique	12	5	70,8	40	9,25	40	3	6,5	29,4	28,7	2	109,2
Évolution tarif taxe 2025/2024 %	0%	150%	0%	nouveau	1,8%	433%	-75%	0%	0%	3%	0%	0%
International long-courrier classe affaires	12	5	70,8	40	9,25	120	3	6,5	29,4	28,7	2	259,8
Évolution tarif taxe 2025/2024 %	0%	150%	0%	nouveau	1,8%	90%	-75%	0%	0%	3%	0%	8%

¹ hors recettes liées à l’aviation d’affaires

Source : DGAC/DTA/SDE/SDE3

Hausse de TSBA équivalente à 2 points supplémentaires d'inflation sur les prix des billets

La hausse des tarifs de la TSBA est un des facteurs, parmi d'autres (prix des carburants, évolution des différentes charges, concurrence entre transporteurs sur un parcours donné, saisonnalité de l'offre et de la demande ...), qui contribue à l'évolution des prix. La hausse des tarifs de la TSBA s'est répercutée en grande partie, voire en totalité, sur les prix du transport aérien, représentant jusqu'à 2 points d'inflation supplémentaire. Cette hausse de prix intervient dans un contexte d'inflation globale maîtrisée au niveau national. La hausse de prix est également plus importante à l'intérieur de la Métropole, dont le trafic est en recul depuis 2023 sous l'effet conjugué de multiples facteurs sociaux, politiques, et environnementaux. Les prix sur les destinations de long courrier sont moins touchés, que ce soit à l'international ou les DOM et autres territoires ultramarins.

Hausse des coûts de touchée, notamment pour les aéroports de proximité, nettement moins concurrentiels que la moyenne européenne

La hausse des tarifs de la TSBA se répercute directement sur les prestations facturées, sous forme de taxes ou de redevances, aux compagnies aériennes pour effectuer l'atterrissage, la circulation au sol, le stationnement et le décollage des aéronefs, le débarquement et l'embarquement des passagers. Ces coûts, appelés coûts de touchée constituent un poste important de fonctionnement et peuvent influencer sur les choix des compagnies aériennes de privilégier certaines liaisons plutôt que d'autres. Du fait de cette hausse des coûts de touchée, la position concurrentielle des aéroports français s'est dégradée aussi bien sur le faisceau moyen-courrier (concurrence des autres aéroports européens pour attirer le trafic point-à-point intra-européen) que sur le long-courrier, en concurrence avec les hubs, notamment extra-européens, pour attirer le trafic de correspondance. Les aéroports français de proximité, sont en moyenne 42 % plus chers que la moyenne européenne (ils l'étaient de 12 % en 2023). La hausse des tarifs de la TSBA est le principal facteur expliquant la détérioration du positionnement concurrentiel des aéroports. Leur trafic est majoritairement assuré par les transporteurs à bas-coûts.

À compter du 2ème trimestre 2025, l'offre de sièges au départ de France augmente de 1,5 % contre + 4,5 % dans le reste de l'Europe

L'offre de sièges au départ de France augmente de trois points de moins que dans le reste de l'Europe à compter du deuxième trimestre 2025 (+ 1,4 % en France, + 4,7 % en Europe dans les vols programmés). Cet écart concerne les 3 principaux faisceaux géographiques au départ de la France : faisceau domestique, européen et international (hors Europe). Cette faible dynamique du transport aérien français intervient dans un contexte post-olympique, où l'on pouvait s'attendre à un « rebond » du tourisme international, par expérience des précédents JO dans le monde.

De nombreux transporteurs sont concernés, tous les segments de voyage et toutes les catégories d'aéroports. Le différentiel de croissance se vérifie avec quasiment tous les autres pays européens, à l'exception de la Russie et de la Norvège. La France se positionne désormais au 6ème rang européen en termes d'offre globale de sièges. Si l'offre de la Turquie était déjà en rattrapage avant la mesure, l'évolution de l'offre des autres pays ne semblait se distinguer nettement de celle de la France. Avec environ 22,8 millions de sièges offerts sur juillet-août 2025, l'offre estivale en France connaît une croissance molle par rapport à 2024, alors que les autres grands marchés européens connaissent des hausses sensibles.

Dans ce contexte, Air France, easyJet et Ryanair (3 principaux transporteurs en France), ont ajusté leurs offres commerciales de différentes façons, notamment en réduisant leur offre en France concernant les deux transporteurs à bas-coûts.

Baisse de 21,8% du pavillon français dans l'aviation d'affaires commerciale au T3-2025

Concernant l'aviation d'affaires commerciale, le nombre de mouvements est stable au troisième trimestre 2025, mais le pavillon français connaît une baisse d'activité de 21,8%, passant de 2 600 mouvements (T3-2024) à 2 000 (T3-2025), tandis que le pavillon étranger progresse de 4% durant cette même période.



Partie 1 : Hausse des prix des billets d'avion et une hausse des coûts de touchée des aéroports

1.a Prix des billets d'avion

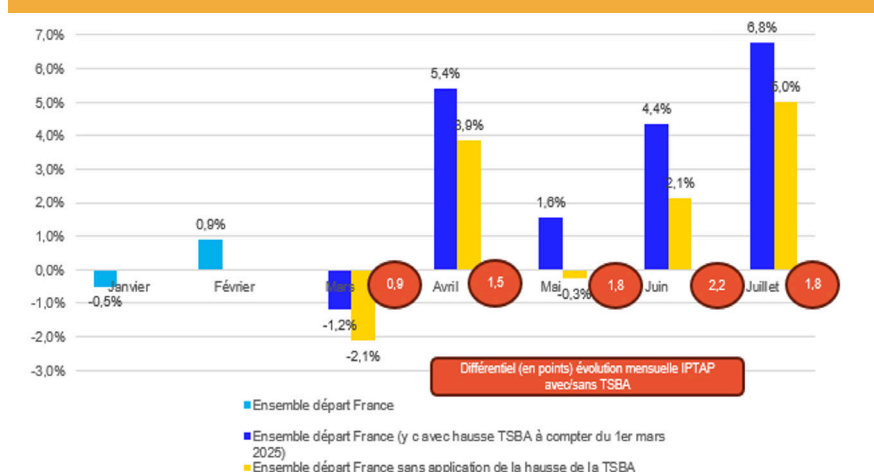
Rappel méthodologique : l'indice des prix du transport aérien (IPTAP) est publié mensuellement par la DGAC. L'IPTAP illustre une évolution des prix pour le mois de vol donné (glissement annuel m/m-12) au départ de France (Métropole et DOM) à structure de consommation constante. L'IPTAP n'a pas pour vocation à retracer une évolution de recette moyenne du secteur.

Le calcul de l'IPTAP avec et sans hausse des tarifs de la TSBA depuis le 1^{er} mars 2025 permet ainsi de mesurer l'impact de l'augmentation de la TSBA sur l'évolution des prix.

- **L'impact de la hausse de la TSBA sur les prix augmente dans les premiers mois de sa mise en œuvre** (maximum de 2,2 points en juin 2025). Cette augmentation est liée au fait que les billets d'avions sont généralement réservés à l'avance¹. Bien que la réforme des tarifs de la TSBA ait été mise en œuvre à compter du 1^{er} mars 2025, c'est la période « avril-juin 2025 vs avril-juin 2024 » qui présente la meilleure base d'analyse comparative : en effet, le mois de mars 2025 est le plus impacté par l'effet « antériorité » de l'achat des billets et le mois de juillet 2025 par un effet « jeux olympiques » (la forte augmentation des prix est à mettre perspective avec la baisse significative des prix observée en juillet 2024, période précédant le déroulement des Jeux Olympiques de Paris) ;
- **La hausse de la TSBA est un des facteurs, parmi d'autres, qui contribue à l'évolution des prix.** Sauf au mois de mai 2025, les évolutions des prix avec/sans hausse de TSBA affichent la même tendance : **l'impact de la TSBA ne modifie pas l'évolution globale des prix mais accentue son amplitude.**

D'autres facteurs expliquent l'évolution des prix (prix des carburants, évolution des différentes charges, concurrence entre transporteurs sur un parcours donné, saisonnalité de l'offre et de la demande ...). Ainsi, les transporteurs aériens ajustent leurs prix selon les critères du yield-management (gestion et optimisation de la recettes). Cette stratégie consiste à ajuster les prix en fonction de multiples variables pour maximiser les revenus tout en répondant aux besoins des clients et en restant concurrentiel sur le marché.

¹ l'antériorité de la date d'achat du billet court jusqu'à 180 jours en long-courrier et 90 jours en court et moyen-courrier

Évolution de l'indice des prix du transport aérien - IPTAP

Source : DGAC/DTA/SDE3 - Aide à la lecture : en juin 2025, les prix (incluant la hausse de la TSBA) ont augmenté de +4,4 % par rapport à juin 2024. Sans la hausse de la TSBA, les prix auraient augmenté de +2,1%, soit une différence de 2,2 points.

Cette évolution de l'IPTAP intervient dans un contexte d'inflation globale maîtrisée au niveau national (l'inflation, en glissement annuel, varie entre + 0,7 % et +1,0 % pendant la période mars-juillet 2025).

• **L'impact de la hausse des tarifs de la TSBA est différent selon les faisceaux géographiques.**

Le faisceau court-courrier « intérieur Métropole » est le plus impacté par la hausse de la TSBA du fait de la combinaison de 2 facteurs :

- Les tarifs, (ici en classe économique), sont passés de 2,63 € par passager à 7,40 €. Cette hausse de 4,77 € s'applique à aller et au retour (soit à chaque embarquement d'un vol au départ de France) soit une augmentation de 9,54 € par passager pour un vol aller/retour ;
- ce faisceau affiche le prix moyen d'un vol aller/retour le plus bas de tous les faisceaux géographiques du fait de sa nature court-courrier.

Le rapport entre ces deux facteurs conduit à un différentiel élevé entre les deux indices (avec/sans TSBA), supérieur à 4 points pour la période avril-juin 2025 ;

Le faisceau long-courrier « départ DOM » (vols ultramarins) est moins impacté que les autres faisceaux long-courriers (= destination lointaine), par la hausse de la TSBA. Néanmoins, ce constat est à relativiser en raison des enjeux propres à la desserte ultramarine : principe de continuité territoriale², absence de mode de transport alternatif et contexte de « vie chère ».

Les faisceaux long-courriers voient s'appliquer 3 tarifs différents rappelés dans le tableau ci-dessous.

Les tarifs les plus bas (assimilés à la zone Europe) concernent les vols ultramarins (représentés ici par « départ DOM »). En tenant compte de l'application de la TSBA aller/retour pour l'outre-mer contre une application au départ uniquement pour les pays étrangers, de la distance parcourue et du prix moyen par billet, le différentiel entre les deux indices (avec/sans TSBA) par les vols ultramarins est supérieur à celui des destinations intermédiaires (Moyen-Orient) mais supérieur à celui des destinations lointaines (Asie-Pacifique).

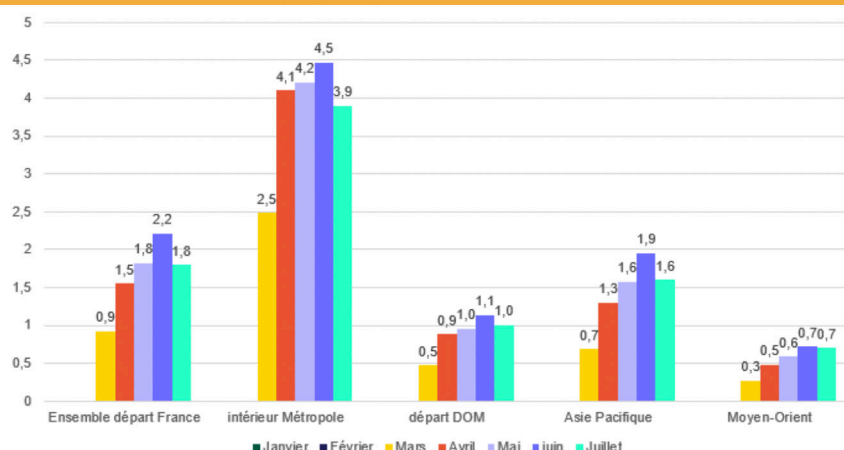
Tarifs TSBA 2024, 2025, différentiel en €/passager

		Tarifs TSBA LFI 2024 €/passager	Tarifs TSBA LFI 2025 €/passager	Différentiel de tarif €/passager	Impact sur le prix du billet €/passager pour un vol aller/retour
Destination européenne ou assimilée Ex: départ DOM	Classe éco	2,63	7,40	4,77	9,54
	Classe supérieure	20,27	30,00	9,73	19,46
Destination intermédiaire Ex : Moyen-Orient	Classe éco	7,51	15,00	7,49	7,49
	Classe supérieure	63,07	80,00	16,93	16,93
Destination lointaine Ex: Asie-Pacifique	Classe éco	7,51	40,00	32,49	32,49
	Classe supérieure	63,07	120,00	56,93	56,93

Source: DGACIDTAISDE3

² Nonobstant la procédure en cours auprès de la Commission européenne pour l'exemption de la hausse des tarifs de la TSBA aux vols ultramarins

Différentiel (en points) variation IPTAP avec/sans TSBA



Source : DGAC/DTA/SDE3

Aide à la lecture : en juin 2025, la différence de l'évolution des prix sur le faisceau « intérieur Métropole » avec et sans la hausse de la TSBA (par rapport à juin 2024) est de 4,5 points (les valeurs ayant servi à calculer cet écart ne sont pas représentées ici ie. + 14,4 % avec hausse de la TSBA et + 9,9 % sans hausse de la TSBA)

1.b Coûts de touchée des aéroports

Rappel méthodologique : les données issues de l'observatoire des coûts de touchée permettent comprendre les facteurs compétitifs liés à la fiscalité et aux coûts des aéroports et des services terminaux de navigation aérienne (redevances aéroportuaires et de navigation aérienne) et, d'autre part, de situer le positionnement concurrentiel des aéroports français par rapport à certains de leurs homologues européens.

Le coût de touchée, pour une rotation d'un aéronef moyen-courrier (du type Airbus A320 exploité en configuration tout économique sur une liaison intra-européenne³ par un transporteur à bas-coût) et long-courrier (du type B777-300 ER exploité en configuration bi-classe affaires économique sur une ligne long-courrier par un transporteur traditionnel avec 50 % des passagers en correspondance dans chaque classe de voyage), est défini dans cette étude, comme « l'ensemble des prestations facturées sous forme de taxes ou de redevances, à une compagnie aérienne pour effectuer l'atterrissage, la circulation au sol, le stationnement et le décollage de l'aéronef, le débarquement et l'embarquement des passagers ». Le périmètre de l'étude ne comprend pas les prestations d'assistance en escale qui font l'objet de contrats commerciaux dont les contenus négociés ne sont pas publics. Les redevances de navigation aérienne sont prises en compte pour les services terminaux de circulation aérienne (RSTCA). Les redevances de contrôle en route sont exclues.

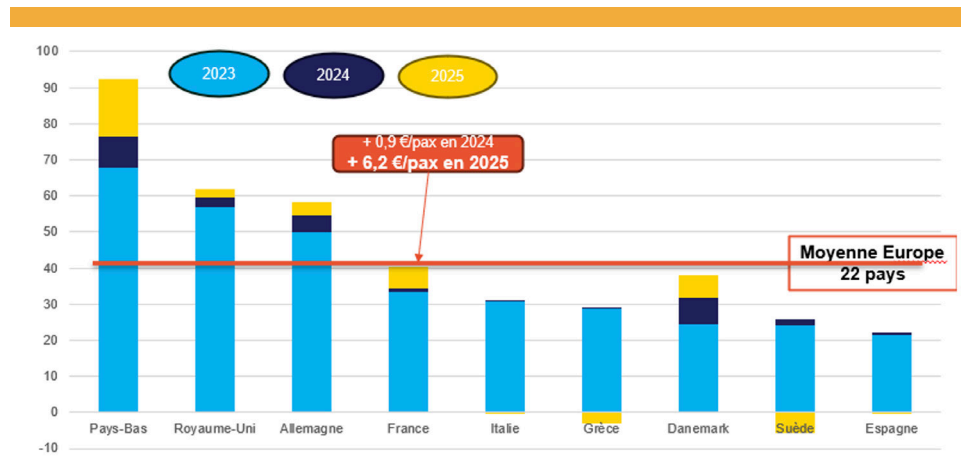
Les résultats présentés dans cet observatoire sont particulièrement pertinents dans le cadre de la concurrence entre aéroports européens pour capter les flux touristiques, notamment entre l'Europe du nord et du sud, opérés par les transporteurs. Ces résultats ne peuvent pas être extrapolés pour des interprétations liées aux marchés court et moyen-courrier des flux en correspondance ou pour les marchés long-courriers (cf. partie spécifique).

COURT et MOYEN-COURRIER (A320)

- Le positionnement concurrentiel des aéroports français s'est dégradé en 2025 avec la hausse des tarifs de la TSBA. La France se rapproche de la moyenne des pays européens du panel.

Le coût de touchée par passager (moyenne pondérée) s'établit, en 2025, à 41,7 € pour l'ensemble des aéroports du panel (+ 4,2 € par rapport à 2023, en progression de + 11%). Le rythme annuel de la progression a été proche en 2024 (+ 2 €, + 5 % par rapport à 2023) et 2025 (+ 2,2 €, + 5 % par rapport à 2024).

Pour les aéroports français, le coût de touchée en 2025 s'établit à 40,7 € par passager (+ 7,2 € par rapport à 2023, en progression de + 21%). Le rythme annuel de la progression a été très inégal entre 2024 (+ 0,9 €, + 3 % par rapport à 2023) et 2025 (+ 6,3 €, + 18 % par rapport à 2024).

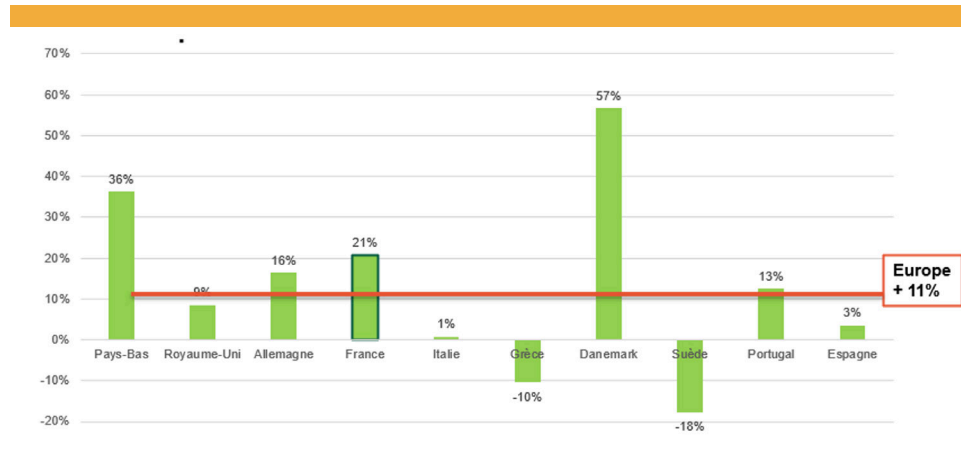
Cout de touchée - €/pax – A320 transporteur à bas coûts (TBC) – Années 2023 - 2024 – 2025

- Les évolutions des coûts de touchée par pays, entre 2023 et 2025 diffèrent grandement, la France connaissant une croissance parmi les plus importantes d'Europe

Trois pays (Danemark, Pays-Bas et France) affichent des coûts de touchée en très forte progression (supérieure à la moyenne européenne entre 2023 et 2025 qui s'établit à + 11 %). La hausse de la fiscalité concerne ces 3 pays dont, pour la France, la révision des tarifs de solidarité (TSBA) en France à compter du 1er mars 2025. La hausse des redevances aéroportuaires touche particulièrement les Pays-Bas ;

Plusieurs pays enregistrent une baisse de leurs coûts entre 2023 et 2025 : Irlande, Grèce, Suède et Hongrie (pour ces deux derniers pays en raison de la suppression d'une taxe sur les billets d'avion en 2025) ;

L'année 2025 a montré d'importantes divergences entre les différents pays en matière de fiscalité : création d'une taxe sur les billets d'avion au Danemark mais suppression de celle-ci en Suède ; forte augmentation de la TSBA en France mais réflexion en cours en Allemagne pour diminuer les montants de la taxe sur les billets d'avions ; suppression de la taxe sur les billets d'avion en Hongrie créée en 2022 mais augmentation des tarifs de la taxe aux Pays-Bas créée en 2021.

Évolution 2025/2023 des coûts de touchée - €/pax – A320 transporteur à bas coûts (TBC)

- En 2025, le coût de touchée des aéroports français est légèrement inférieur à celui de l'ensemble du panel mais la dégradation du positionnement concurrentiel des aéroports français est particulièrement forte pour certaines catégories d'aéroports.

Seule la catégorie regroupant les aéroports « hub/national/bas-coûts » affiche un positionnement concurrentiel plus compétitif que la moyenne du panel (- 2% soit - 0,7 € de différence).

Les aéroports de type « régional » français affichent un positionnement concurrentiel défavorable par rapport au panel européen (+3 % soit un différentiel de +0,9 € par passager). C’est la première fois où ce positionnement devient plus onéreux par rapport aux autres aéroports européens : en 2023, les aéroports français de cette catégorie étaient -14 % moins chers (différence de 4,1 €).

Les aéroports de proximité, quel que soit leur niveau de trafic, ont un positionnement concurrentiel défavorable par rapport au panel européen. L'écart est de 12 % pour les aéroports > 1 million de passagers (cet écart s'établissait à 1 % en 2023) et de 42 % pour les aéroports < 1 million de passagers (cet écart s'établissait à 12 % en 2023). Ce constat et cette évolution sont à mettre en rapport avec la dépendance de certains de ces aéroports avec le trafic généré par les transporteurs à bas-coûts.

Ces évolutions défavorables du positionnement concurrentiel des différentes catégories d'aéroports français proviennent de la hausse des coûts de touchée plus rapide en France sur la période que l'ensemble des autres pays européens. La TSBA représente une part majoritaire dans cette évolution entre 2023 et 2025.

Coût de touchée par passager (moyenne pondérée ensemble du panel en €)

	panel France	panel Europe (hors France)			ensemble panel (Fr + Europe)
	€ par passager	€ par passager	%	€ par passager	€ par passager
	A320 TBC	A320 TBC	écart Fr/Eur	écart Fr/Eur	A320 TBC
Hub/national/bas-coûts	44,1	44,8	-2	-0,7	44,7
Régional	33,4	32,5	3	0,9	32,7
Proximité (>1M)	41,9	37,3	12	4,6	38,1
Proximité (<1M)	47,6	33,5	42	14,1	38,6
Ensemble	40,7	41,9	-3	-1,2	41,7

Source : RDC ; Traitement des données : DGAC/DTA/SDE3

LONG COURRIER (B777-300 ER)

Paris-CDG est le principal hub de correspondance de/vers le marché français pour les trajets internationaux. Néanmoins, la concurrence est importante avec les hubs étrangers qu’ils soient européens ou extra-européens.

Pour le marché français (et européen), la concurrence des hubs non-européens est particulièrement forte pour les flux de trafic de/vers l'Asie / Pacifique et, dans une moindre mesure, l'Afrique / Océan Indien. Le détail des hubs concurrents de Paris-CDG est publié annuellement dans l’observatoire de la concurrence (<https://www.ecologie.gouv.fr/politiquespubliques/observatoire-concurrence>).

La concurrence entre hubs se jouent sur de nombreux facteurs : position géographique par rapport aux trajets considérés par les passagers, réseau desservi, niveau de concurrence entre transporteurs, attractivité de la ville/territoire du hub ... Le facteur de la compétitivité prix d’un hub peut être étudié via les coûts de touchée³. La somme des redevances et des taxes payées par les transporteurs constitue une partie structurante du prix final proposé par ces transporteurs aux passagers en correspondance dans un contexte exacerbé de concurrence mondiale (cf. les expansions de capacité réalisées ou à venir de nombreux aéroports non-européens) et de problématique de fuite de trafic.

³ Il convient de noter que la mesure des coûts de touchée n’intègre pas dans son périmètre les effets financiers de la réglementation européenne du paquet Fit for 55 (incorporation SAF avec REFUEL et dispositif ETS) qui s’applique différemment pour les vols intra-communautaires et extra-communautaires. Ces dispositifs augmentent le différentiel concurrentiel entre hubs européens et non-européens.

• **La structure des coûts de touchée est marquée par le poids de la fiscalité en Europe.**

La part des taxes dans le coût de touchée globale est supérieure à 50 % pour les principaux hubs européens : Francfort, Munich, Londres Heathrow et Paris-CDG. Madrid constitue l'exception en Europe. Pour les hubs extra-européens, la part des taxes est soit inexistante (ex Dubaï, Addis-Abeba) ou inférieure à 10 % (Doha, Istanbul). Lorsque des taxes existent, elles se situent à un faible niveau très inférieur à celui des pays européens (cf. tableau en introduction de ce document) : c'est le cas au Qatar (2,05 USD à l'arrivée et au départ, 0,5 USD en cas de passager en correspondance).

• **La forte hausse de la fiscalité qui a affecté l'aéroport de Paris-CDG en 2025 (hausse de la TSBA) a dégradé de manière marquée son positionnement concurrentiel par rapport à ses principaux concurrents européens et internationaux par rapport à l'année précédente.**

Londres Heathrow est le hub européen le plus cher et son différentiel est le plus important avec Paris-CDG. Cette situation résulte notamment du fait que les redevances aéroportuaires sont élevées et qu'une taxe sur les billets particulièrement forte s'applique pour les classes supérieures. Mais, Londres Heathrow est un aéroport congestionné et est le premier aéroport européen pour le trafic de haute contribution notamment sur l'Atlantique Nord, soit une double situation de rente, qui relativise l'impact sur le trafic et sur la compétition avec les autres aéroports. Enfin cet aéroport, pour le marché français, joue un rôle de hub limité au marché nord-américain ;

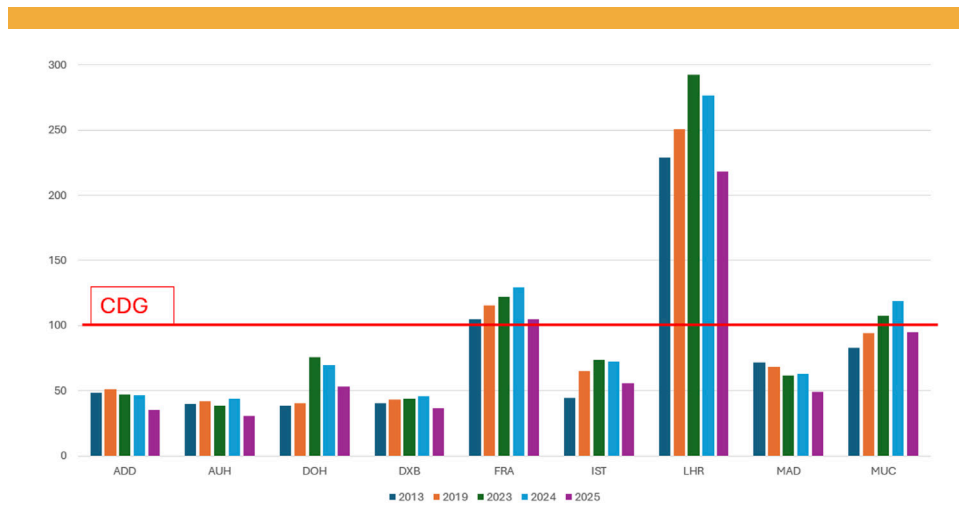
La comparaison avec les aéroports de et Munich fait le plus de sens dans la mesure où Lufthansa est le 1er opérateur européen long-courrier et que ces aéroports disposent d'une diversité géographique de leurs réseaux similaire à celle de Paris-CDG. La trajectoire des aéroports allemands a été celle d'une hausse des coûts plus rapide que celle de Paris-CDG pour la période 2013-2024 (notamment avec une forte hausse de la fiscalité allemande). En 2025, la tendance à l'écart s'est inversée, avec une hausse des coûts de touchée plus vive en France qu'en Allemagne ;

Madrid joue un rôle clef pour les correspondances de/vers l'Amérique latine. Son différentiel en termes de coût de touchée avec Paris-CDG est devenu le plus important du panel (- 51 % en 2025). L'Espagne est le pays d'Europe le plus compétitif en termes de coûts de touchée ;

Pour les aéroports internationaux (hors Europe) un double constat s'impose :

- En 2025, Paris-CDG présente un coût de touchée systématiquement plus élevé que les aéroports du panel situés en Turquie, dans le Golfe et en Ethiopie. Pour tous les aéroports concernés l'écart est supérieur à 50 % (soit le simple au double) voire proche de 70 % dans le cas d'Addis-Abeba et d'Abu-Dhabi. Converti en €/passager, cet écart peut atteindre ou dépasser 50 € ;
- L'écart de positionnement concurrentiel s'est accentué sur la période étudiée, particulièrement en 2025.

Coût de touchée par passager en € - Référence indice 100 (chaque année) : aéroport de Paris CDG



Source : RDC, Traitement DGAC/DTA/SDE3.
Aide à la lecture : le coût de touchée de l'aéroport de DXB (Dubaï), en 2025, s'élève à 37 par rapport à un indice 100 défini par l'aéroport de CDG (Paris). L'écart de compétitivité-prix entre les deux aéroports est d'environ 2/3



Partie 2 : Offre de sièges en hausse de 1,5 % contre +4,5 % dans le reste de l'Europe

2.a Trafic passagers en croissance modérée avec l'Europe au T2-2025 et recul de la France, désormais 6ème pays européen pour son offre de sièges

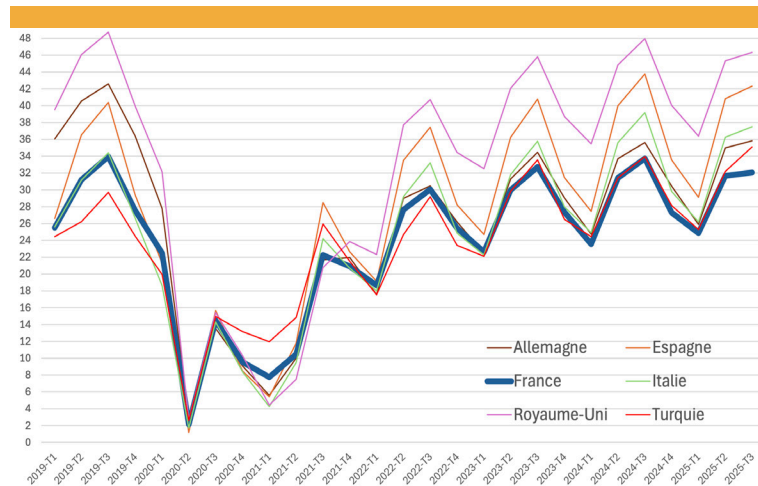
Au deuxième trimestre 2025, le trafic aérien commercial en France s'élève à 49,9 millions de passagers, en hausse de 3,8 % par rapport au deuxième trimestre 2024 et 3,2 % au-dessus de son niveau de 2019. Cette hausse résulte du dynamisme sur les liaisons intercontinentales tandis que le trafic avec l'Europe est moins vif et que le trafic intérieur à la métropole baisse pour le 9e trimestre consécutif. Dans le même temps, les prix des billets d'avions remontent, du fait des dynamiques internationales et de la hausse de fiscalité, alors qu'ils baissaient dans leur ensemble au premier trimestre. En France, l'offre de vols internationaux augmente moins vite que dans le reste de l'Europe, surtout par rapport aux principaux pays européens du transport aérien.

La hausse sur les liaisons européennes est modérée soit une hausse de 2,2%. Le trafic ne progresse plus avec certains pays, notamment le Royaume-Uni, constituant l'une des toutes premières clientèles touristiques en France. La fréquentation dans les hôtels et autres hébergements collectifs de tourisme des touristes provenant du Royaume Uni est d'ailleurs en baisse depuis le deuxième trimestre 2024 (source Insee).

Par ailleurs, l'offre de sièges, mesurée par la DGAC dans les plans de vols, est en hausse sur les vols internationaux, mais de façon moins rapide qu'en Europe. La France se classe désormais 6e en Europe pour son offre de sièges d'avions, 5e pour les vols domestiques et 4e pour les vols internationaux (dépassée par l'Italie ce trimestre). La croissance de l'offre sur les vols internationaux y est deux à trois fois plus lente que dans le reste de l'Europe (1,5% Vs 4,0%).

Plusieurs éléments expliquent cet écart de croissance de l'offre entre les pays, dans un contexte international incertain : différentiel de croissance économique, écart de prix des billets d'avion notamment en raison de la hausse de fiscalité, plus ou moins forte attractivité touristique. Par ailleurs, les avions au départ de France vers l'international sont plus remplis ce trimestre que l'an dernier. Il en résulte que le trafic croît plus vite que l'offre en France sur les liaisons internationales. En ajoutant les vols domestiques aux vols internationaux, l'ensemble de l'offre commerciale en France n'augmente plus au T2 ni au T3-2025, tandis qu'elle poursuit sa progression en Europe (ensemble des pays gérés par Eurocontrol, y compris Russie et Turquie), soit +2,8% au T2 et chiffres à venir au T3-2025.

Offre de transport aérien commercial domestique et international au départ des principaux pays européens, en millions de sièges, par trimestre et jusqu'au 28 septembre 2025



Avec 22,8 millions de sièges offerts au cœur de l'été 2025 (juillet et août), l'offre en France est à peu près au niveau de juillet et août 2024, contrairement aux autres principaux pays européens, en croissance par rapport à juillet et août 2024. La croissance de l'offre en liaison avec l'international durant l'été en France continue de ralentir et compense tout juste la baisse de l'offre sur le réseau domestique.

La faible dynamique du transport aérien français interroge d'autant plus qu'elle intervient dans un contexte post-olympique, en principe très favorable au développement du tourisme international, par expérience des précédents JO dans le monde. Or la forte croissance du tourisme international s'est davantage tournée vers d'autres pays européens, notamment autour de la Méditerranée, dont les trafics ont nettement dépassé leurs niveaux de 2019.

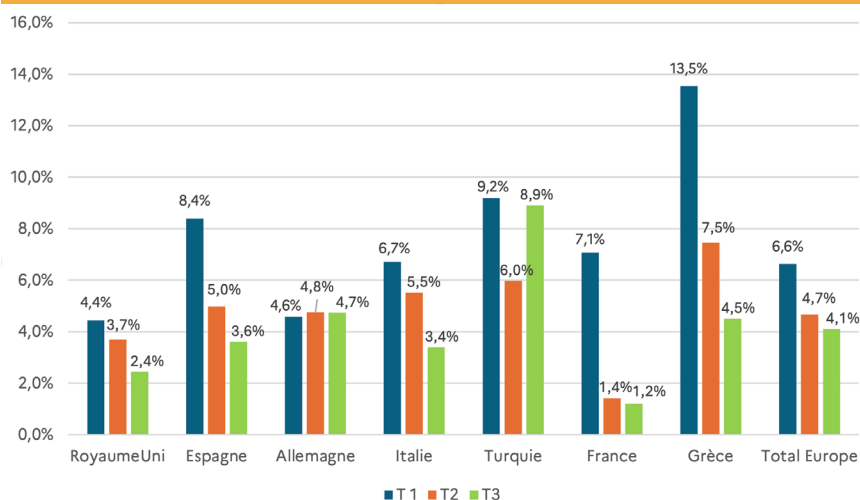
Par ailleurs, l'évolution des facteurs macro-économiques est divergente entre la France et l'Europe : selon Oxford Economics, la croissance économique en France en 2025 serait presque divisée par 2 par rapport à 2024 (+ 0,6 % en 2025 contre + 1,1 % en 2024) alors que celle de l'Union Européenne augmenterait de 0,3 point (+ 1,3 % en 2025 contre + 1,0 % en 2024). Le PIB est un des facteurs déterminant de l'évolution de la demande des services tel que le transport aérien.

2.2b Programmation de l'offre de sièges des compagnies

Rappel méthodologique : l'évolution de l'offre de sièges (glissement trimestriel trim/trim -12) au départ de chaque pays permet une comparaison des situations des pays concernés entre eux et par rapport à une moyenne européenne. Cette offre de sièges correspond au programme prévisionnel des transporteurs aérien et ne préjuge ni de la réalisation opérationnelle de ce programme, ni du trafic réel réalisé à posteriori (niveau du coefficient de remplissage, modification de la nature du trafic passage⁴...).

- **À compter du mois d'avril 2025 (Trimestre T2), l'offre de sièges au départ de France augmente trois fois moins vite que dans le reste de l'Europe⁵** et notamment par rapport à nos principaux voisins, pays les plus importants en termes d'offre (Royaume-Uni, Espagne, Allemagne et Italie) mais aussi par rapport aux marchés méditerranéens tournés vers l'économie du tourisme tels que la Grèce et la Turquie. La différence de croissance est particulièrement forte au T2 (3,3 points soit France + 1,4 % vs Europe + 4,7 %) et se poursuit au T3 (2,9 points soit France + 1,2 % vs Europe + 4,1 %).

Offre de sièges, par pays, évolution trimestrielle 2025/2024

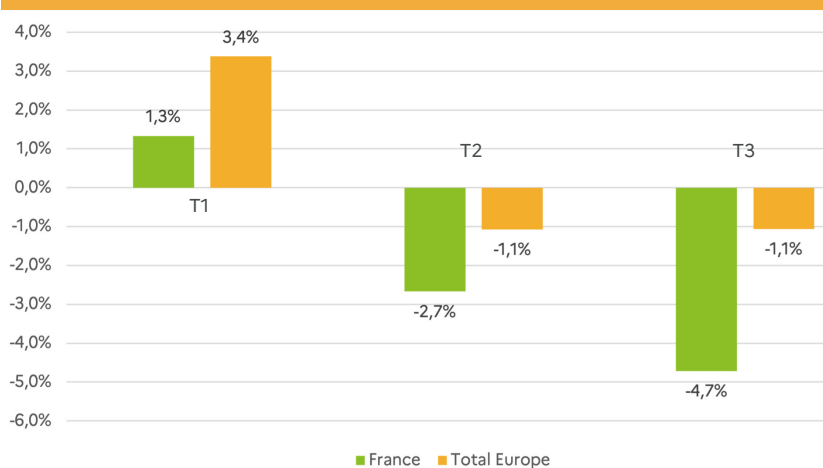


Source : OAG ; Traitement des données : DGAC/DTA/SDE3

- L'offre de sièges sur le faisceau domestique en France suit une tendance similaire à celle de l'Europe mais avec un différentiel de croissance toujours défavorable à la France, écart qui s'accroît au 3ème trimestre 2025. Cette évolution de l'offre est cohérente avec celle du trafic observé ces derniers trimestres en France : en effet, le trafic domestique est revenu à son niveau de 35 ans en arrière.

Les facteurs expliquant cette baisse sont multiples : travail à distance (visioconférence, télétravail), report vers d'autres modes de transport, politiques « voyage » des entreprises (RSE et autre), impact plus important de la hausse de la TSBA sur le réseau métropolitain (cf. partie tarifs). Néanmoins, cette évolution en Europe n'est pas propre à la France et peut être observée dans d'autres pays (ex : Royaume-Uni, Italie).

Réseaux domestiques au départ de chaque pays - Offre de sièges, par pays, évolution trimestrielle 2025/2024

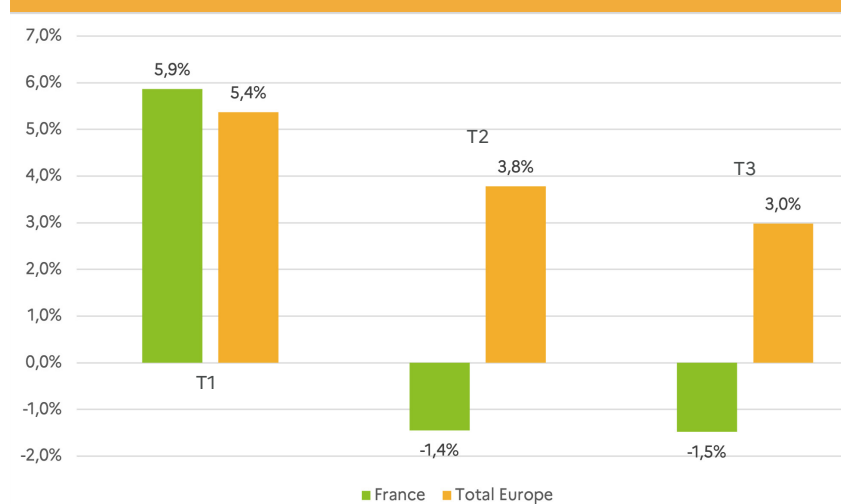


Source : OAG ; Traitement des données : DGAC/DTA/SDE3

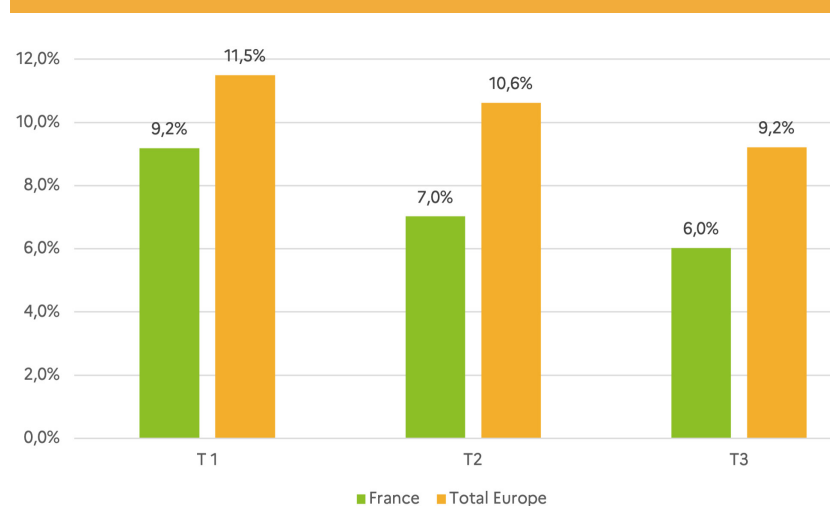
- L'offre de sièges sur le réseau européen connaît, en France, un retournement de tendance depuis le second trimestre 2025 avec une évolution négative. Celle-ci concerne le faisceau géographique qui génère la plus grande capacité de sièges offerts à la vente. Au global, la croissance ralentit au niveau de l'Europe mais reste positive. Aucun des grands pays européens ne connaît une évolution négative analogue à celle de la France.

⁴ Exemple : un passager Paris-Berlin redevable de la TSBA au départ de France peut être remplacé par un passager New York-Paris-Berlin, non soumis à la TSBA puisque son point de départ est à l'étranger et que les passagers en correspondance sont exonérés.

⁵ Europe : soit une composante UE + [UE (27 pays), EEE (Islande et Norvège), Royaume-Uni, Suisse] et une composante non-UE+ [Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Kosovo, Macédoine du Nord, Moldavie, Monténégro, Russie, Serbie, Turquie et Ukraine]

Réseaux européens au départ de chaque pays - Offre de sièges, par pays, évolution trimestrielle 2025/2024

- **L'offre de sièges sur le réseau international (hors Europe) reste dynamique en France comme en Europe pour les 3 trimestres considérés.** La croissance française est cependant inférieure à celle de l'Europe : différence de 20 % au 1er trimestre et d'un tiers pour le 2ème et le 3ème trimestre. Malgré cette sous-performance par rapport aux autres pays européens, le trafic international devient le moteur de la croissance du marché français remplaçant le marché européen qui jouait traditionnellement ce rôle.

Réseaux internationaux au départ de chaque pays - Offre de sièges, par pays, évolution trimestrielle 2025/2024

Source : OAG ; Traitement des données : DGAC/DTA/SDE3

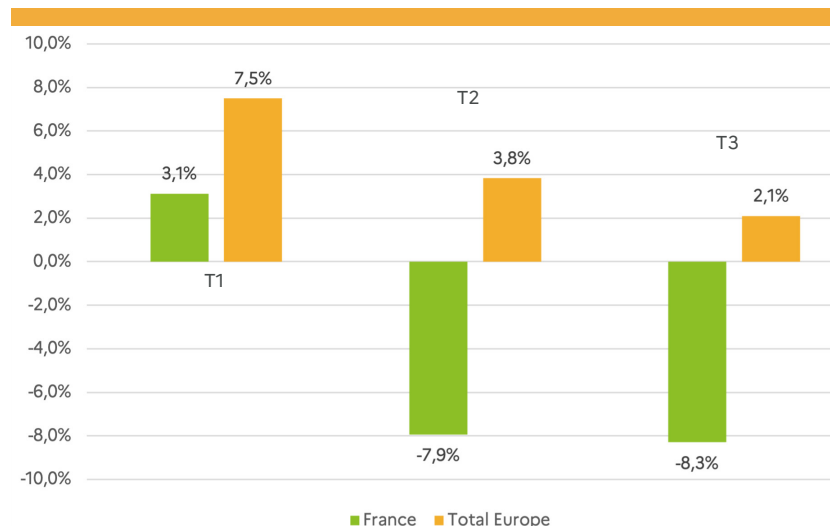
- **Si la hausse des tarifs de la TSBA constitue un des facteurs explicatifs de la baisse de la croissance de l'offre au 2ème et 3ème trimestre sur le marché français, il n'est pas le seul facteur à prendre en compte.** Chaque transporteur intègre différemment le facteur TSBA dans sa stratégie.

Ryanair, easyJet et Wizzair sont les trois premiers transporteurs européens en termes de sièges offerts à la vente. Leur positionnement respectif sur le marché français diverge.

Il apparaît une nette différence de l'évolution de l'offre de sièges de la compagnie Ryanair entre la France (son 7^{ème} marché) et l'Europe dès le second trimestre, situation renouvelée au 3^{ème} trimestre. Ryanair a publiquement dénoncé l'impact de la hausse de la TSBA et a annoncé des restructurations de réseaux directement liées à cette taxe. Dans les faits, ces restructurations auront lieu à compter du 4^{ème} trimestre correspondant au début de la saison IATA hiver 2025/2026. Le périmètre de comparaison des 3 premiers trimestres de 2025 par rapport aux trimestres équivalents de 2024 est impacté par une décision intervenue au 4^{ème} trimestre 2024 : la fermeture, par Ryanair, de sa base de Bordeaux entraînant une baisse de l'offre de plus de 1 000 000 sièges. Son effet est visible en 2025 mais Ryanair l'a attribué à une hausse de ses coûts consécutive à sa relation avec pour desservir cet aéroport. Sans Bordeaux, l'évolution de Ryanair en France serait similaire à celle de l'Europe.

Au regard de ces données, l'effet TSBA n'est donc pas un effet immédiat (printemps/été 2025) mais un effet de moyen terme le temps que le transporteur irlandais réalloue ses capacités en Europe pour le début de la saison IATA hiver 2025/2026.

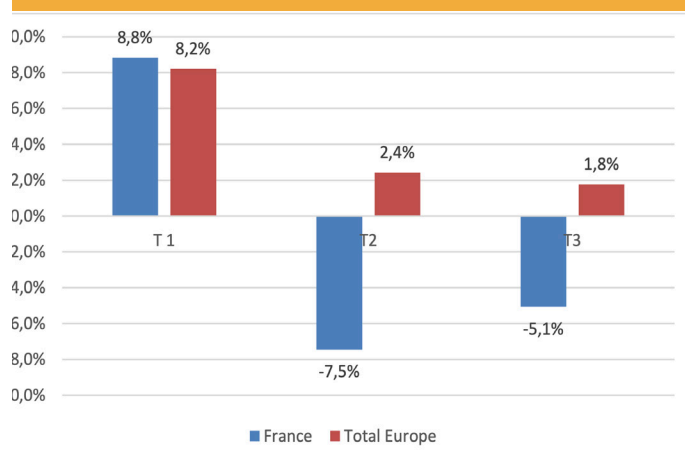
Ryanair - Offre de sièges, évolution trimestrielle 2025/2024



Source : OAG ; Traitement des données : DGAC/DTA/SDE3

Le constat pour le second transporteur européen, easyJet, semble proche de celui de Ryanair : au cours de 2^{ème} et 3^{ème} trimestres, l'offre recule en France (le second marché européen de la compagnie) et continue de progresser (plus faiblement) au niveau européen. La décision de la compagnie easyJet de fermer sa base d'exploitation à Toulouse en mars 2025 (sans toutefois y arrêter les opérations commerciales) a été annoncée le 10 janvier 2025 avant le vote de la LFi actant la hausse des tarifs de la TSBA. Contrairement à Ryanair et Bordeaux, le recul de l'activité à Toulouse n'aurait pas modifié la tendance en France. En effet, le transporteur britannique, au-delà du cas de Toulouse, a ajusté son réseau notamment en cherchant à privilégier certaines destinations plus lointaines (impact moindre de la TSBA par rapport à un prix moyen du billet vendu plus élevé) au détriment de liaisons plus courtes.

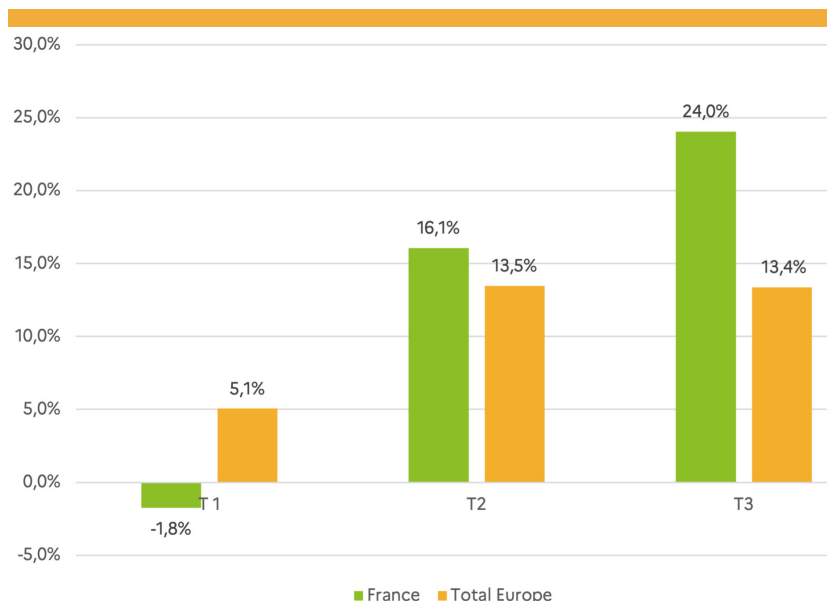
Au regard des données ci-dessous, l'impact de la TSBA sur le réseau d'easyJet semble avoir été effectif dès le printemps/été 2025.

EasyJet - Offre de sièges, évolution trimestrielle 2025/2024

Source : OAG ; Traitement des données : DGAC/DTA/SDE3

Wizzair, troisième transporteur européen, présente une évolution très différente avec un marché français plus dynamique que l'Europe pour les trimestres 2 et 3. Les taux de progression en France est à relativiser dans la mesure où l'Hexagone ne constitue que son 9ème marché. Néanmoins, Wizzair illustre l'exemple des transporteurs qui continuent à miser sur le marché français malgré la hausse de la TSBA.

Wizzair - Offre de sièges, évolution trimestrielle 2025/2024



Source : OAG ; Traitement des données : DGAC/DTA/SDE3

- La hausse des tarifs de la TSBA a des impacts fortement contrastés selon les stratégies globales des transporteurs et au regard de la place que la France occupe comme marché dans le cadre de leurs stratégies.
- Ce constat est particulièrement pertinent pour les transporteurs étrangers (constat qui s'applique aussi bien aux compagnies bas-coûts court-courrier qu'aux compagnies traditionnelles desservant les marchés moyen et long-courriers) pour laquelle la France est un marché parmi d'autres. Les transporteurs français, du fait de la configuration de leurs réseaux, n'ont pas les mêmes possibilités de répartition de leurs capacités sur plusieurs marchés et sont donc plus directement concernés par l'impact de la hausse des tarifs de la TSBA.

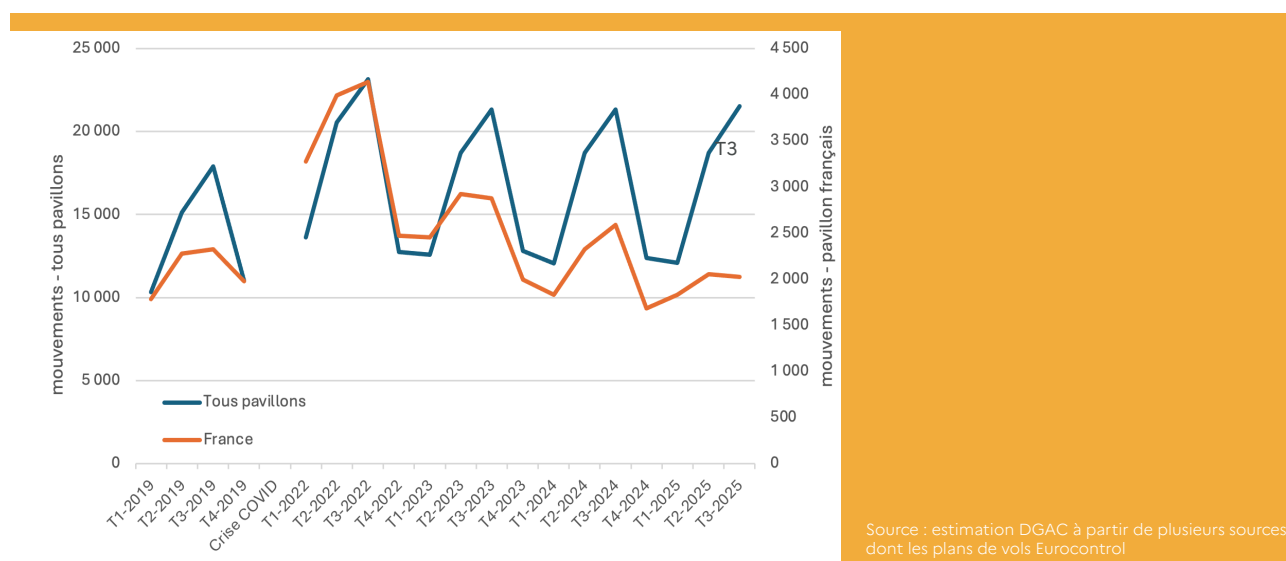
Parmi les 20 plus importants transporteurs en France : certains transporteurs affichent toujours des progressions notables au T2 et T3 : Transavia poursuit son important développement commercial notamment à Paris-Orly où Air France cessera toutes ses opérations d'ici à 2026, Air Corsica, Air Caraïbes (et sa filiale French Bee), Volotea (ouverture d'une base à Rodez), Royal Air Maroc ou encore Turkish Airlines.

D'autres, au contraire affichent une contraction de leur offre plus ou moins importante : Air France, Corsair, Lufthansa (compagnie en difficulté sur le marché allemand), Iberia ou Delta Airlines...

2c. Baisse de 21,8% du pavillon français dans l'aviation d'affaires commerciale au T3-2025

Concernant l'aviation d'affaires, l'observation des données⁸ de mouvements aériens au départ des aéroports français fait apparaître une baisse sensible du pavillon français. Celui-ci a connu au troisième trimestre une baisse d'activité de 21,8%, passant de 2 600 mouvements (T3-2024) à 2 000 (T3-2025). Cette baisse contraste avec un pavillon étranger en croissance (+4,0%), qui compense la baisse du pavillon français, dans un marché globalement stable (+0,9%) passant de 21 300 à 21 900 mouvements en France. Cette baisse au T3-2025 intervient après une baisse de 11,8% au T2-2025 et une stabilité au T1-2025 par rapport à 2024.

Nombre de mouvements commerciaux d'aviation d'affaires au départ de la France métropolitaine par trimestre depuis 2019



L'activité du pavillon français est désormais inférieure sur les 3 premiers trimestres 2025 à ce qu'elle était en 2019 avant le Covid (-7,4% soit 5900 mouvements en 2025 contre 6400 en 2019). À l'inverse, le pavillon étranger a gagné environ 10 000 mouvements sur la même période (+25,5%, soit 46400 mouvements contre 37000). L'accélération de la baisse de part de marché du pavillon français au troisième trimestre 2025 coïncide avec la hausse de TSBA, particulièrement importante sur l'aviation d'affaires, d'autres facteurs pouvant également contribuer à cette évolution⁹.

⁸ Source : Eurocontrol

⁹ Le nombre de mouvements ne présage pas du nombre de passagers embarqués soumis à TSBA.





Direction générale de l'Aviation civile
Direction du Transport aérien
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
dta-etudes-eco-bf@aviation-civile.gouv.fr
www.ecologie.gouv.fr