



L'aérien en France en 2023 : reprise incontrôlée du trafic, boom des low cost



Avril 2024

En France, le secteur aérien poursuit sa reprise incontrôlée du trafic

- En 2023, malgré les discours d'engagements environnementaux du secteur aérien, celui-ci a continué sa rapide reprise du trafic et des émissions en France. **Le nombre de vols a atteint 87,2% du niveau de 2019 et les émissions sont revenues à 89,2% de ce niveau pré-covid.**
- **Les vols domestiques et à destination de l'Europe**, qui représentent 77% de tous les vols au départ de France, **ont augmenté de 6,9%** en 2023. Cette croissance a été largement dopée par les low cost (+11,3%).
- **Les vols à destination extra-européenne ont quant à eux augmenté de 21,4%** en 2023 et sont ainsi presque revenus à leur niveau avant covid (94,4%).

Les compagnies low cost dépassent largement leurs émissions pré-covid

Top 10 des compagnies aériennes les plus polluantes en 2023 en France

Classement	Compagnie aérienne	Emissions CO ₂ 2023 (Mt)	Croissance des émissions CO ₂ 2019 - 2023 (%)
1	Air France	7.7	↓-13.0%
2	easyJet	1.1	↓-5.8%
3	Transavia.com France	0.8	↑+90.9%
4	Ryanair	0.8	↑+48.3%
5	Corsair	0.8	↑+22.6%
6	Delta Air Lines	0.6	↑+1.9%
7	Air Caraïbes	0.5	↓-13.8%
8	Air Austral	0.4	↓-5.1%
9	Emirates	0.4	↓-3.9%
10	Volotea	0.3	↑+68.5%

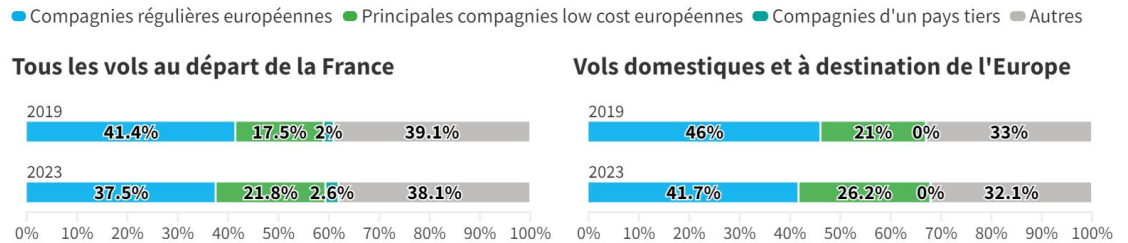
- La compagnie aérienne la plus polluante pour les vols au départ de France reste largement **Air France**, avec 7,73 Mt CO₂ émis en 2023, soit **38% des émissions du secteur aérien français**.
- **EasyJet, en deuxième position**, a émis 1,13 Mt CO₂ en 2023 pour les vols au départ de France.
- **Alors qu’Air France n’a pas retrouvé son niveau d’émissions de 2019 (-13%), les compagnies low cost ont dans l’ensemble largement dépassé le leur**. Ainsi Transavia double presque ses émissions par rapport à 2019 (+90,9%) et Ryanair émet moitié plus par rapport à 2019 (+48,3%).

Note: Les données de Corsair sont en cours de vérification et pourraient faire l’objet d’une correction.

Une “low-costisation” de l’aérien français qui détériore le signal-prix du billet d’avion

- En 2023, **les trois compagnies low-cost Ryanair, easyJet et Wizz Air ont augmenté de 5,2% leur part de marché des vols français à destination de l’Europe par rapport à 2019**, atteignant 26% de ce marché, au détriment des compagnies régulières (-4,3%).
- Cette augmentation de part de marché est respectivement de 4,3% et -3,9% si l’on compte l’ensemble des vols au départ de la France.
- Ces trois compagnies low-cost ont ainsi augmenté le nombre de vols au départ de France de 13%** par rapport à 2022 tandis que cette croissance s’établit à 4% pour les compagnies régulières européennes.
- L’essor des low-cost contribue à **faire croire que voler à prix cassés est normal, alors que le prix d’un billet devrait mieux refléter son énorme impact environnemental**. Cette tendance stimule l’envie de voler et met à mal la nécessaire maîtrise du niveau de trafic.

Evolution des parts de marché des différents types de compagnie aérienne

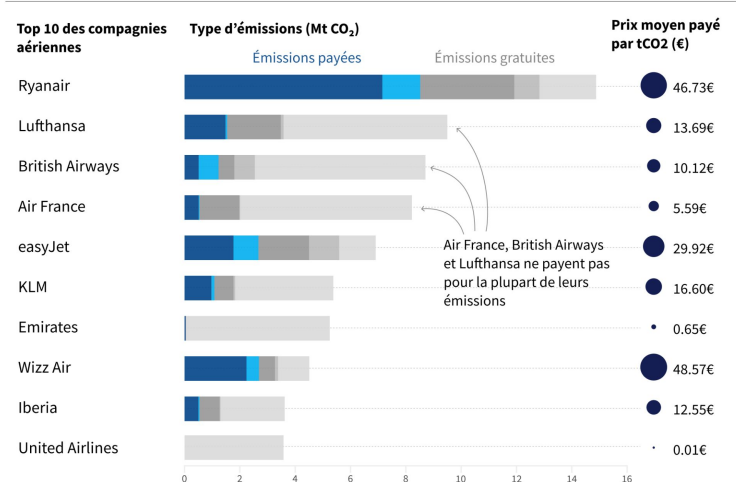
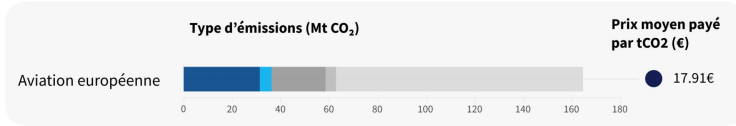


Source: OAG

Air France ne paye pas pour la plupart de ses émissions carbone en Europe

Prix du CO2 payé par les 10 compagnies aériennes les plus polluantes en 2023

Émissions payées: Émissions payées dans le cadre de l'ETS UE et CH Émissions payées dans le cadre de l'ETS UK
Émissions gratuites: Quotas gratuits UE et CH Quotas gratuits UK Émissions hors du champ ETS



Source : OAG, Commission européenne, Ember, Ice.com

- Comme pour les autres compagnies historiques européennes Lufthansa et British Airways, **la majorité des émissions d'Air France sont concentrées sur les vols extra-européens qui ne sont pas assujettis au marché carbone européen.**
- En conséquence, ces compagnies ne paient pas de prix carbone pour une grande part de leurs émissions. **La compagnie nationale ne paye qu'en moyenne 5,59€ par tonne de carbone émise, si l'on ramène le prix payé par Air France dans le cadre du marché européen à l'ensemble de ses émissions.**
- Les compagnies low cost quant à elles sont focalisées sur le marché européen. Leurs émissions sont donc mieux couvertes, bien que cela reste insuffisant.
- **Cela plaide en faveur de l'extension du marché carbone européen aux vols à destination extra-européenne.**

Mettre l'aérien sur la piste de la décarbonation

Sans action déterminée, la croissance incontrôlée du secteur et de ses émissions se poursuivra.

C'est pourquoi T&E France recommande :

- L'adoption d'une **stratégie nationale pour atteindre les objectifs de décarbonation de l'aviation**. Cela nécessite de conjuguer un plan d'approvisionnement de carburants alternatifs avec des mesures de maîtrise du niveau de trafic ;
- Le plan d'approvisionnement en carburants alternatifs doit donner **un cap clair pour la production de carburants de synthèse** en France, seul type de carburant alternatif qui peut être mis à l'échelle à long terme.
- La **maîtrise du niveau de trafic** passe par un ensemble de mesures complémentaires :
 - La fin de l'extension des aéroports ;
 - La mise en place de plafonds d'émissions par aéroport ;
 - Un relèvement de la taxe sur les billets d'avion.
- Le relèvement de la taxe sur les billets d'avion permettrait en particulier de **freiner l'expansion du modèle low-cost**, qui ne reflète pas dans ses prix l'impact climatique d'un billet d'avion.
- Pour les recommandations à l'échelle européenne, se reporter à la publication Europe.

Lien vers la [méthodologie](#)