



UNION
DES AÉROPORTS
FRANÇAIS
& FRANCOPHONES
ASSOCIÉS

Paris, le 16 septembre 2026

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Trafic aérien : au premier semestre 2026, le décrochage français s'aggrave

98,3 millions de passagers au premier semestre 2026 : la France recule de 0,8 % quand l'UE+ progresse de 2,6 %. Dans le cadre du PLF 2027, l'UAF & FA demande une baisse de la fiscalité aérienne pour enrayer ce décrochage.

Avec 98,3 millions de passagers au premier semestre 2026, le trafic des aéroports français recule de 0,8 % sur un an et demeure inférieur de 2,6 % à son niveau de 2019. Après plusieurs années de reprise post-Covid, cette contraction marque un coup d'arrêt. Surtout, l'écart se creuse avec le reste de l'Europe : la France perd des passagers tandis que les pays de l'UE+¹ poursuivent leur croissance.

La France à contre-courant de l'Europe

Le contraste avec le reste de l'Europe s'accroît : selon l'ACI EUROPE, le trafic des pays de l'UE+ progresse de 2,6 % sur un an et dépasse désormais de 6,9 % son niveau d'avant-crise. Plusieurs grands marchés poursuivent leur croissance, notamment l'Italie (+4,2 %), l'Espagne (+3,7 %), le Danemark (+6,6 %) et la Grèce (+5,0 %). La France figure ainsi parmi les rares grands marchés européens en contraction.

Selon l'indicateur tendanCiel de la DGAC, la faiblesse touche désormais presque tous les faisceaux : le trafic intérieur baisse de 1,8 %, les liaisons transversales métropolitaines chutent de 7,9 % et les liaisons métropole-outre-mer reculent de 1,2 %. Surtout, le trafic international diminue de 0,6 %, alors qu'il avait été le seul moteur de la croissance française en 2025.

Bâle-Mulhouse : un effet ponctuel qui ne suffit pas à expliquer le décrochage

La fermeture de la piste principale de Bâle-Mulhouse, du 15 avril au 16 mai, a entraîné la perte d'environ un million de passagers et explique une part importante du recul semestriel. Hors Bâle-Mulhouse, le trafic du 1^{er} semestre est quasiment stable par rapport à celui de l'année dernière. Cet événement ponctuel n'épuise toutefois pas le diagnostic : en juin, après la réouverture complète de la piste, le trafic national restait inférieur de 1,9 % à celui de juin 2025.

Après le choc fiscal de 2025, le transport aérien français subit désormais un nouveau choc, géopolitique et énergétique. Les tensions au Moyen-Orient et la hausse du coût du carburant viennent ainsi frapper un marché déjà pénalisé par la forte augmentation de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) et par le relèvement du plafond du tarif de sûreté et de sécurité (T2S).

¹ L'UE+ regroupe l'UE, La Suisse, le Royaume-Uni et les pays de l'EEE.

Une saison d'hiver 2026-2027 sous tension

Les conséquences sur l'offre sont déjà visibles : suppressions de lignes, réductions de fréquences, diminutions de capacités et redéploiements d'appareils vers des marchés européens plus compétitifs. Selon l'enquête menée par l'UAF & FA auprès de ses membres, ces évolutions se traduiraient par la perte d'environ un million de passagers potentiels durant l'été 2026 par rapport à l'été 2024, dernière saison estivale précédant la hausse de la TSBA.

À défaut de correction, le trafic français pourrait terminer 2026 au niveau de 2025, voire légèrement en dessous, confirmant l'aggravation de son décrochage face au reste de l'Europe.

PLF 2027 : agir sur le levier fiscal

Alors que les discussions sur le projet de loi de finances pour 2027 se poursuivent, l'UAF & FA demande au Gouvernement et au Parlement de réduire la fiscalité pesant sur le transport aérien et de corriger les hausses intervenues en 2025. Face aux chocs géopolitiques, les marges d'action publiques sont limitées ; sur la fiscalité, elles sont immédiates. Cette baisse est nécessaire pour restaurer la compétitivité du marché français dans les arbitrages des compagnies, préserver les lignes et soutenir l'accessibilité, le tourisme et l'activité économique des territoires.

Thomas JUIN, Président de l'UAF & FA, déclare : **« Le 1^{er} semestre 2026 est sans appel : pendant que l'Europe poursuit sa dynamique et gagne des passagers, la France en perd et accentue son retard. Toutes les conditions sont réunies aujourd'hui pour multiplier les fermetures de lignes aériennes en France, avec toutes les conséquences sociales et économiques qu'elles engendrent pour nos territoires. Nous ne maîtrisons ni les crises géopolitiques ni le prix du carburant, mais nous pouvons cesser d'aggraver notre propre décrochage. La France doit à présent changer de logique et alléger la fiscalité aérienne, sauf à considérer qu'il est préférable de survoler la France plutôt que de s'y poser et de la relier au monde. »**

A propos de l'UAF : Avec près de 150 adhérents, l'Union des Aéroports Français est l'organisation professionnelle des aéroports français, quelles que soient leur taille et leur spécialité. Elle a pour principale mission de défendre et de promouvoir les intérêts de la communauté aéroportuaire française auprès des décideurs français et européens. L'UAF est membre associé de la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses métiers (FNAM) et de l'Airports Council International EUROPE (ACI EUROPE).

Contact Presse UAF :

Erwan LEMERCIER - Tél : 06 42 31 02 80 - elemercier@angiocom.fr