



COMMUNIQUÉ

No : 19

Le trafic de passagers en hausse de 2,1 % en mars, avec des différences régionales marquées

29 avril 2026 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses données sur le trafic mondial de passagers en mars 2026. En voici les points saillants.

- **La demande totale**, mesurée en kilomètres-passagers payants (RPK), était en hausse de 2,1 % par rapport à mars 2025. La capacité totale, mesurée en sièges-kilomètres offerts (ASK), a diminué de 1,7 % d'une année sur l'autre. Le coefficient d'occupation des sièges était de 83,6 % (+3,1 points de pourcentage [pp] par rapport à mars 2025).
- **La demande internationale** a diminué de 0,6 % par rapport à mars 2025. La capacité était en baisse de 6,2 % d'une année sur l'autre, et le coefficient d'occupation était de 84,1 % (+4,7 pp par rapport à mars 2025). Le déclin général du trafic international a été le plus marqué chez les transporteurs du Moyen-Orient, avec une baisse de trafic de 60,8 %.
- **La demande intérieure** a augmenté de 6,5 % par rapport à mars 2025. La capacité a augmenté de 5,6 % d'une année sur l'autre. Le coefficient d'occupation des sièges était de 83,0 % (+0,7 pp par rapport à mars 2025).

« La demande de voyages aériens a poursuivi sa croissance en mars, malgré les perturbations au Moyen-Orient. Toutefois, le déclin de près de 61 % du trafic international chez les transporteurs du Moyen-Orient a limité la croissance mondiale à 2,1 %. La demande en dehors du Moyen-Orient a augmenté de 8 % », déclare Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

« Tout le monde surveille ce qui va arriver dans le cas du carburéacteur, tant pour l'approvisionnement que pour les prix. Quant à l'approvisionnement, au cours des mois qui viennent, on pourrait observer des pénuries dans certaines parties du monde hautement dépendantes des approvisionnements du Golfe, notamment l'Asie et l'Europe. Et le prix extraordinairement élevé du carburéacteur se répercute de plus en plus sur le prix des billets. Bien que cela n'ait pas eu d'incidence sur le trafic de mars ou sur les réservations, il reste à voir à quel point les prix élevés vont influencer le comportement des passagers. À ce jour, l'été s'annonce normalement occupé. C'est une bonne nouvelle, mais la résilience des compagnies aériennes est mise à l'épreuve et il sera crucial de stabiliser l'approvisionnement en carburant et les prix. Entre-temps, il est important que les autorités de réglementation se préparent à donner aux compagnies aériennes suffisamment de souplesse en matière de créneaux, tenant compte des circonstances extraordinaires affectant la capacité des espaces aériens et le possible rationnement du carburant », ajoute M. Walsh.

Détails des marchés de passagers – Mars 2026

	Part mondiale ¹	Mars 2026 (% en glissement annuel)			
		RPK	ASK	PLF (pp)	PLF (niveau)
MARCHÉ TOTAL	100,0 %	2,1 %	-1,7 %	3,1	83,6 %
Afrique	2,2 %	20,6 %	10,3 %	6,5	76,2 %
Asie-Pacifique	34,5 %	11,5 %	6,0 %	4,3	87,2 %
Europe	26,6 %	7,5 %	3,3 %	3,2	82,1 %
Amérique latine et Caraïbes	5,4 %	8,4 %	5,5 %	2,3	83,1 %
Moyen-Orient	9,5 %	-58,6 %	-54,7 %	-6,3	68,3 %
Amérique du Nord	21,8 %	2,3 %	0,4 %	1,6	83,7 %

¹ % des RPK de l'industrie en 2025

Résultats régionaux – marchés de passagers internationaux

Le nombre de RPK internationaux a diminué de 0,6 %, ce qui constitue le premier déclin depuis mars 2021. Cette baisse est attribuable au déclin important du trafic au Moyen-Orient. Par contraste, les autres marchés internationaux ont connu une croissance de 9 %, et le coefficient d'occupation des sièges a augmenté dans toutes les régions, sauf au Moyen-Orient.

Les transporteurs d'Asie-Pacifique ont obtenu une augmentation de la demande de 11,5 %, en glissement annuel. La capacité a augmenté de 1,5 % d'une année sur l'autre, et le coefficient d'occupation était de 91,2 % (+8,1 pp par rapport à mars 2025). Le trafic dans la région a été stimulé par la dernière partie de la période des voyages du Nouvel An lunaire, et le fait que les routes internationales (sauf celles du Moyen-Orient) ont eu des croissances dans les deux chiffres.

Les transporteurs d'Europe ont vu la demande augmenter de 7,7 % en glissement annuel. La capacité a augmenté de 3,2 % d'une année sur l'autre, et le coefficient d'occupation était de 81,4 % (+3,4 pp par rapport à mars 2025). Le trafic entre l'Europe et l'Asie a bondi de 29,3 %, alors que les services directs ont remplacé le trafic transitant par le Moyen-Orient.

Les transporteurs d'Amérique du Nord ont enregistré une hausse de la demande de 3,7 % en glissement annuel. La capacité a augmenté de 0,9 % d'une année sur l'autre, et le coefficient d'occupation était de 85,5 % (+2,3 pp par rapport à mars 2025). Les voyages transatlantiques ont augmenté de 3,3 % et le taux de croissance entre l'Asie et l'Amérique du Nord a plus que doublé par rapport à février.

Les transporteurs du Moyen-Orient signalent une baisse de la demande de 60,8 % en glissement annuel. La capacité a diminué de 56,9 % d'une année sur l'autre, et le coefficient d'occupation était de 67,8 % (-6,6 pp par rapport à mars 2025). Ces chiffres résultent directement de la guerre entre les États-Unis, Israël et l'Iran, qui a causé la fermeture d'une grande partie de l'espace aérien de la région.

Les transporteurs d'Amérique latine ont enregistré une augmentation de la demande de 12,1 % en glissement annuel. La capacité a augmenté de 8,4 % d'une année sur l'autre. Le coefficient d'occupation des sièges était de 83,8 % (+2,7 pp par rapport à mars 2025).

Les transporteurs d'Afrique affichent une augmentation de la demande de 19,2 % en glissement annuel. La capacité était en hausse de 4,2 % d'une année sur l'autre. Le coefficient d'occupation était de 77,7 % (+9,8 pp par rapport à mars 2025).

Marchés de passagers intérieurs

Le nombre de RPK intérieurs a connu une robuste croissance de 6,5 % en mars, par rapport à mars 2025, avec une hausse de capacité de 5,6 %. La Chine et le Brésil ont encore mené le peloton avec des expansions dans les deux chiffres. L'Australie et le Japon affichent aussi des taux de croissance sensiblement forts. Le trafic intérieur en Inde a chuté, possiblement en raison du moins grand nombre de vols d'apport vers les hubs du Moyen-Orient.

Détails des marchés de passagers – Mars 2026

	Part mondiale ¹	Mars 2026 (% en glissement annuel)			
		RPK	ASK	PLF (pp)	PLF (niveau)
Intérieur	37,2 %	6,5 %	5,6 %	0,7	83,0 %
Australie (int.)	0,8 %	8,8 %	8,2 %	0,4	80,1 %
Brésil (int.)	1,2 %	10,8 %	8,7 %	1,5	81,9 %
Chine (int.)	11,3 %	13,7 %	13,1 %	0,4	84,5 %
Inde (int.)	1,7 %	-1,0 %	-0,2 %	-0,7	83,0 %
Japon (int.)	1,0 %	4,8 %	-1,4 %	5,3	88,5 %
États-Unis (int.)	13,6 %	1,4 %	0,0 %	1,1	82,4 %

¹ % des RPK de l'industrie en 2025

Note : les six marchés intérieurs pour lesquels des données désagrégées sont disponibles représentent environ 29,6 % du total mondial des RPK, et 79,4 % du total des RPK intérieurs

> [Voir la plus récente analyse des marchés de passagers](#)

- IATA -

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente plus de 360 compagnies aériennes qui assurent environ 85 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez [nous suivre sur X](#) pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Fly Net Zero](#)
- Toutes les données sont provisoires et reflètent l'information disponible au moment de la publication, et des estimations pour les données manquantes. Les statistiques antérieures pourraient être révisées.
- Les RPK intérieurs représentaient environ 37,2 % du marché total en 2025. Les six marchés intérieurs mentionnés dans ce rapport représentent 29,6 % des RPK mondiaux.
- Explication des mesures :
 - RPK : kilomètres-passagers payants – mesure du trafic réel de passagers.
 - ASK : sièges-kilomètres offerts – mesure de la capacité des transporteurs.
 - PLF : coefficient d'occupation des sièges – le pourcentage d'ASK utilisé.
- Les statistiques de l'IATA portent sur le trafic aérien régulier international et intérieur des transporteurs membres et non membres de l'IATA.