

## SYNTHÈSE EXÉCUTIVE

Le maillage des aéroports français et les caractéristiques de trafic aérien ont favorisé la concentration de l'activité aéroportuaire, fortement encadrée par les pouvoirs publics, autour de quelques acteurs majeurs

**Le trafic aérien est fortement concentré en France sur les douze aéroports régulés par l'Autorité.**

Le territoire français affiche un maillage dense d'infrastructures aéroportuaires : près de la moitié de la population métropolitaine se situe à moins d'une heure d'un aéroport du territoire. Le trafic aérien commercial français de voyageurs et de marchandises reste, pour autant, très concentré sur les aéroports régulés par l'Autorité, qui représentent<sup>1</sup> 83 % de l'activité voyageurs en France et 94 % de l'activité de marchandises. Si ces aéroports ne représentent, en revanche, que 11 % du trafic aérien non commercial, ce dernier, en y incluant l'aviation d'affaires, constitue l'activité quasi-exclusive de trois aéroports régulés par l'Autorité (Paris-Le Bourget, Lyon-Bron et Cannes-Mandelieu).

**Cette situation de concentration des aéroports a favorisé l'émergence de cinq acteurs majeurs de la gestion aéroportuaire, en complément de l'État par sa participation majoritaire dans le groupe ADP et dans les sociétés exploitant les aéroports de Bordeaux-Mérignac, de Marseille-Provence et au sein du conseil d'administration de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.** La moitié de l'activité de transport aérien commercial en France, en volume de passagers, est, en effet, réalisée sur les plateformes parisiennes par le groupe ADP. Concernant les aéroports régionaux, près de la moitié de l'activité de transport commercial est concentrée autour de cinq acteurs privés : VINCI Airports, le consortium Azzurra Aeroporti, Eiffage, Edeis et Transdev.

**L'activité aéroportuaire est, dans une large mesure, encadrée par les pouvoirs publics.** D'une part, les conditions et/ou restrictions d'accès sont essentiellement déterminées par l'État. D'autre part, la plupart des redevances perçues par les sociétés aéroportuaires sont régulées. En particulier, celles relatives aux services publics aéroportuaires rendus sur les aéroports dont le trafic commercial annuel a dépassé cinq millions de passagers au moins une fois lors des cinq dernières années relèvent de la compétence de l'Autorité.

**Le positionnement des aéroports régulés par l'Autorité diffère des autres aéroports français**

**Au-delà de leur niveau de trafic pour l'activité commerciale voyageurs, les aéroports du périmètre de régulation de l'Autorité se distinguent des autres aéroports français par une diversification de leurs liaisons européennes et internationales.** Outre le « hub » de Paris-Charles de Gaulle, qui affiche le poids le plus élevé de trafic international, les aéroports de Paris-Orly, de Marseille-Provence et de Lyon-Saint Exupéry montrent également une part significative d'activité non domestique, en poids et nombre de lignes. Si le nombre de destinations européennes proposées par ces aéroports montre une relative homogénéité, l'aéroport de Toulouse-Blagnac se démarque par un poids de l'offre domestique (associé à la liaison Paris-Toulouse) très supérieur aux autres plateformes.

**Les aéroports régulés se distinguent également par la typologie et le nombre d'opérateurs présents sur les plateformes.** Les compagnies à bas coûts, qui ont porté une part forte du développement des aéroports régulés au cours de la décennie passée, et ce, notamment, sur les vols entre pays européens, représentaient, en 2019, près de la moitié de l'offre de ces aéroports, voire plus des deux-tiers pour les aéroports de Bâle-Mulhouse, de Nantes-Atlantique et de Bordeaux-Mérignac.

**Au regard de cette diversification, l'offre court-courrier<sup>2</sup> représente toujours plus de 60 % de l'offre aérienne (en nombre de sièges commercialisés) sur l'ensemble des aéroports régionaux**

<sup>1</sup> Respectivement en nombre de passagers pour le trafic aérien commercial de voyageurs, en volume de fret pour le trafic aérien commercial de marchandises, et en nombre de mouvements pour le trafic aérien non commercial.

<sup>2</sup> Est défini dans ce rapport comme court-courrier le trafic opéré sur des liaisons de moins de 1 000 km.

**régulés par l'Autorité.** L'offre court-courrier (y compris pour les vols en correspondance) est de plus en plus concurrencée, de fait, par le mode ferroviaire à grande vitesse, qui concentrait déjà, en 2019, une part très dominante de la fréquentation sur les lignes domestiques. À ce titre, seuls les aéroports de Lyon-Saint Exupéry, de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle accueillent, en 2019, des voyageurs en correspondance avion-avion, soit respectivement 3 %, 4 % et 17 % des voyageurs fréquentant ces aéroports. L'offre aérienne à destination de liaisons de plus de 1 500 km est, quant à elle, très mineure (inférieure à 20 % du nombre de sièges offerts) à l'exception du « hub » de Paris-Charles de Gaulle.

**Bien que l'ensemble des aéroports régulés disposent de modes d'accès et de connexions intermodales diversifiés, plus de la moitié des voyageurs accèdent toujours aux aéroports en voiture individuelle.** L'utilisation des transports en commun apparaît plus élevée sur les aéroports parisiens, mais reste minoritaire dans les modes d'accès pour l'ensemble des aéroports régulés.

**Les usages différenciés des aéroports** (selon l'offre accessible et l'adaptation de celle-ci aux choix modaux, motifs, profils et destinations finales des voyageurs) **peuvent induire une forte variabilité de l'utilisation des plateformes aéroportuaires** : l'aéroport de Nice-Côte d'Azur se distingue ainsi par une forte saisonnalité de son offre aérienne, tandis que l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry montre la plus forte variance journalière de pics d'activité.

**Le trafic aérien a connu une croissance soutenue pendant la dernière décennie, rompue par la crise sanitaire en 2020, avec un début de reprise à partir de 2021**

**La dynamique du trafic aérien en France a été marquée par une croissance soutenue pendant la dernière décennie, comme dans l'ensemble des pays européens voisins.** Même si celle-ci a été moins forte en France (+4,1 % par an en nombre de passagers depuis 2010) qu'en Europe (+4,6 %), cette croissance a été portée, d'une part, par les compagnies à bas coûts, dont la part de marché a augmenté sur toute la période en France et dans la plupart des pays voisins, d'autre part, par une dynamique de développement des vols internationaux. Jusqu'en 2019, les vols domestiques ont représenté une part importante de l'activité totale (21 % des vols), et leur volume est resté globalement stable de 2012 à 2019, en France et dans les pays voisins. Le trafic aérien de marchandises a, quant à lui, connu une évolution moins dynamique que le trafic de voyageurs (+1,7 % en tonnes par an).

**La croissance du trafic aérien a été brutalement interrompue en 2020 par les conséquences de la crise sanitaire.** Pour les aéroports métropolitains, les vols à destination et en provenance des autres pays européens ont subi la baisse la plus forte de leur trafic (-62 %), devant les vols internationaux (-58 %) et les vols domestiques (-47 %). En revanche, l'impact de la crise sanitaire a été nettement plus modéré pour l'activité de marchandises, avec une baisse annuelle de 18 % des tonnes transportées pour la France (-23 % en tonnes.km), plus importante, cependant, que la baisse observée en Europe (-10 % en tonnes transportées). Au global, la crise sanitaire a affecté les aéroports régulés dans des ampleurs comparables : après une hausse continue sur la dernière décennie, l'offre de vols commercialisée ainsi que les taux de remplissage des avions ont chuté de l'ordre de dix points entre 2019 et 2020, cette chute étant globalement homogène d'un aéroport à l'autre.

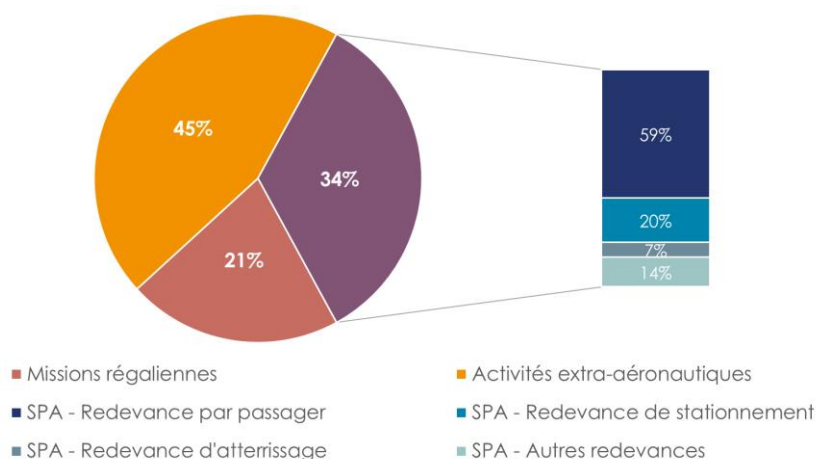
**À l'instar de leurs voisins européens, le trafic commercial de voyageurs dans les aéroports français a connu une reprise – faible – à partir de 2021.** Le transport domestique a été plus résilient que les trafics internationaux et a rapidement retrouvé des niveaux plus proches de ceux de 2019, tout comme le trafic commercial de marchandises. La reprise, jusqu'en 2021, a été plus lente en France que dans le reste de l'Europe et un retour effectif du trafic aérien de voyageurs au niveau de 2019 n'est prévu qu'à l'horizon 2024, selon la tendance établie par les organismes de prévision. En 2021, le trafic aérien atteignait, sur l'ensemble des plateformes régulées par l'Autorité, entre 66 % et 85 % seulement du trafic de 2019 (en nombre de sièges commercialisés) en fin d'année, avec, toutefois, un niveau supérieur pour l'aérodrome de Paris-Orly (près de 91 %).

Le modèle économique des aéroports a néanmoins su résister à la crise sanitaire grâce à une bonne santé financière initiale et des mesures fortes

Les aéroports régulés par l'Autorité sont caractérisés par l'existence de plusieurs activités permettant aux exploitants de bénéficier de sources de revenus diversifiées. Elles peuvent être regroupées en trois grandes catégories : (i) les services publics aéroportuaires (ci-après « SPA »), rendus aux usagers et directement nécessaires au transport aérien, (ii) les missions dites « régaliennes », au titre des contrôles de sûreté et de sécurité des passagers, (iii) les activités dites « extra-aéronautiques », relatives notamment aux activités commerciales et industrielles (commerces, restaurants, parcs de stationnement, etc.). Sur l'ensemble de ces activités, la compétence de l'Autorité ne porte que sur les tarifs des redevances aéroportuaires versées en contrepartie des SPA.

En 2019, dernière année représentative du secteur, la première source de recettes (pour 45 % du total) pour les aéroports régulés par l'Autorité provenait des activités extra-aéronautiques (sauf pour un exploitant). Au sein de la catégorie des SPA, la redevance assise sur les passagers générait, pour l'ensemble des exploitants, plus de la moitié des recettes de cette catégorie.

Figure 1 – Décomposition moyenne des recettes des exploitants en 2019 selon la nature d'activités (moyenne arithmétique des aéroports régulés)



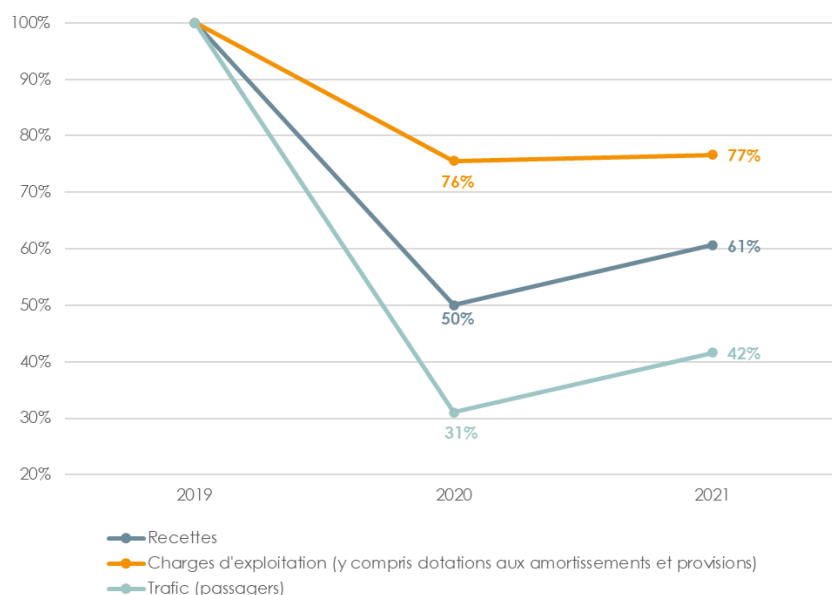
Source : ART, d'après les données transmises par les exploitants

Du point de vue des charges d'exploitation, en revanche, bien que représentant la deuxième source de recettes des exploitants, les activités SPA génèrent davantage de charges d'exploitation (42 % en moyenne) que les activités extra-aéronautiques (30 % en moyenne). En ce qui concerne leur décomposition par nature, celle-ci dépend de plusieurs facteurs, tels que la taille des sociétés aéroportuaires considérées, leurs choix respectifs d'intégrer ou, au contraire, d'externaliser certaines prestations, ou encore de leur cycle d'investissement. Toutefois, malgré les disparités, les achats et charges externes représentaient, en moyenne, la moitié des charges d'exploitation des gestionnaires en 2019, tandis que la masse salariale et les dotations aux amortissements en constituaient 20 % chacune.

Cette décomposition des recettes et des charges permet de mieux appréhender les effets de la crise sanitaire sur les sociétés aéroportuaires, avec des recettes qui baissent moins fortement que le trafic et des marges de manœuvre limitées pour réduire les charges d'exploitation. Pour autant, les exploitants ont engagé des mesures significatives de maîtrise de leurs charges depuis 2020. Bien que les recettes issues de certaines redevances SPA, assises sur le nombre de vols, aient pu être davantage préservées que d'autres recettes (assises sur le nombre de passagers ou davantage liées à la fréquentation en aérogare), certaines charges n'ont pu être réduites dans la

même proportion que la baisse du trafic (masse salariale, achats et charges externes), tandis que d'autres sont par nature incompressibles (dotations aux amortissements).

Figure 2– Évolution du trafic passagers, des recettes et des charges d'exploitation par rapport l'année de référence 2019 (moyenne arithmétique des aéroports régulés)

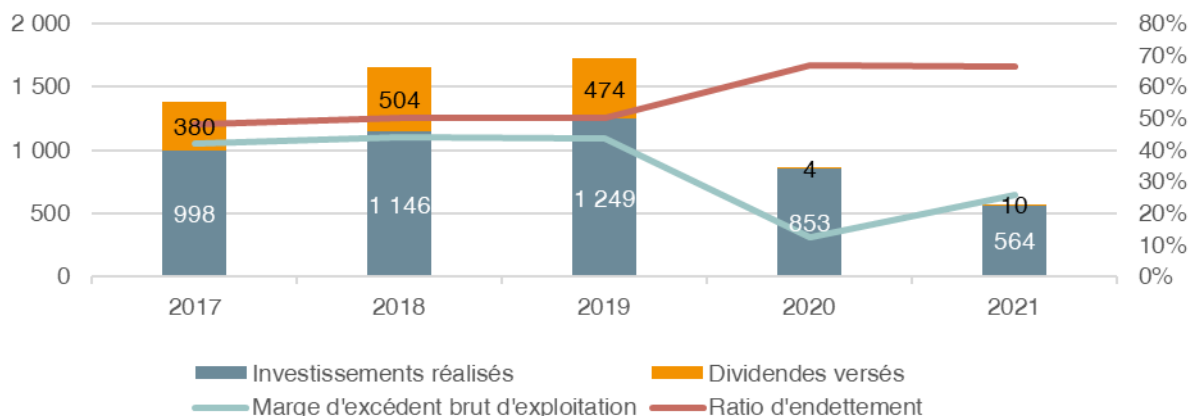


Source : ART, d'après les données transmises par les exploitants

**En conséquence, après une période 2017-2019 marquée par de très bons résultats, la performance financière des exploitants a été fortement affectée en 2020, générant une perte globale de 1,4 milliard d'euros, soit l'équivalent des distributions de dividendes cumulées au cours des trois exercices précédents.**

**Dans ce contexte, les exploitants, en parallèle d'un effort de productivité, ont (i) recouru à l'emprunt, (ii) engagé une dynamique de réduction de leurs investissements et/ou (iii) mis un terme au versement de dividendes.** Les sociétés aéroportuaires, fortement capitalistiques et investissant dans de lourdes infrastructures, réalisent structurellement des marges élevées afin de pouvoir amortir leurs investissements initiaux. À l'aube de la crise sanitaire, malgré l'hétérogénéité des situations entre les aéroports concernés, les sociétés étaient globalement bien capitalisées et faiblement endettées. La moitié d'entre elles présentaient, dans leurs comptes, une trésorerie disponible supérieure à leur dette financière. Si la réponse face à la crise sanitaire a été différente selon chacune (recours à l'emprunt, réduction des investissements), toutes ont mis fin, au moins temporairement, aux versements de dividendes pour préserver leur trésorerie. Dès 2021, la reprise du trafic a permis de rétablir les marges brutes des sociétés, sans toutefois revenir à leur niveau d'avant crise.

Figure 3 – Évolution entre 2017 et 2021 des investissements et des dividendes versés (en millions d'euros à gauche), de la marge d'EBE et du ratio d'endettement (en % à droite)



Source : ART, d'après les données transmises par les exploitants

**Dans son insertion au rapport annuel 2022 consacrée aux grands aéroports français<sup>3</sup>, la Cour des comptes a appelé à mettre l'accent sur l'efficacité de la gestion et la sobriété des investissements des exploitants.** Les éléments présentés ci-avant confortent les besoins d'évolution, en sortie de crise sanitaire, du modèle économique du secteur, afin que celui-ci repose moins sur un niveau élevé d'investissements capacitaires et davantage sur l'optimisation de l'usage des capacités existantes.

**Dans ce contexte, la mesure du niveau de la qualité des services rendus aux usagers et la prise en compte des enjeux environnementaux par l'adaptation des infrastructures constituent des enjeux cruciaux pour l'avenir du secteur.** À cet égard, l'Autorité note que, si les aéroports se sont emparés de ces sujets, parfois de longue date, la généralisation et la normalisation d'un suivi d'indicateurs établis de façon commune et concertée manque encore à ce stade, en particulier en ce qui concerne la qualité du service rendu aux usagers.

<sup>3</sup> Rapport annuel 2022, page 393.