

# SUIVI ÉCONOMIQUE ET FINANCIER DES AÉROPORTS

> *BILAN 2024*



> **Décembre 2025**



# PROPOS LIMINAIRE

Cette quatrième édition du rapport de suivi économique et financier des aéroports, réalisée par l'Autorité en application des dispositions de l'article L. 6327-3-2 du code des transports, a pour objet d'informer le Parlement, les usagers et le public sur les principaux constats qui peuvent être tirés de l'analyse des données collectées auprès des sociétés aéroportuaires sur l'année écoulée.

Dans la continuité de sa précédente édition, l'Autorité a fait le choix d'une articulation autour de deux publications :

- la présente plaquette annuelle présentant les grandes tendances du secteur ;
- des tableaux de bord par aéroport, disponibles sous un format numérique accessible à partir du lien ci-dessous, qui présentent un certain nombre d'indicateurs liés aux caractéristiques techniques, de trafic et financières et fournissent un historique des années précédentes :

<https://opendata.autorite-transport.fr/rapports/caracteristiques-des-aeroports-du-perimetre-de-regulation-de-lart/>



La collecte de données, notamment financières ne peut se réaliser qu'à l'issue des assemblées générales de tous les aéroports concernés soit postérieurement au 30 juin de l'année N pour les données de l'année N-1 ; leur traitement puis la consultation des exploitants d'aéroports ne permettent pas à l'Autorité de publier, avant la fin d'année N, les informations relatives à l'année N-1 dans son bilan de suivi économique et financier. Néanmoins, les données relatives aux tableaux de bord ont pu, depuis cette année, être mises en ligne dès le mois de juillet.

Les éléments qui suivent n'ont pas vocation à fournir une analyse complète de la situation financière du secteur en général et de chaque société en particulier.

Le lecteur peut également consulter la liste des exploitants d'aéroports concernés ainsi que les termes et définitions figurant dans la partie 5 de la présente plaquette.

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Bilan et perspectives de l'activité aérienne des aéroports régulés</b>	<b>5</b>
1.1	Bilan de l'activité aérienne en 2024 des aéroports régulés	5
1.2	État des lieux du poids des compagnies aériennes dans les aéroports	7
1.3	Perspectives de l'activité aérienne passagers en 2025 et 2026	8
<b>2</b>	<b>Résultats financiers 2024 des sociétés aéroportuaires</b>	<b>9</b>
2.1	Évolution des recettes des sociétés aéroportuaires	10
2.2	Évolution des charges d'exploitation des sociétés aéroportuaires	11
2.3	Évolution de la rentabilité des sociétés aéroportuaires	13
2.4	Évolution des investissements et de l'endettement des sociétés aéroportuaires	14
<b>3</b>	<b>Focus n°1 : L'assistance pour les personnes handicapées et à mobilité réduite</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Focus n°2 : Expérience passagers et qualité de service des aéroports régulés</b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>Annexes</b>	<b>19</b>
5.1	Liste des sociétés aéroportuaires entrant dans le champ de compétence de l'Autorité	19
5.2	Termes et définitions	20

# SYNTHÈSE

**Le trafic aérien de voyageurs dans les aéroports du périmètre de régulation de l'Autorité a connu en 2024 une hausse annuelle de 4 %, atteignant en moyenne 97 % du niveau d'activité antérieur à la pandémie de 2019.** Les faisceaux géographiques\* de dessertes internationales ont poursuivi leur progression et apporté plus de 8 points de croissance du trafic sur les aéroports de Paris-Beauvais, Bâle Mulhouse, Lyon Saint-Exupéry et Nantes-Atlantique. Les faisceaux domestiques ont en revanche de nouveau chuté, atteignant un niveau diminué de près de 25 % par rapport à celui de 2019. En 2024 cette baisse du trafic domestique a plus fortement affecté l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (-4 %). Les aéroports de Paris-Beauvais et de Bâle-Mulhouse se distinguent par une nette hausse de leur trafic 2024 (+16 % et +10 %), portée par la dynamique des faisceaux européens.

**La croissance du trafic en nombre de passagers a été portée en 2024 essentiellement par les compagnies à bas coûts**, et pour moitié par seulement 4 opérateurs (Ryanair, easyJet, Volotea et Wizz Air). Le trafic à bas coûts a ainsi augmenté de 2 points sa part de marché dans les aéroports du périmètre de régulation, représentant 62 % des passagers transportés en dehors de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. **La concurrence la plus forte des opérateurs à bas coûts internationaux s'observe notamment sur les liaisons domestiques transversales**, et a conduit à une baisse globale de la part de marché du pavillon français de 12 points de pourcentage entre 2012 et 2024 (pour atteindre 38 %). **Dans chacun des aéroports du périmètre de régulation, les trois compagnies qui apportent le plus de trafic, représentent plus de la moitié de l'offre aérienne.**

**En 2025, le trafic aérien de voyageurs en France devrait dépasser son niveau d'avant crise sanitaire (dépassé de +1,5 % à mi-année).** Les dynamiques de trafic 2025 estimées sur le périmètre français (en nombre de vols incluant les survols de l'espace aérien) et européen par Eurocontrol ont ainsi été révisées à la hausse. Pour 2026 et 2027, Eurocontrol prévoit, pour la France, une croissance annuelle du nombre de mouvements aériens de respectivement 2,7 % et 1,8 % en scénarii médians.

**Les recettes des sociétés aéroportuaires augmentent de 7 %, soutenues conjointement par l'effet prix et la dynamique de trafic.** Toutefois, cette croissance est plus contenue que sur les périodes précédentes, marquées par le rattrapage post crise sanitaire. Rapporté par passager, la croissance des redevances ralentit entre 2023 et 2024 par rapport à celle observée entre 2019 et 2023 (taux de croissance annuel moyen de +4 %).

**En ce qui concerne les charges d'exploitation, l'exercice 2024 est marqué par une nette hausse de 14 % imputable**, notamment, à l'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> janvier 2024, de la taxe d'exploitation sur les infrastructures de transport de longue distance. Rapportée par passager, cette augmentation est d'autant plus marquée chez certains exploitants qu'elle s'accompagne d'autres facteurs conjoncturels. En particulier, les aéroports de Paris ont été notamment mobilisés par le déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris (2024).

**Malgré cette pression sur les coûts, la rentabilité des sociétés aéroportuaires reste globalement stable.** La marge d'excédent brut d'exploitation (EBE) et la marge nette du secteur demeurent proches de leurs niveaux de 2023 et s'établissent respectivement à 36 % et 15 % en moyenne. Cependant, cette stabilité apparente cache une situation contrastée entre aéroports puisque les aéroports de Paris et de Lyon Saint-Exupéry, dont les marges s'établissaient, par le passé, à des niveaux supérieurs à la moyenne sectorielle, voient leurs rentabilités se contracter. Malgré ce recul, l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry conserve des niveaux supérieurs à la moyenne sectorielle tandis que la marge des aéroports de Paris est désormais comparable à celle des autres aéroports régulés.

**La distribution de dividendes, dont le montant augmente de +29 % en un an, atteint son niveau le plus haut observé depuis 2017, marquant la sortie de la crise sanitaire.** Bien que les investissements progressent de 8 % cette année, leur niveau ne suffit pas à enrayer le vieillissement des infrastructures aéroportuaires, particulièrement marqué pour les aéroports de Nantes-Atlantique et Lyon Saint-Exupéry, avec une baisse du ratio « immobilisations nettes/brutes » deux fois supérieure à la moyenne du secteur.

**Dans son premier focus, l'Autorité observe que, depuis 2021, une majorité d'exploitants aéroportuaires procède à des hausses tarifaires de la redevance PHMR.** Cette augmentation vise à couvrir les coûts de l'assistance PHMR qui croissent, pour l'ensemble des aéroports, sous le double effet d'une inflation des coûts unitaires de l'assistance mais également d'un taux de prise en charge des PHMR plus important.

**Dans la continuité de sa précédente publication, la présente plaquette maintient le suivi des indicateurs de qualité de service à travers le programme ASQ de l'ACI.** Ce programme indique que les aéroports régulés français continuent de se classer en dessous de la moyenne des aéroports européens. L'Autorité a désormais identifié un panel d'aéroports caractérisé par une part significative de trafic de compagnies à bas coûts et a constaté que ces infrastructures présentent des niveaux de satisfaction sensiblement inférieurs à la moyenne observée en Europe.

**L'Autorité a par ailleurs recensé les indicateurs de qualité de service communiqués aux compagnies aériennes et à leurs représentants dans le cadre des consultations annuelles.** Il ressort de cette analyse que le niveau de transparence offert par les exploitants d'aéroports en matière d'indicateurs de qualité de service demeure très variable, témoignant de pratiques encore hétérogènes au sein du secteur.

**La ponctualité de l'offre aérienne s'est légèrement améliorée en 2024 sans retrouver ses niveaux de 2019 : 30 % des vols ont été affectés en 2024 par un retard de plus de 15 minutes, soit 6 points de plus qu'en 2019.** 90 % des vols retardés dont la cause a été renseignée à l'arrivée sont, cependant, liées aux compagnies aériennes, aux conditions de trafic aérien ou à des causes externes, notamment météorologiques.

*\* Voir termes et définitions en fin de publication*

1.1

BILAN DE L'ACTIVITÉ AÉRIENNE EN 2024 DES AÉROPORTS RÉGULÉS (1/2)

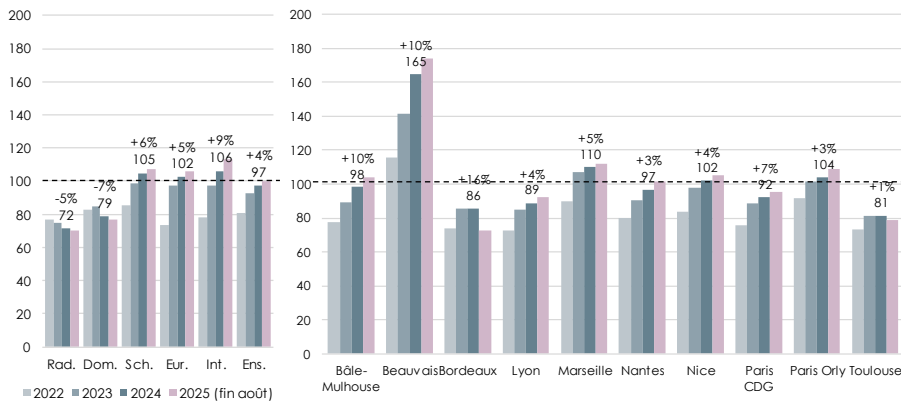
Le trafic aérien progresse en 2024 et 2025 dans l'ensemble des aéroports régulés par l'Autorité, porté par le trafic international

Avec 177 millions de passagers\*, le trafic aérien cumulé sur les aéroports du périmètre de régulation est en hausse moyenne de 4 % par rapport à 2023 mais reste en retrait de 3 % par rapport au niveau de 2019. La croissance du trafic est portée par les faisceaux internationaux (en hausse annuelle de +6 %), tandis que le trafic domestique continue de reculer, de 5 %. La tendance au premier semestre 2025 poursuit la même dynamique avec un trafic en nombre de passagers qui a retrouvé, sur les 8 premiers mois de l'année 2025, son niveau de 2019.

Le trafic progresse dans l'ensemble des aéroports dans des proportions distinctes. Les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Paris-Beauvais ont vu leur trafic progresser de plus de 10 %, tandis qu'il est resté en 2024 quasi stable pour les aéroports de Bordeaux-Mérignac et de Toulouse-Blagnac et a connu une croissance comprise entre 3 % et 7 % pour les autres aéroports. Les dynamiques de trafic se poursuivent en 2025 dans l'ensemble des aéroports, à l'exception de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (-4 %) et de celui de Bordeaux-Mérignac (-15 %), ce dernier ayant été affecté par le départ de la compagnie aérienne Ryanair en novembre 2024.

La croissance du nombre de passagers (+4,3 %) a été plus forte que celle de l'offre aérienne (+3,3 % de sièges), conduisant à une progression du taux d'occupation moyen des vols sur l'ensemble des faisceaux. Celui-ci atteint en moyenne 83 % (et jusqu'à 84 % sur les faisceaux Schengen et International), dépassant d'un point les niveaux de 2023 et 2019 (82 %). Le taux d'occupation moyen progresse dans l'ensemble des aéroports régulés en 2024 à l'exception de l'aéroport de Paris-Beauvais qui se distingue par un taux stable de 87 %, très supérieur (de 3 à 9 points) à celui observé en moyenne sur les mouvements des autres plateformes.

Niveaux de trafic commercial voyageurs (en passagers) en 2024 sur les aéroports du périmètre de régulation de l'Autorité, par plateforme et par faisceau (indices en base 100 2019 - % évolution 2024/2023)



Source : ART d'après DGAC – publications Tendancier DGAC pour les données 2025

Chiffres clés

Évolution de la fréquentation en nombre de passagers

Par aéroport

	Évolution 2024		Volume 2024
	/2023	/2019	
Bâle-Mulhouse	+10 %	-2 %	8,9
Beauvais	+16 %	+65 %	6,6
Bordeaux	+0 %	-14 %	6,6
Lyon	+5 %	-11 %	10,4
Marseille	+3 %	+10 %	11,2
Nantes	+7 %	-3 %	7,0
Nice	+4 %	+2 %	14,8
Paris CDG	+4 %	-8 %	70,3
Paris Orly	+3 %	+4 %	33,1
Toulouse	+1 %	-19 %	7,9
Total	+4 %	-3 %	176,7

Par faisceau

	Évolution 2024		Volume 2024
	/2023	/2019	
Rad.	-5 %	-28 %	19,6
Dom.	-7 %	-21 %	10,9
Sch.	+6 %	+5 %	70,9
Eur.	+5 %	+2 %	13,3
Int.	+9 %	+6 %	61,9

Rad. = Radial, Dom. = Domestique hors Radial, Sch. = Schengen, Eur. = Europe hors Schengen, Int. = International, Ens. = Ensemble

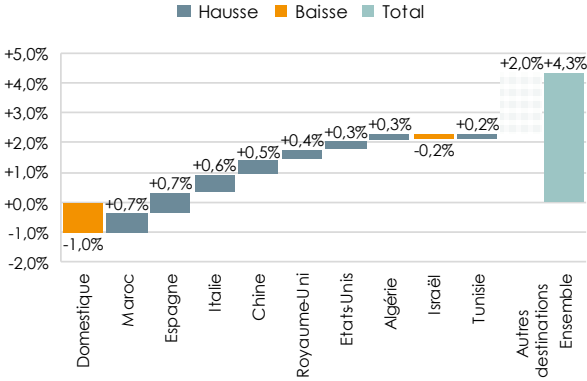
Les destinations vers l'Espagne, l'Italie et le Maghreb ont fortement contribué à la croissance du trafic en 2024

La progression du trafic sur le périmètre de régulation est portée en 2024 par les destinations du Maghreb, de l'Espagne et de l'Italie, qui ont permis à elles seules une hausse de 2,5 % de la fréquentation aéroportuaire.

Depuis 2019, le Maroc connaît une dynamique particulièrement importante avec une hausse de 38 % de la fréquentation (et de 17 % en 2024). Avec 8,3 millions de passagers, les liaisons entre les aéroports régulés et le Maroc constituent le deuxième flux de trafic international, derrière les États-Unis (8,9 M) et devant l'Algérie (4,9 M) ainsi que la Tunisie (4,0 M), qui connaissent également une forte progression (+10 % depuis 2019).

Les flux de trafic vers/depuis les pays du Sud de l'Europe connaissent une forte dynamique depuis 2019 (+18 % pour l'Italie, +15 % pour l'Espagne et +12 % pour le Portugal), en comparaison au recul toujours marqué affectant les principales autres destinations européennes (-25 % pour l'Allemagne, -24 % pour la Belgique, -14 % pour les Pays-Bas, -13 % pour la Suisse).

Classement des dix flux de trafic dont la contribution (en valeur absolue) à l'évolution de la fréquentation en 2024 est la plus importante [contribution= (faisceau24-faisceau23)/total23]



Source : ART d'après DGAC

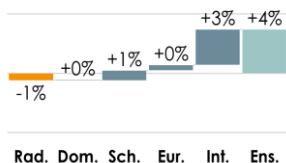
# BILAN DE L'ACTIVITÉ AÉRIENNE EN 2024 DES AÉROPORTS RÉGULÉS (2/2)

**Les faisceaux internationaux ont apporté plus de 8 points de croissance annuelle de trafic aux aéroports de Paris-Beauvais, Bâle-Mulhouse, Lyon Saint-Exupéry et Nantes-Atlantique**

**Contribution des faisceaux à l'évolution 2024/2013 du trafic (volume de passagers)**

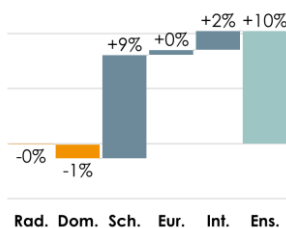
Les évolutions représentent le pourcentage de contribution du faisceau dans l'évolution 2024/2023  $[(\text{faisceau}24 - \text{faisceau}23) / \text{total}23]$

## Paris (CDG et Orly)



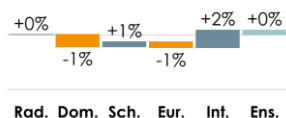
Le trafic des Aéroports de Paris a crû en 2024 de +4 % et dépassé le seuil symbolique de 100 M de passagers, sans retrouver cependant le niveau de trafic d'avant-crise (96 %). La croissance du trafic est portée par les faisceaux Schengen (+1 % de contribution à la hausse du trafic global) et International (+3 %), tandis que le trafic domestique a de nouveau baissé (-5 % de trafic en un an – soit -1 % de contribution – et -29 % de trafic depuis 2019). La tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) durant l'été 2024 n'a pas eu d'effet notable sur le niveau global de fréquentation des aéroports de Paris : comme anticipé par l'exploitant, un effet de substitution de la clientèle habituelle par celle se rendant sur les épreuves sportives semble avoir bien eu lieu (effet également observé à Londres en 2012). L'année 2024 a également été marquée par le **prolongement de la ligne 14 du réseau métropolitain de Paris** au mois de juin reliant ainsi directement la ville de Paris à l'aéroport d'Orly. Si l'effet de ce prolongement n'a pas eu d'effet notable sur le niveau de fréquentation de l'aéroport, il est à noter que **la part des transports en commun dans le mode d'accès à l'aéroport a progressé de 5 points de pourcentage en 2024 (atteignant ainsi 28 %)**, aux dépens principalement des taxis et VTC (passant de plus de 40 % à 37 %).

## Bâle-Mulhouse



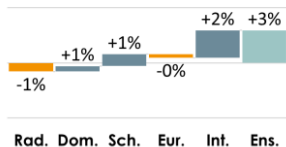
En 2024, l'aéroport de **Bâle-Mulhouse** a vu une progression de son trafic de +10 %, portée par les destinations Schengen (+9 %), en particulier les destinations Barcelone, Munich, Varsovie et Budapest. Avec 8,9 M de passagers annuels, l'aéroport se rapproche de son niveau de trafic de 2019 (-2 %) et devrait le dépasser en 2025 (+4 % à fin août).

## Bordeaux



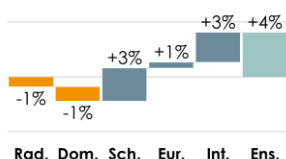
Le trafic de l'aéroport de **Bordeaux-Mérignac** a connu une année 2024 contrastée, enregistrant une progression de +7 % au premier semestre avant de se contracter durant l'été et de chuter en fin d'année du fait du départ brusque de la compagnie Ryanair au mois de novembre. Cette dernière accueillait un quart du trafic. Le niveau du trafic annuel en 2024 reste stable mais devrait donc baisser en 2025.

## Marseille



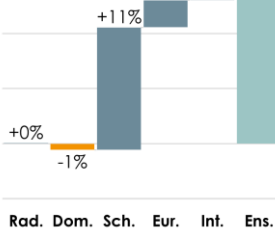
Le trafic aérien de l'aéroport **Marseille-Provence** a augmenté de 3 %, porté par les faisceaux Schengen (+1 %) et International (+2 %). C'est le seul aéroport du panel ayant vu une hausse de son trafic domestique, grâce aux destinations de Nantes et Brest notamment. Le trafic continue de progresser en 2025 (+2 % à fin août). Le trafic en 2024 se situe 10 % au dessus du niveau de 2019.

## Nice



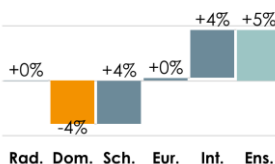
La croissance du trafic à l'aéroport de **Nice-Côte d'Azur** (+4 %) est elle aussi portée par les destinations Schengen (+3 %) et International (+3 %), en particulier sur les destinations italiennes, espagnoles et marocaines, qui permettent de dépasser le niveau de 2019 (+2 %). La croissance se poursuit en 2025 (+3 % à fin août).

## Beauvais



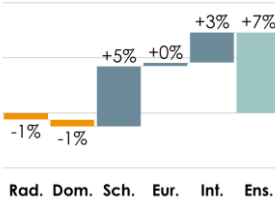
Avec une hausse annuelle de +16 %, l'aéroport de **Paris-Beauvais** connaît le niveau de croissance le plus important parmi les aéroports du périmètre de régulation, grâce aux destinations Schengen. Cette hausse poursuit la tendance des années passées et devrait se poursuivre à un rythme moindre en 2025 (+6 % à fin août). Le nombre de passagers dans l'aéroport picard a progressé de 65 % depuis 2019.

## Lyon



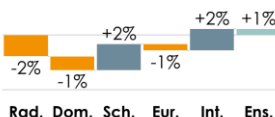
Le trafic de l'aéroport de **Lyon Saint-Exupéry** a été fortement affecté par la baisse du faisceau domestique en 2024 (-4 %), mais la dynamique des destinations Schengen (+4 %) et International (+4 %) a apporté une forte croissance du trafic en 2024 (+5 %), grâce à la dynamique des destinations du sud de l'Europe et du Maroc. La croissance du trafic se poursuit en 2025 (+4 % à fin août).

## Nantes



Le trafic de l'aéroport de **Nantes-Atlantique** a augmenté de 7 % en 2024 grâce aux faisceaux Schengen (+5 %) et International (+3 %), notamment les destinations espagnoles, portugaises et marocaines. Le niveau du trafic reste inférieur de 3 % au niveau de 2019 mais continue de progresser en 2025 (+5 % à fin août).

## Toulouse



Malgré la nette baisse sur l'ensemble des destinations domestiques (-3 %) le trafic de **Toulouse-Matabiau** est en légère hausse en 2024 (+1 %) grâce à la dynamique sur les faisceaux Schengen (+2 %) et International (+2 %). Le trafic est en revanche en net retrait en 2025 (-4 % à fin août) et devrait rester très inférieur à son niveau de 2019 (-19 % en 2024).

# 1.2 ÉTAT DES LIEUX DU POIDS DES COMPAGNIES AÉRIENNES DANS LES AÉROPORTS

Le poids d'Air France dans l'offre aérienne opérée sur les aéroports français régulés a reculé de près de 10 points en 10 ans au profit des compagnies à bas coûts

Sur le périmètre de régulation de l'Autorité, six compagnies proposent en 2024, 70 % de l'offre aérienne en nombre de sièges. Si le groupe Air France-KLM (intégrant Transavia) reste dominant en opérant plus d'un tiers de l'offre, son poids diminue constamment depuis 2012 (-9 points de pourcentage) au profit, notamment, des compagnies à bas coûts easyJet (15 % en 2024), Ryanair (7 %) et Volotea (3 %) dont le poids a progressé de 10 points depuis 2012. Cette tendance a conduit à une baisse globale de la part de marché du pavillon français\* dans l'offre de 12 points de pourcentage entre 2012 et 2024, pour atteindre 38 %. Le groupe Air-France KLM représente plus de 90 % du pavillon français.

La croissance du trafic aéroportuaire a été largement portée en 2024 par quatre compagnies à bas coûts : Ryanair, easyJet, Wizz Air et Volotea, opérateur fondé en 2012, ont ainsi contribué à elles seules à la moitié de la croissance de l'offre aérienne sur les aéroports régulés. Le groupe Air France-KLM a également contribué à la progression du trafic à bas coûts avec le développement de sa filiale Transavia, qui représentait 21 % de l'offre du groupe en 2024, en hausse de 12 points depuis 2019. Hors aéroport de Paris-Charles de Gaulle, où le poids des compagnies à bas coûts est très faible (11 %), les compagnies à bas coûts représentent au global en 2024 62 % de l'offre aérienne, soit deux points de pourcentage de plus qu'en 2023 et +15 points depuis 2019.

La concurrence la plus forte des opérateurs de pavillon étranger s'observe à la fois sur les liaisons domestiques transversales et européennes. Le groupe Air France-KLM est toujours largement dominant sur le faisceau radial (80 % des sièges), et reste le premier opérateur sur les faisceaux Schengen (30 %) et International (38 %). Sur les faisceaux domestique et Europe hors Schengen, easyJet est l'opérateur dominant avec, respectivement, 44 % et 37 % de sièges offerts. Volotea exerce cependant, en 2024, une concurrence accrue sur le faisceau domestique en ayant doublé sa part de marché (en sièges) depuis 2019, à hauteur de 16 %. Sur les destinations européennes, Ryanair pesait par ailleurs, en 2024, 12 % des sièges offerts sur le faisceau Schengen et 17 % sur le faisceau Europe hors Schengen. Son départ de Bordeaux (voir ci-dessous) devrait ainsi affecter l'activité aérienne sur ces faisceaux pour l'année 2025.

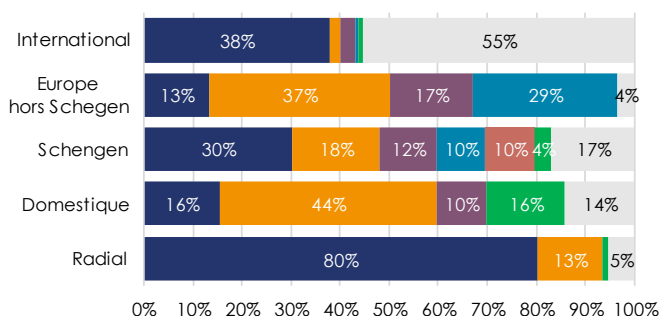
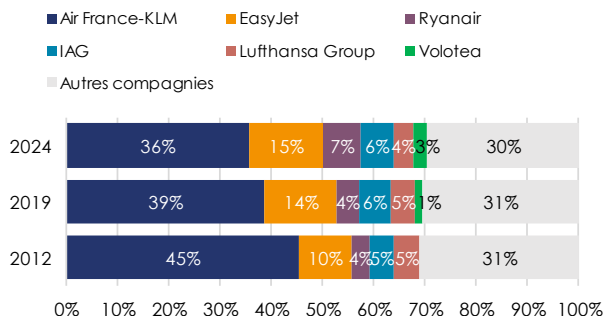
## Chiffres clés

► Offre aérienne par compagnie sur les aéroports régulés (en sièges)

	Évolution 2024/2023	Volume 2024
Air France-KLM	+0 %	76,1 M
easyJet	+4 %	31,2 M
Ryanair	+8 %	15,9 M
IAG	+1 %	13,4 M
Lufthansa Group	+0 %	8,2 M
Volotea	+13 %	5,9 M
Autres compagnies	+6 %	63,5 M

\*au sein duquel pèse pour 90 % (en passagers) le groupe Air France-KLM, pour [1 % - 3 %] chacune Air Corsica, Corsair, Air Caraïbes, French Bee, Air Austral et pour moins de 1 % le cumul des autres compagnies aériennes françaises.

Poids, par année (gauche) et par faisceau en 2024 (droite) des principales compagnies dans l'offre aérienne (en sièges) des aéroports régulés



Source : ART d'après DGAC

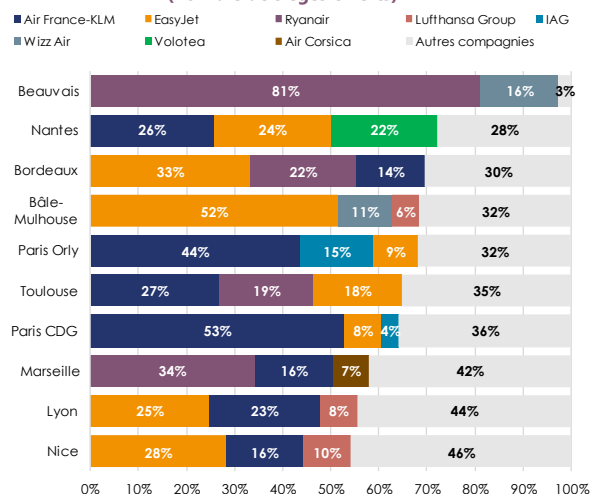
Dans l'ensemble des aéroports du périmètre de régulation, les trois premières compagnies représentent plus de la moitié de l'offre

Ce poids est notamment marqué pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle où l'opérateur historique, Air France-KLM, concentre toujours plus de la moitié (53 %) des sièges, soit un poids similaire à celui d'easyJet à Bâle-Mulhouse (52 %). C'est toutefois à l'aéroport de Paris-Beauvais que la concentration est la plus importante avec 81 % des sièges offerts par Ryanair et 16 % par Wizz Air.

L'important poids des compagnies impacte les aéroports comme l'a illustré le départ de la compagnie Ryanair de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac en novembre 2024 alors qu'elle représentait un quart de l'offre. Ce départ implique une forte baisse du trafic, atteignant 15 % à fin août 2025.

Le poids des compagnies à bas coûts progresse toujours en 2024 dans la plupart des aéroports, de près de 1 à 2 points, et jusqu'à +3 points à Paris-Orly (atteignant 61 %). Ce poids s'est réduit de 1 point en revanche à Nice et Marseille.

Poids des trois premières compagnies par aéroport en 2024 (nombre de sièges offerts)



Source : ART d'après DGAC

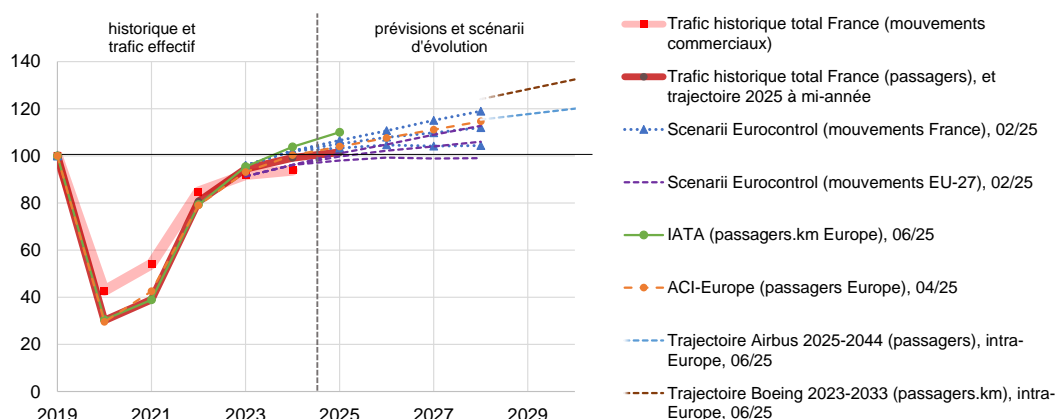
**La dynamique du trafic aérien est attendue à des niveaux de croissance supérieurs à 2 % pour 2026 par les organismes internationaux**

À mi-année 2025, le trafic aérien cumulé pour les aéroports français affiche une dynamique de croissance annuelle de 3,3 % en nombre de passagers, marquant ainsi un dépassement (à hauteur de 1,5 %) du niveau observé en 2019.

Les dynamiques de trafic 2025 estimées sur le périmètre français (en nombre de vols incluant les survols de l'espace aérien) et européen par Eurocontrol ont ainsi été révisées à la hausse. L'organisme prévoit en scénario médian un taux de croissance de près de 2,9 % en France et de 3,7 % en Europe. Cela rejoint également la prévision de croissance faite par ACI Europe (en volume de passagers aériens en Europe) de +3,6 % pour 2025. L'organisme IATA anticipait en revanche une dynamique beaucoup plus forte de l'activité des compagnies aériennes européennes pour 2025, atteignant près de 6 % en offre comme en fréquentation.

Pour 2026 et 2027, Eurocontrol prévoit, pour la France, une croissance annuelle du nombre de mouvements aériens de, respectivement, 2,7 % et 1,8 % en scénarii médians. Cette dynamique pourrait être affectée à la baisse du fait de facteurs jouant sur l'offre et la demande de transport aérien : hausse des prix du transport aérien, stratégies de positionnement des compagnies aériennes, retards de livraisons d'avions, mouvements sociaux, etc. À l'inverse, la dynamique pour la France pourrait être tirée à la hausse par l'activité aérienne des autres pays européens : sur le périmètre global Europe, ACI Europe anticipe en effet une croissance annuelle restant à des niveaux très élevés, de près de 3,6 % en 2026 et de 3,3 % en 2027 (niveaux réévalués à la baisse cependant dans ses dernières prévisions).

**Prévisions à moyen terme de l'activité aérienne passagers en France par les organismes internationaux Eurocontrol, IATA, ACI Europe et les constructeurs aéronautiques Airbus et Boeing (indice 100 en 2019)**



Source : ART d'après Eurocontrol ([Prévisions de trafic 2025-2031](#)), ACI Europe ([Prévisions de trafic 2025-2028](#)), IATA ([Perspectives de rentabilité 2025 des compagnies aériennes](#)), Airbus ([Global Market Forecast 2025-2044](#)), Boeing ([Commercial Market outlook 2025-2044](#))

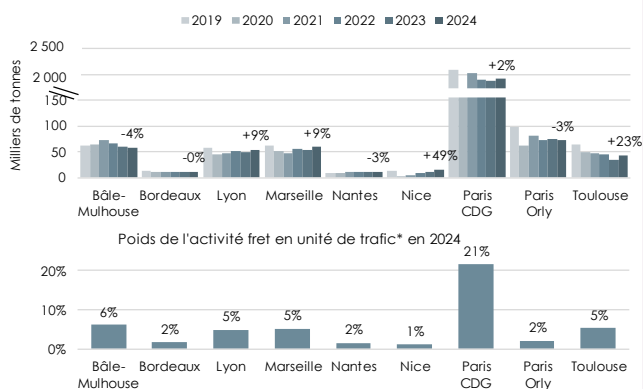
## Bilan de l'activité fret

### Le trafic de fret progresse sur le périmètre de régulation de l'Autorité

Sur le périmètre de régulation de l'Autorité et en dehors de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, le volume de trafic fret a progressé de 6 % en 2024, restant nettement inférieur au niveau de 2019 (-14 %). Le trafic de fret a progressé en 2024 à Lyon-Saint Exupéry (+9 %), Marseille-Provence (+9 %), Nice-Côte d'Azur (+49 %) et Toulouse-Blagnac (+12 %) ; il est resté stable à Bordeaux et Bâle-Mulhouse (-4 %), Nantes-Atlantique (-3 %) et Paris-Orly (-3 %). Par ailleurs, seuls les aéroports de Nantes et Nice affichent en 2024 un volume de trafic fret supérieur à 2019 (respectivement + 24 % et + 30 %).

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, qui accueille 86 % du trafic fret en France, a quant à lui connu une hausse modérée (+2 %) de ce trafic en 2024, qui reste en-deçà de son niveau de 2019 (-8 %). La répartition du trafic fret au sein des vols mixte et cargo est par ailleurs relativement équilibrée dans l'aéroport avec, respectivement, 48 % et 52 % des tonnes transportées. L'aéroport de Paris-Beauvais n'accueille pas d'activité de fret.

**Trafic aérien de fret par aéroport (en tonnes – en % : évolution 2024/2023)**



Source : ART d'après DGAC

En 2024, malgré un trafic et un chiffre d'affaires en progression, les sociétés aéroportuaires ont généré moins de profits (hors effets exceptionnels liés à la restructuration des filiales internationales des aéroports de Paris) qu'en 2023 et 2019

Le tableau ci-après résume les principaux résultats financiers des exploitants aéroportuaires :

Chiffres clés du secteur	2019	2023	2024	Var 2024/2019 %	Var 2024/2023 %
PAX (en millions)	182	169	177	-3%	4%
Fret (en milliers de tonnes)	2 461	2 177	2 236	-9%	3%
Unité de trafic (UDT)	206 727	191 208	199 030	-4%	4%
Effectifs (en ETP)	9 107	8 629	8 901	-2%	3%

**Compte de résultat (En millions d'euros courants)**

Recettes	4 436	4 694	5 005	13%	7%
Dont Chiffre d'affaires	4 260	4 482	4 807	13%	7%
Charges d'exploitation (hors dotations aux amortissements et provisions)	-2 564	-2 677	-3 044	19%	14%
Marge d'EBE	43%	41%	38%	-5pt	-3pt
Marge opérationnelle	26%	26%	22%	-4pt	-4pt
Résultat financier	-91	-155	-91	1,0 x (*)	0,6 x
Résultat exceptionnel	-19	-4	-25	1,4 x (*)	6,5 x
Résultat net	652	743	636	-3% (*)	-14%
Marge nette	15%	17%	13%	-2pt	-3pt

**Bilan (En millions d'euros courants)**

Immobilisations corporelles et incorporelles	9 772	10 106	10 471	7%	4%
Capitaux propres	6 348	6 199	9 015	42%	45%
Dettes financières brutes	6 336	8 542	8 747	38%	2%
Ratio d'endettement	50%	58%	49%	-1pt	-9pt
Trésorerie	1 685	2 123	1 931	15%	-9%
Ratio de soutenabilité financière	2,5 x	3,5 x	3,7 x	1,2pt	0,3pt

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

L'aéroport de Paris-Beauvais a intégré, en 2024, le champ de régulation de l'Autorité après que son trafic a franchi en 2023 le seuil des 5 millions de passagers. Si, dans la précédente édition du rapport de suivi économique et financier des aéroports, l'Autorité avait réalisé une étude spécifique de cet aéroport, ses données sont désormais intégrées aux chiffres du secteur. Les données historiques sur la période 2017 à 2023 s'écartent de la précédente édition pour cette raison. Pour l'exercice 2024, l'Autorité a dû procéder à des retraitements dans la présentation de l'aéroport de Paris-Beauvais. En effet, l'aéroport a changé de concessionnaire en octobre 2024. Ainsi, les données financières 2024 de l'aéroport ont été reconstituées en compilant les éléments du compte de résultat de la société SAGEB jusqu'à sa date de clôture (au 1<sup>er</sup> octobre 2024) et ceux de Bellova, nouveau concessionnaire, sur le dernier trimestre.

(\*) Les résultats, financier, exceptionnel et net sectoriels ont été retraités en 2024 (i) des autres produits et charges financières des aéroports de Paris pour un montant de 342 millions d'euros et (ii) du résultat exceptionnel des aéroports de Paris lié à la fusion des sociétés GMR Airports Ltd (GAL), détenue à 49 % par aéroports de Paris, et GMR Airports Infrastructure Ltd (GIL) pour un montant de 2 220 millions d'euros. Les graphiques et indicateurs relatifs à l'exercice 2024 du secteur et des aéroports de Paris présentés dans les pages suivantes, ont également été retraités de ces éléments.

Sauf mention contraire, les résultats financiers présentés sont réalisés au périmètre des sociétés aéroportuaires. Aussi, l'activité aéroportuaire se caractérise par des revenus extra-aéronautiques générés par l'utilisation de l'infrastructure dont les profits permettent, pour tout ou partie selon le système de caisse de l'exploitant, de réduire le niveau des redevances aéroportuaires.

Les sociétés aéroportuaires ont généré, en 2024, un niveau de recettes, dépassant désormais le seuil des 5 milliards d'euros, en hausse de 7% sur un an. Ce niveau inédit s'explique à la fois par l'effet prix (+3%) et l'effet trafic (+4%). Pour autant, le trafic demeure en recul par rapport à 2019.

Les charges d'exploitation connaissent une progression plus rapide que les recettes, du fait notamment de la hausse de la fiscalité liée à la mise en œuvre de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD) au 1<sup>er</sup> janvier 2024. Ainsi, la marge d'excédent brut d'exploitation et la marge nette retraitée baissent de trois points par rapport à 2023, à un niveau inférieur à 2019.

Par ailleurs, les capitaux propres sectoriels s'établissent en 2024 à près de 9 milliards d'euros courants. Ils bondissent de 45 % du fait de la revalorisation des participations des aéroports de Paris du fait de la fusion de ses filiales GAL et GIL. Cette forte hausse améliore mécaniquement le taux d'endettement du secteur, qui revient à un niveau inférieur à 2019.

Sur le plan opérationnel, les effectifs des sociétés aéroportuaires progressent de 3 % entre 2023 et 2024, tirés en grande partie par la forte croissance des effectifs de l'aéroport de Paris-Beauvais en lien avec la forte dynamique de son trafic et l'extension des plages d'ouverture de ses terminaux. Ceux-ci restent toutefois inférieurs aux niveaux constatés en 2019.

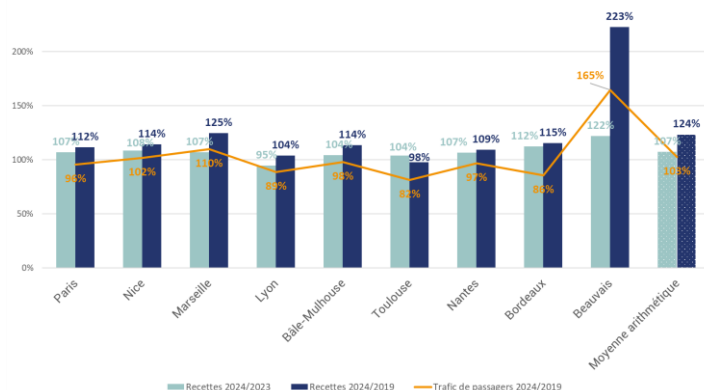
## Entre 2023 et 2024, la croissance de leurs recettes ralentit chez la majorité des exploitants

Seuls trois exploitants (aéroports de Nice Côte d'Azur, de Marseille Provence, de Paris-Beauvais) connaissent un niveau de trafic supérieur à 2019. Comme c'était déjà le cas l'année précédente, le trafic de l'aéroport de Paris-Beauvais connaît la croissance la plus marquée du secteur depuis 2019.

En 2024, les recettes moyennes des sociétés aéroportuaires augmentent de +7 %, sous l'effet de la croissance du trafic et de l'effet prix. Désormais, l'essentiel des sociétés aéroportuaires dépassent leur niveau de recettes de 2019, à l'exception notable de l'aéroport de Toulouse. Si l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry voit ses recettes globales diminuer entre 2023 et 2024 en raison de la baisse des tarifs de ses redevances, elles demeurent supérieures de 4 % à 2019.

La croissance des recettes observée entre 2023 et 2024 est plus faible que sur les précédentes périodes, marquant une certaine normalisation après trois années de reprise « post Covid-19 ». À titre d'exemple, les recettes avaient augmenté de +55 % entre 2021 et 2022 puis de +16,5 % entre 2022 et 2023.

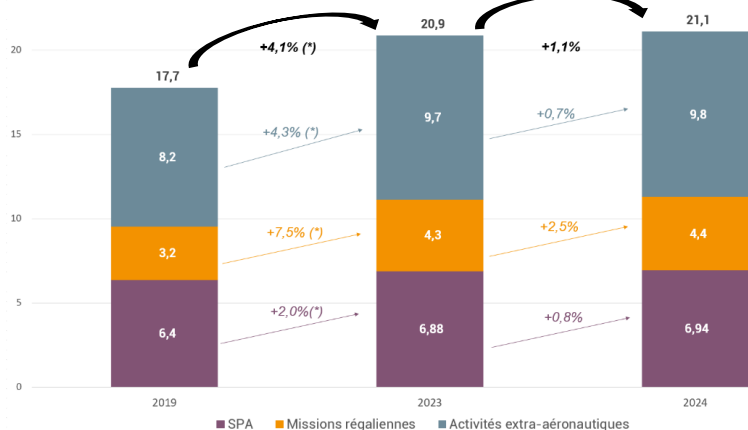
Niveaux des recettes et du trafic de passagers en 2024 par rapport à 2023 et l'année de référence 2019



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

## Les redevances perçues au titre des services publics aéroportuaires progressent légèrement plus vite que les recettes extra-aéronautiques entre 2023 et 2024

Évolutions moyennes des recettes par passager et par nature d'activités (en euros courants HT par passager) (hors aéroport de Paris-Beauvais)



(\*) Taux de croissance annuelle moyen

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

Après un fort rebond entre 2019 et 2023 de +3,1 euros courants HT, la croissance des recettes par passager ralentit. En 2024, un passager rapporte en moyenne 21,1 euros HT aux sociétés aéroportuaires, soit une vingtaine de centimes de plus qu'en 2023.

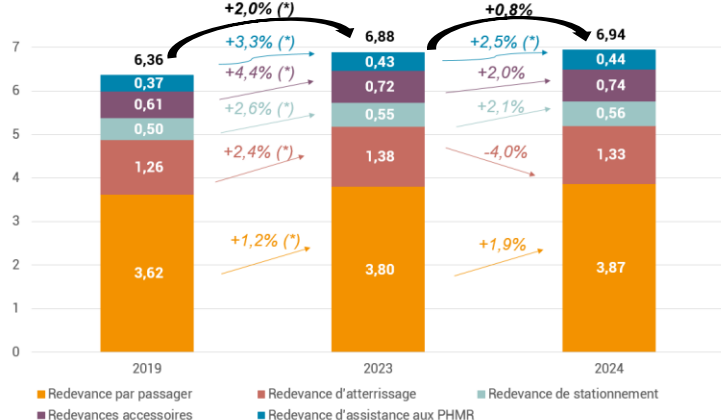
Les recettes extra-aéronautiques par passager se stabilisent, après une hausse annuelle de +4,3 % en moyenne entre 2019 et 2023. En 2024, elles augmentent très faiblement (+0,7 %), à un niveau inférieur à l'inflation.

Les recettes des redevances perçues par passager au titre des services publics aéroportuaires observent une tendance similaire. Elles connaissent une augmentation annuelle de +2,0 % en moyenne entre 2019 et 2023 pour se fixer autour des 6,9 euros HT en 2024. Leur croissance l'année dernière reste néanmoins légèrement supérieure à celles des recettes extra-aéronautiques.

Les taxes relatives aux missions régaliennes ont connu une croissance très forte depuis 2019 malgré une inflexion en 2024.

## Focus : La croissance des redevances perçues au titre des services publics aéroportuaires est hétérogène

Évolutions moyennes des recettes par passager et par activités SPA (en euros courants HT par passager) (hors aéroport de Paris-Beauvais)



(\*) Taux de croissance annuelle moyen

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

Malgré des évolutions différenciées, la structure globale des redevances SPA reste globalement stable dans le temps : les trois redevances principales (à savoir la redevance par passager, la redevance stationnement et la redevance d'atterrissage) représentent 83 % du total en 2024, contre 85 % en 2019.

La redevance par passager, croît moins vite sur la période 2019-2023 que la moyenne des redevances SPA (+1,2 % contre +2,0 %). En revanche, en 2024, elle affiche une progression deux fois plus rapide (+1,9 % contre +0,8 %).

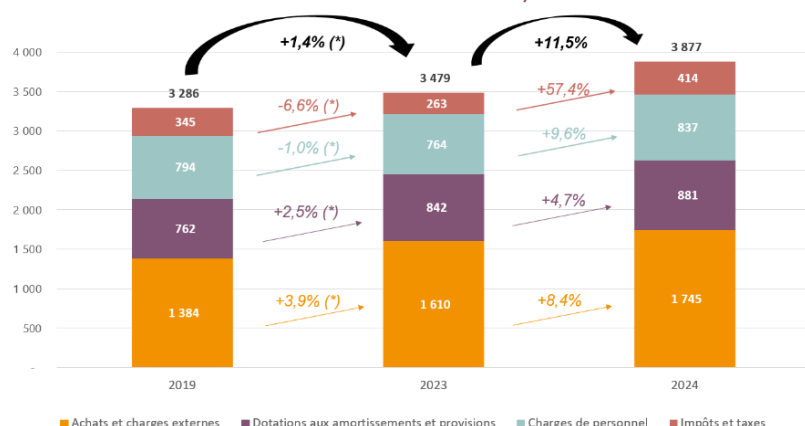
En 2024, la baisse de la redevance d'atterrissage moyenne (-4,0 %) est partiellement compensée par une hausse de la redevance de stationnement (+2,1 %). Ces deux redevances, qui dépendent du nombre de mouvements, sont très liées.

## 2.2

# ÉVOLUTION DES CHARGES D'EXPLOITATION DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES (1/2)

Les charges d'exploitation sont en nette hausse par rapport à 2023 (+11,5 %) du fait, notamment, de l'entrée en vigueur de la taxe d'exploitation sur les infrastructures de transport de longue distance au 1<sup>er</sup> janvier 2024

Évolution moyenne des charges d'exploitation par principale nature de charges (en millions d'euros courants)



(\*) Taux de croissance annuelle moyen Source : ART, d'après les données transmises par les exploitants

Après une hausse contenue entre 2019 et 2023, les charges d'exploitation augmentent très fortement entre 2023 et 2024 : +400 millions d'euros courants. Cette augmentation est contrastée selon la typologie de charges.

Pour la première fois depuis 2019, ce ne sont pas les achats et charges externes, premier poste de charges, qui subissent la hausse la plus importante. En effet, leur croissance, à hauteur de +8,4 % (soit +136 millions d'euros courants) entre 2023 et 2024, se place 3,1 points en dessous de la hausse moyenne des charges d'exploitation. Elle s'explique pour moitié par l'effet volume.

Les charges de personnel, qui avaient baissé en termes nominaux entre 2019 et 2023, repartent fortement à la hausse en 2024 (+9,6 %) : elles dépassent désormais le niveau de 2019 et sont marquées par la hausse du salaire moyen par ETP (+4,1 % en 2024).

La hausse significative des dotations aux amortissements entre 2023 et 2024 (+8,0 %) s'explique notamment par la mise en service de la nouvelle aérogare de l'aéroport de Marseille Provence et des dotations importantes liées à la fin de la concession de l'aéroport de Paris-Beauvais. À l'inverse, après avoir atteint le seuil des 96 millions d'euros en 2023, inédit sur les 6 dernières années, les provisions diminuent fortement (-21 %).

Les impôts et taxes qui avaient baissé de -24 % entre 2019 et 2023, subissent l'augmentation la plus importante en 2024 : +57 %.

## Les impôts et taxes augmentent de +151 millions d'euros entre 2023 et 2024, et représentent la principale hausse de charges d'exploitation sur la période

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, la taxe d'exploitation sur les infrastructures de transport de longue distance (TEITLD) est entrée en vigueur : quatre sociétés aéroportuaires ont enregistré une charge dans leurs comptes relative à son application dès cette première année. Pour rappel, cette taxe représente 4,6 % du chiffre d'affaires encaissé après abattement de 120 millions d'euros. Elle atteint un montant de 140,3 millions d'euros pour le secteur en 2024 et représente désormais la principale taxe du secteur.

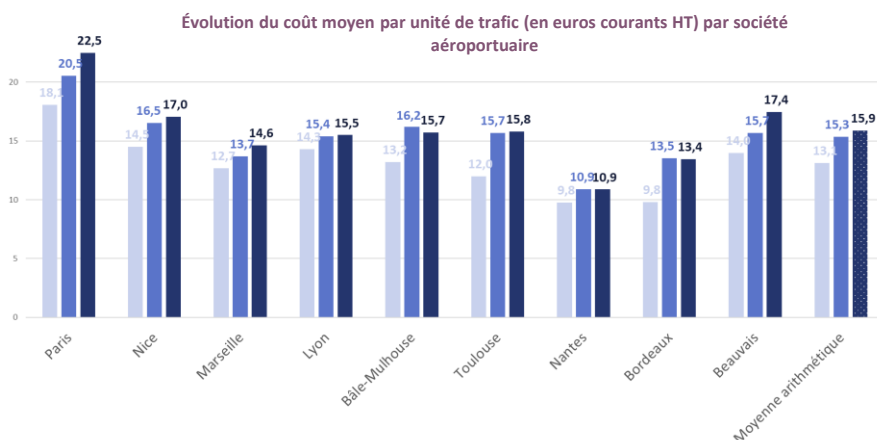
La taxe foncière (TF) est la deuxième dépense du poste impôts et taxes pour les aéroports. Elle représente 101,8 millions d'euros en 2024 et son assiette est régulièrement revalorisée à la hausse par les collectivités territoriales.

La contribution économique territoriale (CET) est la troisième dépense de fiscalité pour les aéroports (46,8 millions d'euros en 2024). Elle est composée de deux éléments distincts : (i) une cotisation foncière des entreprises (CFE) assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière et (ii) une cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), assise sur leur valeur ajoutée. Initialement prévue en 2024, la suppression complète de la CVAE devrait finalement intervenir progressivement d'ici 2030. Cette suppression a une incidence directe en abaissant le plafond de la CET. Alors qu'il était fixé à 3 % de la valeur ajoutée jusqu'en 2020, il est désormais de 1,438 % en 2024 et sera de 1,25 % en 2030. Cette situation explique principalement la baisse observée entre 2019 et 2023 des taxes dues par les exploitants.

## Outre l'évolution de la fiscalité, certains exploitants voient leur coût par unité de trafic augmenter en 2024 sous l'effet de facteurs conjoncturels

La majorité des exploitants aéroportuaires voient leurs coûts par unité de trafic (UDT) sensiblement augmenter. En 2024, le traitement d'une UDT coûte en moyenne 15,9 euros HT aux exploitants, soit +3,5 % au-dessus du niveau de 2023.

L'aéroport de Paris-Beauvais a observé la plus forte augmentation du secteur sur la période 2023-2024, marquée par des dépenses exceptionnelles liées à la fin de la concession et sa reprise par la société Bellova. Son coût unitaire progresse de +11,3 % (soit +1,77 euro HT par UDT). Ses charges d'exploitation, en particulier les achats et charges externes, croissent plus vite que son trafic. (...).



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

## 2.2 ÉVOLUTION DES CHARGES D'EXPLOITATION DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES (2/2)

(...) À l'inverse, les aéroports de Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac et Nantes-Atlantique ont vu leur coût d'exploitation unitaire diminuer, respectivement de -3,0 %, -0,6 % et -0,2 % entre 2023 et 2024. Comme en 2023, les aéroports de Paris supportent le coût unitaire par UDT le plus élevé du secteur et l'aéroport de Nantes-Atlantique le plus faible. Pour les aéroports de Paris, le traitement d'une UDT coûte désormais 2 euros de plus qu'en 2023 (+9,5 %) (voir encadré).

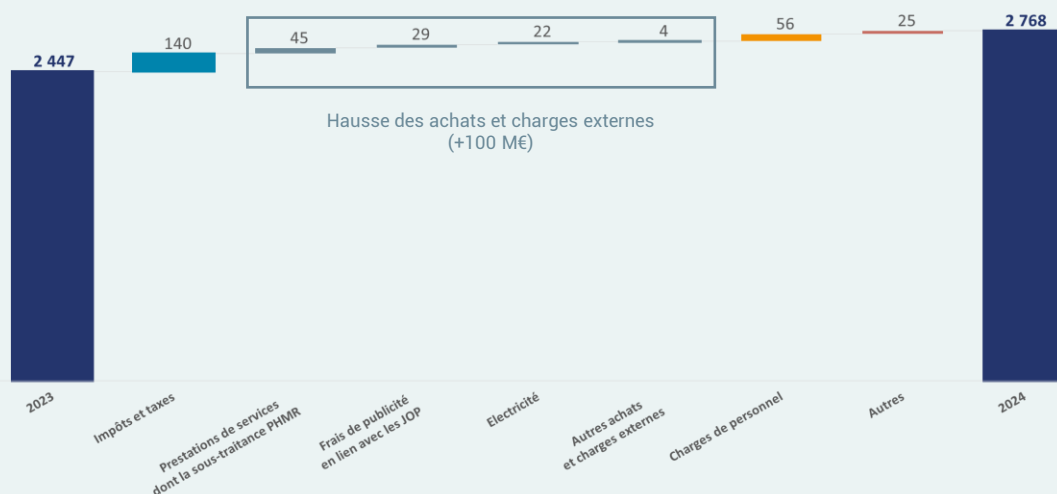
**En 2024, les charges d'exploitation des aéroports de Paris augmentent de 13 % (soit +317 millions d'euros)**

Cette hausse s'explique en premier lieu par la mise en place de la TEITLD, qui ajoute, à elle seule, +131 millions d'euros de dépenses supplémentaires au poste impôts et taxes.

En second lieu, les achats et charges externes progressent de +100 millions d'euros, soit +10 % par rapport à 2023. Le déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) 2024 à Paris a généré des charges ponctuelles supplémentaires, notamment de sous-traitance, des frais de publicité et de marketing. D'autres effets non ponctuels s'additionnent : la réouverture du Terminal 2AC (qui a pour incidence l'augmentation des *autres prestations de service*, des frais d'entretien et de réparation). Enfin, les coûts d'assistance PHMR et d'électricité augmentent, respectivement, de 14 et 22 millions d'euros.

En troisième lieu, les charges de personnel augmentent de 10 %, sous l'effet (i) des nouvelles embauches (le nombre d'ETP restant toutefois, en 2024, inférieur à celui de 2019) et (ii) des augmentations salariales accordées.

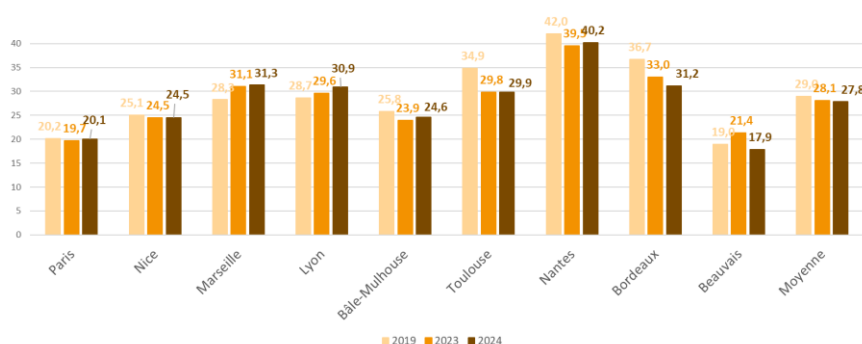
Évolution des charges d'exploitation des aéroports de Paris entre 2023 et 2024 (en millions d'euros)



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

### Focus : Le ratio des unités de trafic par ETP progresse chez la majorité des exploitants

Évolution des unités de trafic par effectif (en UDT/ETP)



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

En 2024, le nombre d'unités de trafic traitées par ETP diminue légèrement (-0,8 %), ratio assez hétérogène entre les exploitants. Cela est principalement lié à la forte augmentation du nombre d'ETP à l'aéroport de Paris-Beauvais (hors aéroport de Paris-Beauvais, la moyenne sectorielle s'établirait à 29,1 UDT par ETP, soit une UDT de plus qu'en 2023).

De fait, seuls les aéroports de Bordeaux-Mérignac et Paris-Beauvais observent une diminution du nombre d'UDT traitées par ETP. Il convient de noter que l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a lancé un vaste programme d'embauches en vue de mener à bien son programme d'investissements.

À l'inverse, la quasi-totalité des sociétés aéroportuaires voient leur ratio augmenter. Seuls les aéroports de Marseille Provence et Lyon Saint-Exupéry, dépassent même le niveau pré-crise sanitaire de, respectivement, 10,8 % et 7,7 %.

Néanmoins, il convient de rappeler que les aéroports adoptent des stratégies différentes dans l'externalisation de leurs opérations, si bien qu'une hausse de ce ratio n'est pas toujours un gage de productivité, si les charges externes augmentent également.

Par ailleurs, six aéroports (aéroports de la Côte d'Azur, de Lyon Saint-Exupéry, de Bâle-Mulhouse, de Paris et de Paris-Beauvais) comptabilisent, parmi leurs salariés, des pompiers pour le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA). Ceux-ci s'élèvent à 384 ETP, soit 4,3 % de l'effectif total. Retraitée de cet effectif, la moyenne sectorielle augmente : en 2024, un ETP traite en moyenne 30,3 UDT.

**En 2024, bien que certains exploitants voient leurs marges se contracter, la rentabilité sectorielle demeure globalement stable**

*Avertissement : les analyses ci-après s'appuient sur des calculs annuels de marge d'excédent brut d'exploitation et de marge nette sur 2019, 2023 et 2024. Si elles donnent une vision ponctuelle de la rentabilité des entreprises régulées sur cette période, elles ne sont pas nécessairement représentatives de la rentabilité globale des concessions aéroportuaires sur toute leur durée, qui s'apprécie davantage par un taux de rentabilité interne (TRI).*

*Note de lecture : les marges présentées dans la section « Chiffres clés » diffèrent des moyennes présentées dans les graphiques ci-dessous. Dans la section « Chiffres clés », les valeurs consistent en des moyennes pondérées qui reflètent la réalité du secteur et intègrent notamment le poids important des aéroports de Paris. Au contraire, les moyennes arithmétiques des graphiques ci-dessous sont calculées en attribuant un poids égal à chaque exploitant.*

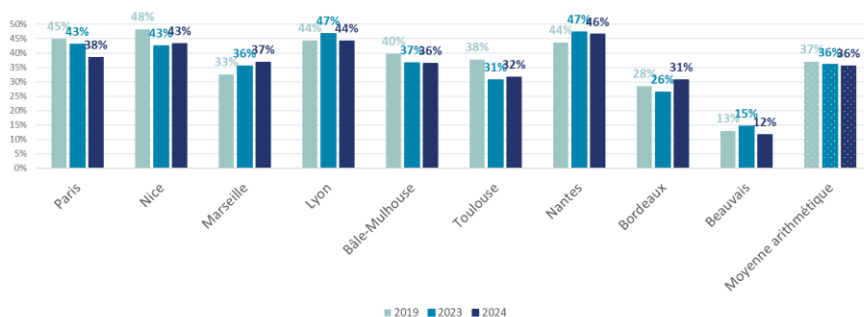
Le niveau de marge d'EBE moyen reste globalement stable par rapport à 2023, malgré une légère baisse de -0,3 point. Ce niveau demeure proche de celui de 2019.

Quatre sociétés aéroportuaires (les aéroports de Nice Côte d'Azur, de Marseille Provence, de Toulouse Blagnac et de Bordeaux-Mérignac) améliorent leurs marges entre 2023 et 2024. La marge de l'aéroport Bordeaux-Mérignac, qui présente la plus forte hausse (+4 points), dépasse ainsi son niveau de 2019.

À l'inverse, la majorité des sociétés observent une baisse de leur marge d'EBE en 2024. La marge des aéroports de Paris chute de 5 points du fait de la nette hausse de ses charges (voir encadré spécifique). L'aéroport de Paris-Beauvais voit sa marge diminuer de 3 points.

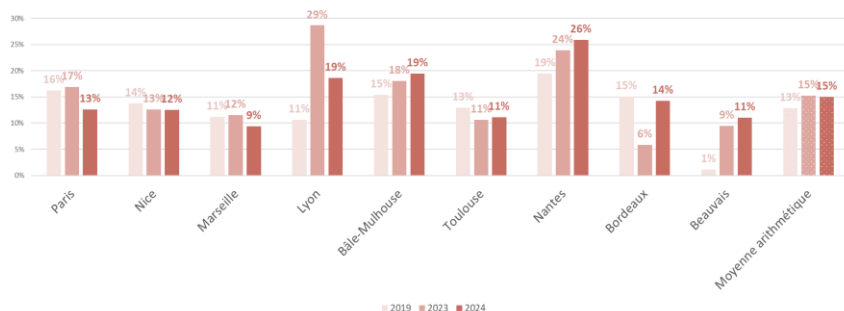
Les sociétés aéroportuaires à capitaux majoritairement privés (aéroports de Nantes-Atlantique, de Nice Côte d'azur et de Lyon Saint-Exupéry) dégagent des marges nettement supérieures au reste du secteur. La marge de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, qui occupe la troisième place du classement, s'établit 7 points au-dessus de la moyenne sectorielle 2024. L'aéroport de Paris-Beauvais génère une marge trois fois plus faible que la moyenne du secteur, témoignant d'un modèle économique très particulier (voir focus n°1 dans la précédente édition).

Évolution de la marge d'excédent brut d'exploitation pour les différentes sociétés aéroportuaires



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

Évolution de la marge nette pour les différentes sociétés aéroportuaires



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

La marge nette du secteur se fixe à 15 %, ce qui démontre une certaine stabilité des rentabilités des sociétés aéroportuaires.

L'aéroport de Nantes-Atlantique affiche la marge nette la plus élevée du secteur, en raison du contexte propre à cet aéroport. Elle s'établit à 26 %, suivie par les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Lyon Saint-Exupéry qui affichent des marges de 19 %.

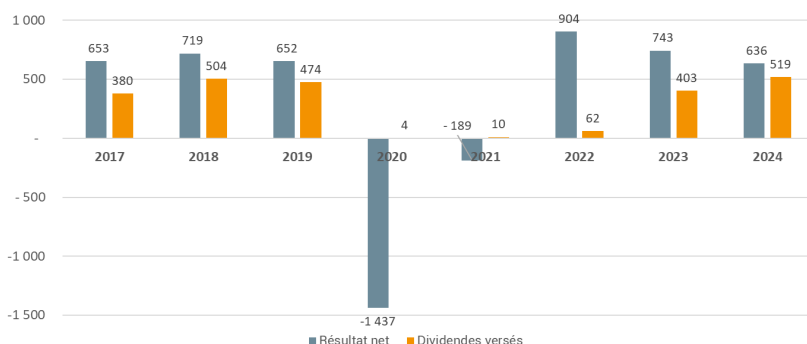
L'aéroport de Lyon Saint-Exupéry maintient une rentabilité supérieure de 4 points à la moyenne du secteur malgré la baisse des tarifs de ses redevances SPA intervenue au 1<sup>er</sup> septembre 2024.

## En 2024, la distribution de dividendes atteint son niveau le plus haut observé depuis 2017

En 2024, les sociétés aéroportuaires ont généré 636 millions d'euros de résultat net. C'est moins que les deux années précédentes, mais cela reste proche des niveaux d'avant crise sanitaire.

Les dividendes versés en 2024 ont atteint leur niveau le plus haut depuis 2017 (première année de collecte par l'ART) à 519 millions d'euros. Plus de la moitié des sociétés aéroportuaires ont versé des dividendes à leurs actionnaires. L'aéroport de Toulouse Blagnac s'ajoute aux quatre sociétés ayant versé des dividendes en 2023 : les aéroports de Paris, de Nice Côte d'Azur, de Lyon Saint-Exupéry et de Marseille Provence. Le taux de distribution de 2024 a atteint 70 % du résultat net de l'année précédente.

Évolution du résultat net et des distributions entre 2017 et 2024 pour les différentes sociétés (en millions d'euros courants)



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

## Le recul des investissements a pour conséquence le vieillissement de l'outil industriel des sociétés aéroportuaires

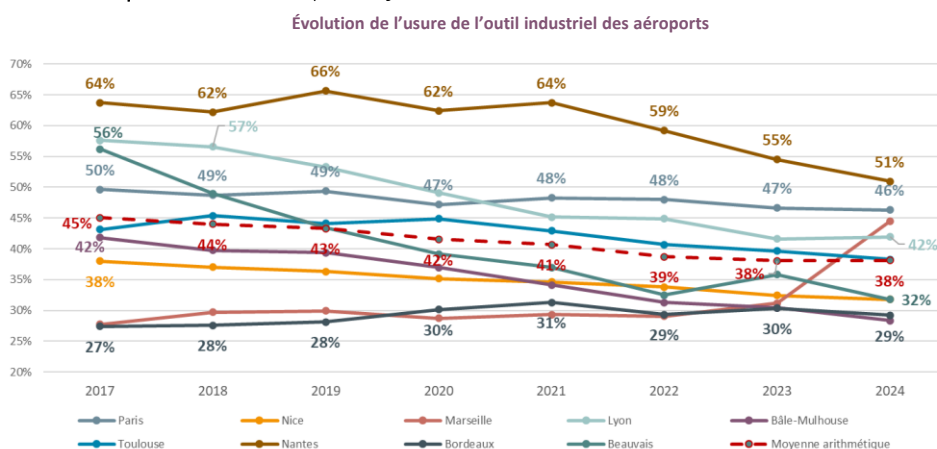
Le rapport des immobilisations corporelles nettes sur leur montant brut renseigne sur la vétusté de l'outil industriel des sociétés.

En 2024, l'actif net des aéroports français représente 38 % de l'actif brut. Ce niveau indique que l'outil industriel sectoriel a largement dépassé sa mi-vie et que son vieillissement progresse régulièrement chaque année depuis 2017. Ce chiffre est en particulier inférieur de 5,2 points au niveau de 2019.

Les aéroports ont réalisé 1,1 milliard d'euros d'investissements en 2024, soit une hausse de +8,3 % par rapport à 2023, se rapprochant désormais du niveau d'investissements moyen observé sur les trois années précédant la crise sanitaire. Ils restent néanmoins en retrait de 15,6 % par rapport à 2019.

Alors que la plupart disposaient des outils industriels les plus récents, les aéroports de Nantes-Atlantique, de Bâle-Mulhouse, de Lyon Saint-Exupéry et de Paris-Beauvais ont observé les baisses les plus importantes sur les sept dernières années : respectivement -13 points pour l'aéroport de Nantes-Atlantique et de Bâle-Mulhouse, -16 points pour l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et -24 points pour l'aéroport de Paris-Beauvais entre 2017 et 2024. Malgré ces baisses, les aéroports de Nantes-Atlantique et de Lyon Saint-Exupéry se maintiennent au-dessus de la moyenne sectorielle grâce à un outil industriel relativement plus récent initialement, contrairement aux aéroports de Paris-Beauvais et de Bâle-Mulhouse, qui connaissent les niveaux le plus bas avec les aéroports de Bordeaux-Mérignac et de Nice Côte d'Azur. À ce titre, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a lancé récemment un vaste plan de rénovation de ses investissements sur les prochaines années.

À l'inverse, l'aéroport de Marseille Provence a vu son ratio augmenter de 15 points en un an du fait de la mise en service de son programme d'investissements « Cœur d'aéroport », se traduisant par le rajeunissement de ses actifs.



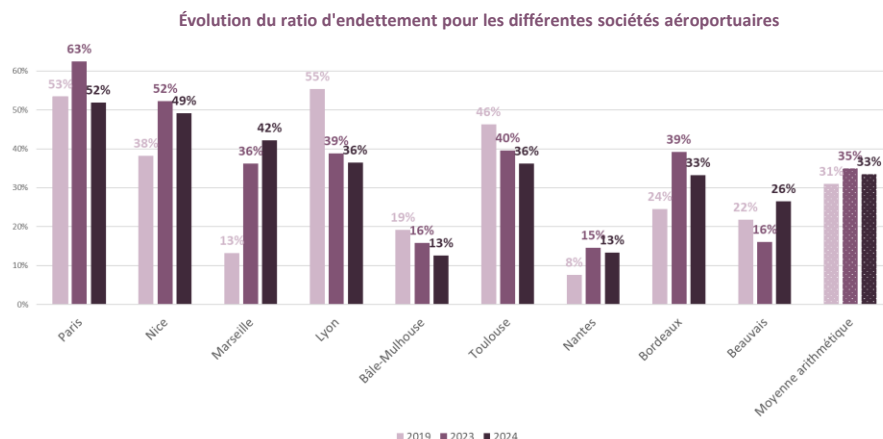
Source : ART, d'après les données transmises par les exploitants

## L'année 2024 est contrastée selon les sociétés et est marquée par la restructuration des filiales internationales des aéroports de Paris

La restructuration des activités internationales des aéroports de Paris a entraîné une hausse de 59 % de ses capitaux propres entre 2023 et 2024. Cette évolution, couplée à une faible augmentation de l'endettement (+2,9 %), a mécaniquement réduit son ratio d'endettement de 9 points sur la période.

Le taux d'endettement moyen du secteur s'améliore légèrement (-2 points), sous l'effet de cette forte variation liée aux aéroports de Paris. Cependant, cette moyenne dissimule des disparités entre les sociétés aéroportuaires. En effet, si la majorité des exploitants voient leur endettement baisser, deux sociétés observent l'évolution inverse. L'aéroport de Marseille Provence voit son endettement augmenter en raison de son récent programme d'investissements.

L'aéroport de Paris-Beauvais, qui était en 2023 parmi les sociétés les moins endettées du secteur, retrouve un niveau d'endettement proche de 2018.



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

*Note de lecture : le ratio d'endettement du secteur en 2024 (49 %), présenté dans la section « Chiffres clés », diffère de la moyenne présentée sur le graphique ci-dessus (33 %). En effet, le poids des aéroports de Paris est surreprésenté dans la première valeur tandis que la seconde constitue une moyenne arithmétique des ratios des neuf sociétés aéroportuaires étudiées.*

**Le cadre normatif européen prévoit une obligation d'assistance aux PHMR dans les aéroports.**

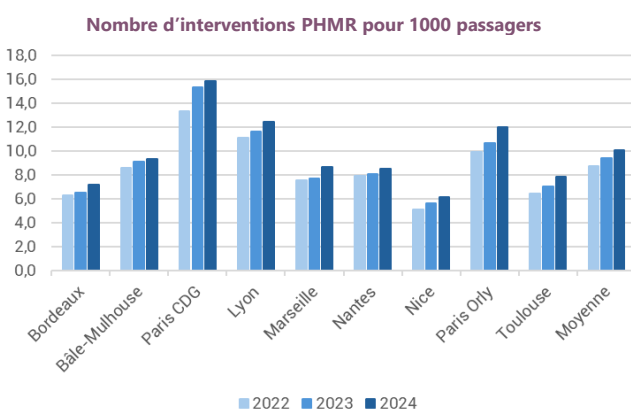
Le règlement européen n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite (PHMR) est le texte normatif encadrant les activités d'assistance PHMR dans les aéroports. Une assistance doit être fournie aux PHMR pour garantir leurs droits à la liberté de mouvement et à la liberté de circulation et pour leur permettre de bénéficier des voyages par transport aérien. Le principe majeur de ce texte est que cette assistance doit être fournie de manière gratuite aux PHMR.

**L'ensemble des aéroports régulés français ont mis en place une redevance spécifique, perçue sur l'ensemble des passagers au départ de l'aéroport et destinée à financer l'assistance fournie aux PHMR.**

Les aéroports sont chargés de fournir l'assistance aux PHMR circulant au sein de leurs installations. Pour financer les activités d'assistance, rendues à titre gratuit, les aéroports ont la possibilité de mettre en place, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des compagnies aériennes de l'aéroport. Cette redevance répond aux caractéristiques suivantes : elle doit être raisonnable, calculée en fonction des coûts, transparente et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport en coopération avec les usagers de l'aéroport. Par ailleurs, elle fait l'objet d'une comptabilité séparée et ne peut pas faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires.

Pour assurer les activités d'assistance, l'ensemble des aéroports régulés français ont recours à un prestataire extérieur à qui sont confiées les activités d'assistance PHMR.

**Le nombre d'interventions PHMR est en hausse au cours des dernières années malgré d'importantes disparités du taux de prise en charge des PHMR entre les aéroports régulés**



Source : ART d'après DGAC et les données fournies par les exploitants

L'ensemble des aéroports régulés français connaissent une hausse du nombre d'interventions PHMR au cours des dernières années. Cette croissance peut s'expliquer par (i) la hausse liée à la croissance du trafic passager et (ii) une plus forte propension des PHMR à voyager.

Cette hausse du nombre de PHMR déclarés augmente plus rapidement que la hausse du trafic passagers sur les aéroports. Cet écart se traduit mécaniquement par une hausse du taux de prise en charge des PHMR<sup>(\*)</sup> sur l'ensemble des aéroports (+24 % entre 2022 et 2024 en moyenne sur l'ensemble des aéroports).

Des disparités importantes existent entre plateformes avec les aéroports parisiens de Charles de Gaulle et d'Orly ainsi que l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry qui présentent les taux de prise en charge PHMR les plus élevés, alors que les autres aéroports régionaux présentent des taux de prise en charge plus faibles.

(\*) Le taux de prise en charge PHMR correspond au nombre d'interventions PHMR rapportés au nombre de passagers transportés.

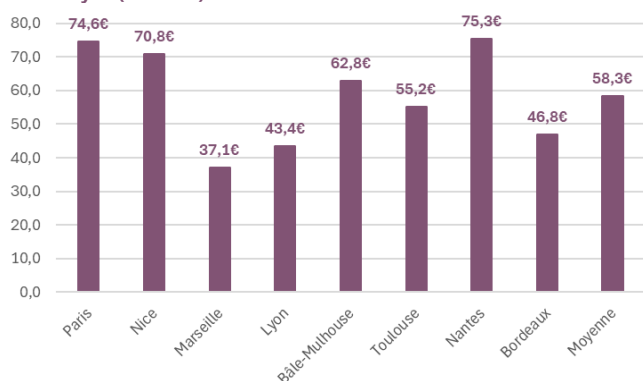
**Les coûts de l'assistance PHMR par passager présentent une tendance à la hausse au cours des dernières années, mais le coût unitaire d'une assistance reste variable selon l'aéroport**

Depuis 2022, le coût de l'assistance PHMR par passager est en hausse pour la plupart des aéroports régulés (+12% entre 2022 et 2024 en moyenne pour l'ensemble des aéroports).

Cette hausse est le résultat de deux facteurs : (i) un taux de prise en charge PHMR en hausse pour l'ensemble des aéroports, ce qui nécessite plus d'opérations d'assistance et donc un coût plus élevé pour les aéroports et (ii) une hausse du coût de l'assistance qui est déléguée à un prestataire.

D'importantes disparités subsistent entre les différents aéroports régulés quant au coût unitaire d'une assistance PHMR qui est de 58,3 € en 2024 en moyenne sur l'ensemble des aéroports. Un écart du simple est observable entre l'aéroport dont le coût est le plus élevé (Nantes) et le moins élevé (Marseille).

**Coût moyen (en euros) d'une intervention d'assistance PHMR en 2024 (\*)**

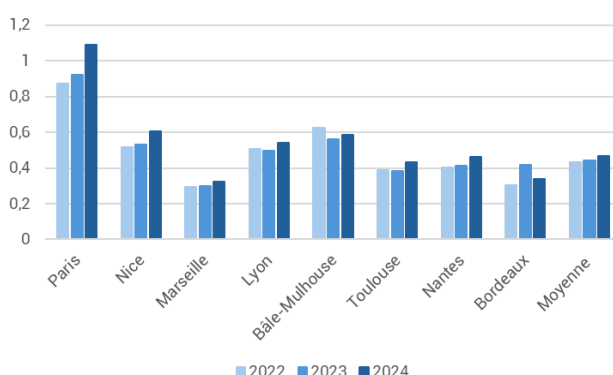


Source : ART d'après les données fournies par les exploitants

(\*) Le coût moyen est calculé au périmètre des sociétés aéroportuaires sur la base des charges d'exploitation affectées analytiquement par l'exploitant à la redevance PHMR.

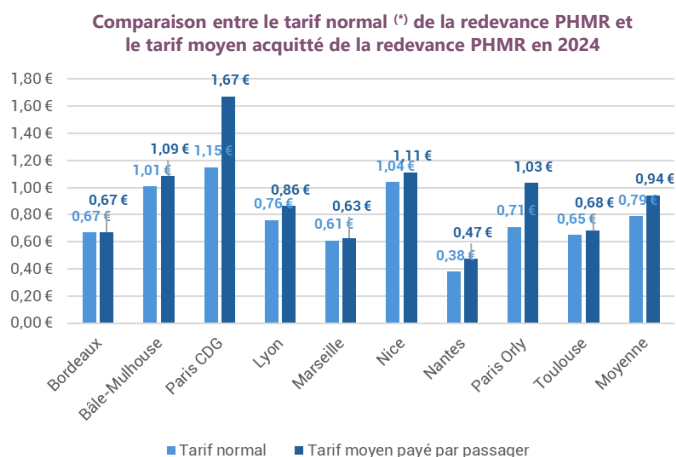
autorité-transports.fr – Suivi économique et financier des aéroports en 2024

**Évolution du coût moyen (en euros) par passager d'une intervention d'assistance PHMR**

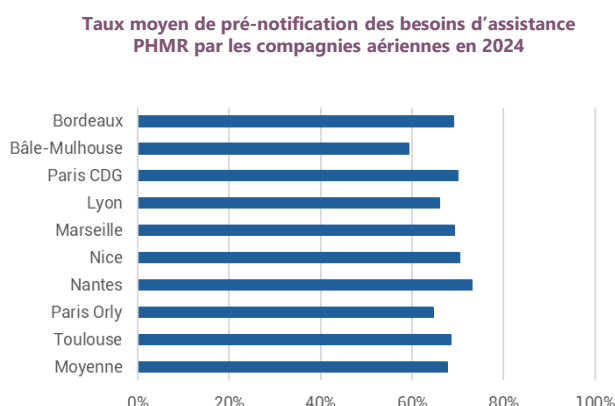


Source : ART d'après DGAC et les données fournies par les exploitants

La structure tarifaire de la redevance PHMR est conçue pour inciter à une pré-notification des besoins d'assistance



Source : ART d'après les données fournies par les exploitants



Source : ART d'après les données fournies par les exploitants

(\*) Le tarif normal de la redevance PHMR correspond au tarif qu'acquitterait une compagnie aérienne qui notifierait correctement l'ensemble de ses besoins d'assistance PHMR.

Note de lecture : Pour l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle, le tarif de la redevance acquittée par passager est théoriquement de 1,15 €, mais en tenant compte du tarif majoré en cas de pré-notification tardive, le tarif moyen acquitté par passager est de 1,67 €.

Les compagnies aériennes doivent notifier à l'aéroport l'ensemble de leurs besoins d'assistance PHMR avec un délai de prévenance d'au moins 36 heures (sauf pour celui de Bâle-Mulhouse pour lequel le délai est de 24 heures).

L'objectif est de permettre à l'aéroport de correctement planifier et dimensionner les moyens dédiés à l'assistance PHMR selon les besoins exprimés et d'éviter ainsi toute perturbation des activités d'assistance PHMR ou des activités aéronautiques.

Pour inciter les compagnies aériennes à notifier correctement leurs besoins PHMR, une majoration du tarif de la redevance acquittée a été mise en place par l'ensemble des aéroports régulés (à l'exception de celui de Bordeaux) : une compagnie aérienne ne notifiant pas ses besoins d'assistance PHMR se voit appliquer un tarif plus élevé pour l'ensemble de ses passagers au départ.

Malgré ce mécanisme, une part significative des besoins d'assistance PHMR ne reste pas correctement notifiée dans le délai de prévenance.

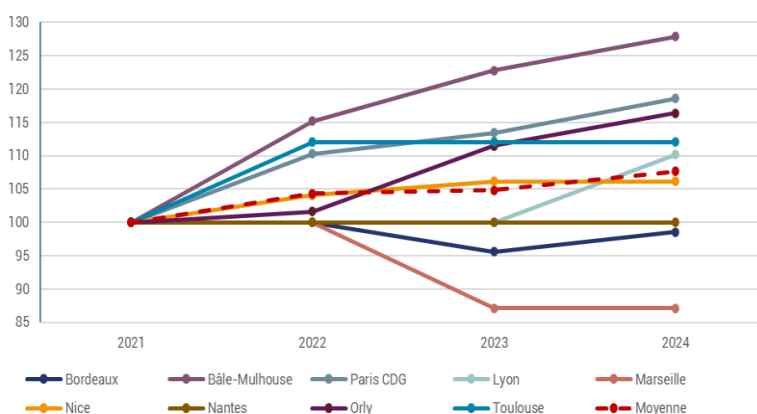
## Le tarif de la redevance PHMR est en hausse pour plus de la moitié des aéroports régulés

La plupart des aéroports régulés présentent une hausse du tarif de la redevance PHMR depuis 2021. Les raisons de cette hausse sont multiples : d'abord, la hausse du taux d'interventions PHMR renchérit les coûts globaux de l'assistance pour les exploitants aéroportuaires ; ensuite, l'inflation du coût unitaire de l'assistance nécessite une hausse du tarif pour la compenser ; enfin, il existe une volonté des exploitants de réduire le déficit de la redevance PHMR pour obtenir une couverture des coûts par les produits (étant une redevance autonome, elle doit trouver son équilibre financier car elle ne peut être compensée par les revenus d'une autre redevance).

Hormis quelques exceptions, le tarif de la redevance PHMR est en hausse depuis 2022. Certains exploitants revalorisent le tarif de leur redevance à un niveau important, à l'image de Bâle-Mulhouse, dont le tarif est en hausse de près de 28 % depuis 2021, ou Paris-Charles de Gaulle, dont le tarif est en hausse de 19 % depuis cette même date.

En moyenne le tarif de la redevance PHMR a augmenté de 7,8 % sur l'ensemble des aéroports régulés depuis 2021.

**Évolution du tarif de la redevance PHMR en indice base 100 depuis 2021**

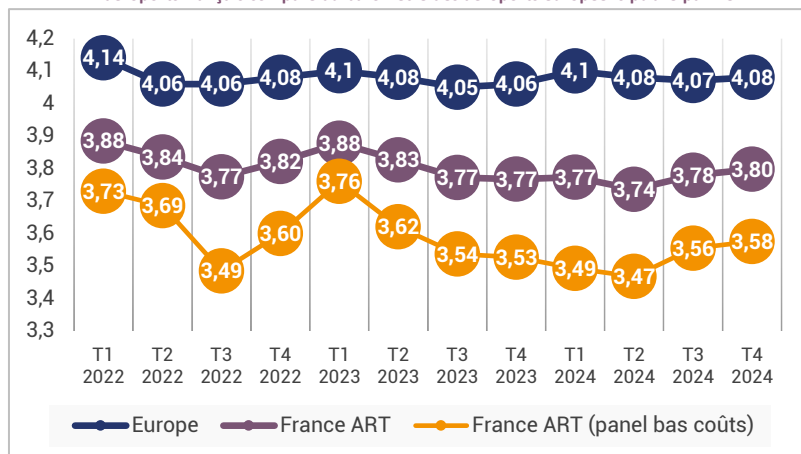


Source : ART d'après les données fournies par les exploitants

## FOCUS N°2 : EXPÉRIENCE PASSAGERS ET QUALITÉ DE SERVICE DES AÉROPORTS RÉGULÉS (1/2)

**Les aéroports français régulés affichent toujours en moyenne un score de satisfaction globale des passagers inférieur à celui des aéroports européens**

Moyenne trimestrielle de satisfaction globale des passagers au titre des enquêtes ASQ des aéroports français comparé au baromètre des aéroports européens publié par ACI



Sources : ART, d'après les données transmises par les exploitants et Baromètre ASQ

Le programme d'expérience passager ASQ de l'ACI (« Airports Council International ») est le principal programme d'évaluation de la qualité de service dans les aéroports. Il fournit une mesure basée sur la perception des passagers sur l'ensemble du parcours passagers incluant la satisfaction globale.

Les 10 principaux aéroports français ont obtenu une moyenne du score de satisfaction globale de 3,77 pour l'ensemble des quatre trimestres de l'année 2024. Elle s'établit ainsi à un niveau inférieur à celle des 119 aéroports européens (4,08) publiée dans le baromètre ASQ réalisé par l'ACI.

Au quatrième trimestre 2024, les scores particuliers des aéroports français s'échelonnent de 3,45 à 4,05. Seuls deux aéroports relevant du champ de compétence de l'ART obtiennent un score au-dessus de 4,00, tout en restant en dessous de la moyenne européenne. L'aéroport de Beauvais s'est ajouté au panel des aéroports français suivis par l'ART au premier trimestre 2024.

Les aéroports ayant des terminaux dédiés aux compagnies à bas coûts ou présentant un trafic important (plus de 70%) de ces compagnies obtiennent des scores de satisfaction globale des passagers très en dessous de la moyenne européenne (3,58 en 2024). Ces aéroports ont développé des infrastructures spécifiques offrant des services différenciés par rapport aux terminaux traditionnels en contrepartie de redevances aéroportuaires moins élevées. Cependant, les infrastructures et services ainsi offerts ne répondent pas pleinement aux attentes des voyageurs, comme ces enquêtes tendent à le montrer. L'ART observe toutefois que certains projets d'investissement en cours de déploiement visent notamment à moderniser ces types d'infrastructure et à amorcer un rattrapage par rapport aux standards minimaux internationaux.

**Les exploitants d'aéroports n'offrent pas tous le même degré de transparence aux usagers sur les indicateurs de qualité de service, révélant ainsi des pratiques très hétérogènes**

Les indicateurs de qualité permettent de mesurer et d'évaluer le rapport qualité-prix des infrastructures et des services aéroportuaires fournis en contrepartie des redevances aéroportuaires. Ils informent les usagers, lors des commissions consultatives économiques (CoCoÉco), en leur fournissant des données chiffrées sur les niveaux de qualité observés et des éclairages sur les axes d'amélioration adaptés aux enjeux spécifiques à chaque plateforme.

L'ART a classé les indicateurs selon quatre grandes catégories :

- La satisfaction client ;
- Les temps d'attente ;
- La disponibilité des équipements ;
- La conformité des opérations aériennes.

Les aéroports de Paris, Nice et Lyon affichent les niveaux de transparence les plus élevés à l'égard des usagers. À l'inverse, ceux de Bordeaux, Nantes et Marseille affichent des degrés de transparence parmi les plus faibles. Certains exploitants indiquent toutefois tenir des réunions sur la qualité de service en dehors du cadre spécifique des CoCoÉco. À titre d'exemple, la totalité des aéroports régulés communiquent les scores ASQ de satisfaction globale des passagers. Cinq exploitants d'aéroports sur huit communiquent les temps d'attente aux postes d'inspection filtrage. Seuls deux aéroports (Nice et Lyon) communiquent le taux d'avions au contact.

Baromètre de la transparence relative aux indicateurs de qualité de service lors des consultations annuelles des usagers

	Paris CDG et ORLY	Nice	Lyon	Toulouse	Bâle-Mulhouse	Marseille	Nantes	Bordeaux
Satisfaction Clients	☑ Satisfaction globale des passagers (ACI-ASQ)	●	●	●	●	●	●	●
	☑ Satisfaction des passagers sur des thématiques spécifiques	10	5	1	1	2		
	☑ Satisfaction compagnies (questionnaires internes)	●	●					
	☑ Indicateurs de réputation (Skytrax...)	●	●					
Temps d'attente	⌚ Temps d'attente enregistrement (check-in)		●					
	⌚ Temps d'attente poste d'inspection filtrage (PIF)	●	●	●			●	
	⌚ Temps d'attente police aux frontières (PAF)	●	●	●				
	⌚ Temps de livraison des bagages à l'arrivée	●	●					
	⌚ Taux de prise en charge de bagages			●				
	⌚ Taux de service de convoyage des bagages de soute			●				
Disponibilité des équipements	⚙ Disponibilité du système du système d'affichage							
	⚙ Disponibilité des équipements électromécaniques	●		●				
	⚙ Disponibilité du système de tri bagage (BHS)		●					
	⚙ Disponibilité des tapis de livraison bagages (arrivée)	●	●					
	⚙ Disponibilité des passerelles télescopiques	●						
	⚙ Disponibilité des postes de fourniture 400Hz	●	●					
	⚙ Disponibilité des postes de stationnement							
	⚙ Unité d'air pré-conditionné (PCA)	●						
	⚙ Mires de guidage	●						
Opérations aériennes	→ Taux d'avions au contact		●	●				
	→ Ponctualité des vols départ (>15 minutes)	●	●	●	●			
	→ Ponctualité des vols départ (>15 minutes) cause aéroport		●	●	●			
	→ Taux d'annulation des vols au départ cause aéroport	●						
	→ Adhérence à la TSAT (Target Start-Up Approval Time)		●					
	→ Traitement des PHMR	●	●					

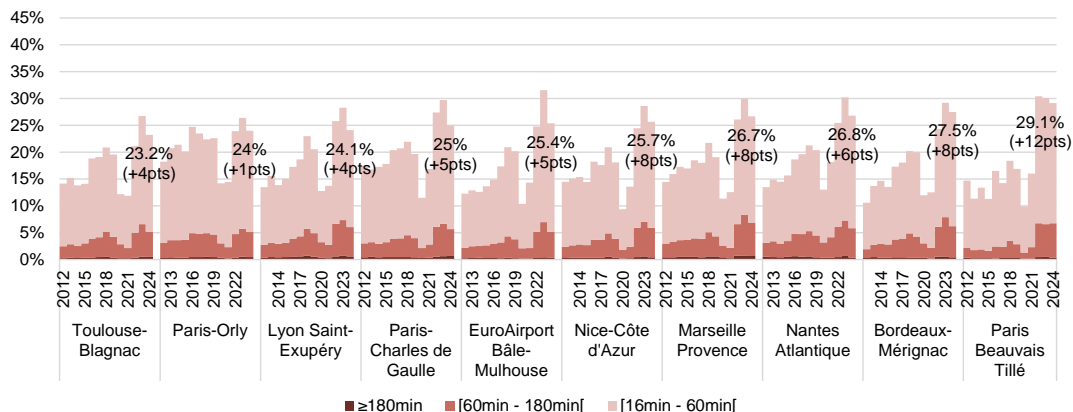
Sources : ART, d'après les supports de CoCoÉco transmis par les exploitants à leurs usagers.

**La ponctualité de l'offre aérienne s'est légèrement améliorée en 2024 sans retrouver ses niveaux de 2019 : 30 % des vols ont été affectés en 2024 par un retard de plus de 15 minutes, soit 6 points de plus qu'en 2019**

La dégradation forte de la ponctualité des vols a affecté l'ensemble des grands aéroports français ces dernières années. Observée au seuil de 15 minutes, la statistique apparaît notablement plus faible sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac, où près de 23 % des vols ont été retardés en 2024. À droite du classement (des aéroports aux taux de retard moyens les plus élevés), plus de 29 % des vols ont subi des retards à Paris-Beauvais en 2024, soit une forte dégradation (+12 points) par rapport au niveau d'avant la crise sanitaire.

Près d'un vol retardé sur 5 a subi par ailleurs un retard de plus d'une heure, mais cette proportion atteint un vol sur quatre aux aéroports de Lyon et Marseille.

**Taux de vols en retard de plus de 15 minutes en 2024 à l'arrivée aux aéroports** (et évolution 2024/2019)



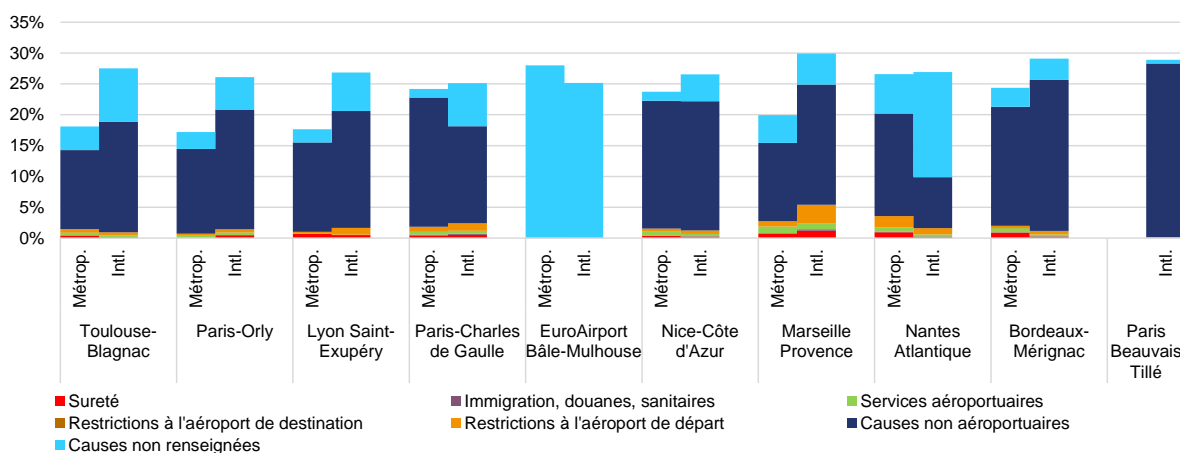
## La cause « aéroport » est à l'origine de moins de 10 % des retards de vols

90 % des retards de vols de causes renseignées à l'arrivée des vols aux aéroports sont un effet de causes « non aéroportuaires », pouvant ainsi être liées aux compagnies aériennes, aux conditions de trafic aérien ou à des causes externes, notamment météorologiques. Au sein des « causes aéroportuaires », la cause prédominante de retards de vols est (pour près de la moitié) celle de « restrictions à l'aéroport de départ », devant les causes de sûreté (23 %) et de services aéroportuaires (22 %).

Le taux de vols en retard est en outre très différencié selon le segment de vol, les vols internationaux les plus longs ayant assez logiquement un taux de retard supérieur de plus de 2 points aux vols intérieurs. On peut cependant noter des différences assez marquées selon les aéroports :

- Sur les liaisons domestiques (intra-métropole), les aéroports de Toulouse, Orly, Lyon et Marseille se distinguent par un taux de vols en retard comparativement plus faible que les autres aéroports, affectant moins de 25 % des vols ;
- Sur les liaisons internationales, en revanche les aéroports de Marseille, Bordeaux et Paris-Beauvais se distinguent par le taux de vols en retard le plus élevé.

**Taux de vols en retard de plus de 15 minutes en 2024 par cause et type de vol (vol de métropole ou international à l'arrivée)**



Source : ART d'après DGAC

## 5.1

LISTE DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES ENTRANT  
DANS LE CHAMP DE COMPÉTENCE DE L'AUTORITÉ

Légende des graphiques	Société aéroportuaire	Code IATA
Nice	Société Aéroports de la Côte d'Azur, exploitant les aérodromes de : - Nice-Côte d'Azur ; - Cannes-Mandelieu.	NCE CEQ
Bordeaux	Société Aéroport de Bordeaux-Mérignac, exploitant l'aérodrome de - Bordeaux-Mérignac.	BOD
Lyon	Société Aéroports de Lyon, exploitant les aérodromes de : - Lyon-Saint Exupéry ; - Lyon-Bron.	LYS LYN
Paris-CDG Paris-Orly	Société Aéroports de Paris, exploitant les aérodromes de : - Paris-Charles de Gaulle ; - Paris-Orly ; - Paris-Le Bourget ; - autres aéroports d'Île-de-France.	CDG ORY LBG (divers)
Nantes	Société Aéroports du Grand Ouest, exploitant les aérodromes de <sup>(1)</sup> : - Nantes-Atlantique ; - Saint-Nazaire-Montoir.	NTE SNR
Marseille	Société Aéroport Marseille-Provence, exploitant l'aérodrome de : - Marseille-Provence.	MRS
Toulouse	Société Aéroport de Toulouse-Blagnac, exploitant l'aérodrome de : - Toulouse-Blagnac.	TLS
Bâle-Mulhouse	Établissement public EuroAirport, exploitant l'aérodrome de : - Bâle-Mulhouse.	EAP <sup>(2)</sup>
Beauvais <sup>(3)</sup>	Société Bellova, exploitant l'aérodrome de : - Paris-Beauvais.	BVA

<sup>1</sup>La conception-construction de Notre-Dame-des-Landes a été abandonnée à la suite de l'arrêté du 24 octobre 2019 portant résiliation de la convention passée entre l'État et la société Aéroports du Grand Ouest pour la concession des aérodromes de Notre-Dame-des-Landes, de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire-Montoir.

<sup>2</sup>Ou BSL pour la partie suisse et MLH pour la partie française.

<sup>3</sup>Paris-Beauvais est entré dans le champ de compétence de l'Autorité en 2024.

## 5.2 TERMES ET DÉFINITIONS

Libellé	Définition
Capitaux propres	Les capitaux propres sont les montants inscrits au passif du bilan et intègrent la valeur non amortie des biens qui seront remis gratuitement par le concessionnaire à la fin de la concession (au titre du droit du concédant et des amortissements de caducité).
Charges d'exploitation	Les charges d'exploitation comprennent les (i) achats et charges externes, (ii) les charges de personnel, (iii) les impôts et taxes, (iv) les autres charges d'exploitation et (v) les dotations aux amortissements et provisions (sauf mention contraire).
Excédent brut d'exploitation	L'excédent brut d'exploitation est égal à la valeur ajoutée, diminuée des charges de personnel, des charges externes, des autres impôts sur la production et augmentée des subventions d'exploitation.
Faisceaux géographiques	Un faisceau géographique est constitué d'un ensemble de liaisons aériennes. La segmentation utilisée dans ce rapport distingue trois faisceaux regroupant les pays ou zones géographiques suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radial : liaisons entre les aéroports de France métropolitaine et les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;</li> <li>- Domestique : liaisons vers/depuis les aéroports de France métropolitaine, hors radial ;</li> <li>- Schengen : liaisons vers/depuis les autres pays de l'UE hors Bulgarie, Chypre, Irlande et Roumanie et incluant l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège, la Suisse et les régions ultrapériphériques (îles Canaries, Açores, Madère) ;</li> <li>- Europe hors Schengen : liaisons vers/depuis le Royaume-Uni ou vers/depuis quatre pays de l'UE : Bulgarie, Chypre, Irlande et Roumanie ;</li> <li>- International : liaisons vers les autres pays d'Europe, autres continents et DOM-COM (Départements, Régions et Collectivités d'Outre-Mer).</li> </ul>
Indice de Herfindahl-Hirschman (HHI)	L'Indice de Herfindahl-Hirschman normalisé est un outil permettant de mesurer la concentration du marché (dans le cadre de ce rapport, le trafic voyageurs global des compagnies aériennes sur un aéroport donné) : un indice faible résulte d'une tendance concurrentielle tandis qu'un indice qui tend vers 1 résulte d'une tendance monopolistique.
Investissements capacitaires	Il s'agit des investissements réalisés par les sociétés aéroportuaires en vue d'augmenter la capacité d'accueil de l'aéroport (en termes d'usagers ou de passagers).
Marge d'excédent brut d'exploitation	La marge d'excédent brut d'exploitation est calculée comme suit : l'excédent brut d'exploitation divisé par le chiffre d'affaires.
Marge nette	La marge nette est calculée comme suit : le résultat net divisé par le chiffre d'affaires.
Marge opérationnelle	La marge opérationnelle est calculée comme suit : le résultat opérationnel divisé par le chiffre d'affaires.
Passagers	Le terme « passagers » correspond au volume de trafic de passagers mesuré au départ, à l'arrivée, en correspondance et en transit par aéroport. Le trafic cumulé correspond ainsi à la somme des trafics de chaque aéroport (et donc à un compte double du trafic entre les aéroports régulés), et non au « nombre de passagers des vols commerciaux » utilisé notamment en définition par la DGAC dans ses bulletins statistiques.
Ratio d'endettement	Le ratio d'endettement est calculé comme suit : la dette financière brute divisée par la somme de la dette financière brute et des capitaux propres.
Ratio de soutenabilité financière	Le ratio de soutenabilité financière est calculé comme suit : la dette financière nette de trésorerie divisée par l'excédent brut d'exploitation.
Recettes	Le terme « recettes » est utilisé pour qualifier les produits d'exploitation (SPA, extra-aéronautiques et liés aux missions régaliennes) qui intègrent (i) le chiffre d'affaires, (ii) la production stockée, (iii) la production immobilisée, (iv) les subventions d'exploitation, (v) les reprises sur provisions et amortissements, transfert de charges et (vi) les autres produits.
Résultat opérationnel	Le résultat opérationnel correspond aux recettes diminuées des charges d'exploitation.
Taux de distribution	Le taux de distribution est calculé comme suit : les dividendes versés en année N divisés par le résultat net de l'année N-1.
Trésorerie	La trésorerie d'une entreprise représente les liquidités disponibles pour un usage immédiat ou à court terme (notamment par la détention de valeurs mobilières de placement).
Unité de trafic ou UDT	L'unité de trafic (UDT), correspondant à 1 000 passagers ou 100 tonnes de fret et de poste, permet d'agréger ces deux volumes et d'en mesurer le poids dans l'ensemble du trafic de façon indépendante.





---

## Avertissement

Les résultats présentés dans le présent document ont été obtenus par traitements statistiques des services de l'Autorité, à partir des données collectées auprès des exploitants aéroportuaires en application de l'article L.6327-3-2 du code des transports portant sur la mission de suivi économique et financier. Dans ce processus déclaratif, il est de la responsabilité des exploitants aéroportuaires de s'assurer de la fiabilité et de la complétude des données avant de les transmettre à l'Autorité.

La réutilisation des chiffres présentés nécessite la mention de la source (Autorité de régulation des transports).

**Directeur de la publication :** Thierry Guimbaud

**Pilotage et coordination :** Isabelle Dechavanne, Adrien Dubié, Anthony Martin

**Auteurs :** Bastien Clavel, Chloé Jean-Baptiste Lapu, Romain Munoz, Toni Vialette

**Impression :** Imprimerie de la direction de l'information légale et administrative en 100 exemplaires

**Dépôt légal :** Décembre 2025

**ISSN :** 3001-3534

L'édition du Suivi économique et financier des aéroports – Bilan 2024 est consultable en ligne sur le site internet de l'Autorité de régulation des transports : <https://www.autorite-transports.fr>



11 Place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon  
CS 30054 - 75675 Paris Cedex 14  
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

 @ART\_transports

Retrouvez toute l'actualité, les avis et décisions,  
les textes de référence et les publications  
de l'Autorité **sur le site internet**

**autorite-transports.fr**