

**SUIVI ÉCONOMIQUE  
ET FINANCIER  
DES AÉROPORTS**

**> BILAN 2023**



**> Décembre 2024**



# PROPOS LIMINAIRE

Cette troisième 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 des informations relatives à l'année précédente.

Ces éléments 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 2023 des aéroports régulés	5
1.2	Perspectives de l'activité aérienne passagers en 2024 et 2025	7
<b>2</b>	<b>Résultats financiers 2023 des sociétés aéroportuaires</b>	<b>8</b>
2.1	Évolution des recettes des sociétés aéroportuaires	9
2.2	Évolution des charges d'exploitation des sociétés aéroportuaires	10
2.3	Évolution de la rentabilité des sociétés aéroportuaires	11
2.4	Évolution des investissements et de l'endettement des sociétés aéroportuaires	12
<b>3</b>	<b>Focus n°1 : L'aéroport de Paris-Beauvais</b>	<b>13</b>
3.1	Activité aérienne de l'aéroport de Beauvais	13
3.2	Résultats financiers de la SAGEB	14
<b>4</b>	<b>Focus n°2 : La qualité de service sur les aéroports régulés</b>	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>Annexes</b>	<b>18</b>
5.1	Liste des sociétés aéroportuaires entrant dans le champ de compétence de l'Autorité	18
5.2	Termes et définitions	19

# SYNTHÈSE

En 2023, le secteur aéroportuaire a poursuivi sa reprise vers les niveaux d'activité et de résultats financiers qui étaient ceux observés en 2019, les dépassant même pour certains aéroports.

Avec près de 164 millions de passagers (hors aéroport de Paris-Beauvais\*), le trafic aérien de voyageurs enregistré dans les aéroports du périmètre de régulation de l'Autorité a connu en 2023 une hausse annuelle de 15 %, et continue de se rapprocher du niveau d'activité pré-pandémique de 2019 (92 %). Si les faisceaux géographiques\*\* de dessertes internationales ont quasiment retrouvé leur niveau pré-pandémique (-3 %), les faisceaux radial et domestique restent en net retrait par rapport à 2019 (respectivement -25 % et -16 %), pénalisant particulièrement l'activité aérienne des aéroports de Bordeaux-Mérignac (-15 %), Lyon Saint-Exupéry (-15 %), Nantes-Atlantique (-10 %) et Toulouse-Blagnac (-19 %). L'aéroport de Marseille-Provence se distingue par une nette hausse du trafic au-dessus du niveau de 2019 (+7 %) grâce à la dynamique des faisceaux Schengen et International.

La croissance du trafic en nombre de passagers en 2023 est portée à la fois par les compagnies traditionnelles (+14 %) et les compagnies à bas coûts (+18 %). Grâce à sa croissance plus forte sur la dernière décennie, le trafic à bas coûts conforte sa progression avec 41 % des passagers accueillis dans les aéroports du périmètre de régulation et jusqu'à 60 % en dehors de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (contre 29 % en 2012). Depuis 2019, le trafic des compagnies à bas coûts a continué de progresser fortement (+11 %), alors qu'il reste en net retrait s'agissant des compagnies traditionnelles (-17 %). Depuis 2019 le poids du trafic à bas coûts a ainsi progressé pour tous les faisceaux et dans tous les aéroports, à l'exception de ceux de Paris-Charles de Gaulle et de Bâle-Mulhouse.

L'activité de fret aérien a subi, en revanche, un nouveau recul pour la troisième année consécutive (-2 %). Elle a représenté une baisse cumulée de près de 12 % depuis 2019 au global des aéroports régulés. L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, qui accueille plus de 80 % du trafic de fret aérien, a subi une baisse modérée des volumes transportés (-1 %), qui restent inférieurs de 10 % à ceux de 2019.

En 2024, le trafic aérien de voyageurs en France devrait continuer de se rapprocher de son niveau d'avant crise sanitaire (à 98 % à mi-année). Il apparaît sur une dynamique inférieure à celle observée et prévue pour 2025 et 2026 pour les autres pays européens par les organismes de prévision internationaux, mais ces évolutions sont sujettes à beaucoup d'incertitudes du côté de l'offre comme de la demande de transport aérien pour les prochaines années.

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 résultats financiers bénéficient mécaniquement de la reprise du trafic, avec des recettes en nette hausse en 2023, qui dépassent désormais leur niveau de 2019 (+6 %) en euros courants. Comme pour le trafic, ce niveau de recettes masque des disparités selon les aéroports, à 116 % pour l'aéroport de Marseille-Provence contre 94 % pour celui de Toulouse-Blagnac. Il apparaît d'abord tiré par les recettes extra-aéronautiques. Alors que, ramenées au passager, les redevances perçues au titre des services publics aéroportuaires connaissent une augmentation modérée par rapport à 2019 (+8 %), les recettes extra-aéronautiques se stabilisent, depuis la sortie de la crise sanitaire, à un niveau supérieur de 19 % à celui observé avant-crise.

En ce qui concerne les charges d'exploitation, la reprise de l'activité a été suivie d'une nette hausse de différents postes. Les achats et charges externes augmentent le plus rapidement car ce poste est le plus sensible à la conjoncture. Les impôts et taxes, bien qu'en hausse, s'établissent à un niveau significativement plus faible qu'avant crise, profitant de la baisse de la fiscalité générale. Le niveau de charges par unité de trafic est toutefois conforme à celui de 2022.

Pour la deuxième année consécutive, les rentabilités sont très proches de leur niveau pré-crise et ont permis la reprise des investissements et la distribution de dividendes. La marge d'excédent brut d'exploitation (EBE) est proche de 40 % et les niveaux relatifs observés entre exploitants restent les mêmes qu'avant-crise. À l'inverse, les marges nettes évoluent fortement entre 2022 et 2023 entre exploitants. ADP, qui avait bénéficié sur le plan fiscal de reports déficitaires conséquents en 2022 au titre des pertes constatées sur les deux exercices antérieurs, revient dans la moyenne, tandis qu'ADL affiche la marge nette la plus élevée, à 29 %\*\*\*. Les investissements du secteur ont repris à plus d'un milliard d'euros en 2023. Il en est de même pour les dividendes, même si le taux de distribution, qui s'établit à 45 %, reste en recul par rapport à celui de 2019 (66 %).

En cohérence avec sa mission de régulation économique sectorielle, la présente plaquette intègre un suivi des indicateurs de qualité de service par l'Autorité. Le tarif des redevances découle en effet à la fois du niveau de qualité de service et des décisions de gestion et d'investissement prises par les exploitants après consultation des compagnies aériennes et de leurs représentants. Deux éléments ressortent de ce suivi. D'une part, les données des enquêtes de satisfaction globale des passagers de l'année 2023 conduites par le Conseil international des aéroports (ACI), à travers son programme ASQ, indiquent que la totalité des aéroports régulés français se classent en dessous de la moyenne des aéroports européens. D'autre part, certains indicateurs de performance opérationnelle, utiles (i) pour compléter l'évaluation de la qualité perçue par les passagers et (ii) pour mesurer objectivement diverses thématiques, ne sont pas suffisamment standardisés.

\* L'aéroport de Paris-Beauvais ayant dépassé en 2023 le seuil de trafic de 5 millions de passagers, celui-ci est désormais inclus, comme le prévoit la loi, dans le champ de régulation de l'Autorité. Cependant, l'Autorité a choisi, pour cette publication, d'assurer un suivi spécifique de cet aéroport dans une partie dédiée (3). Il n'est donc pas intégré pour cette édition dans le suivi global des indicateurs des parties 1 et 2.

\*\* Voir termes et définitions en annexe de la publication.

\*\*\* Hors effet reprise de provision exceptionnelle, la marge nette de la société ADL serait de 23% en 2023.

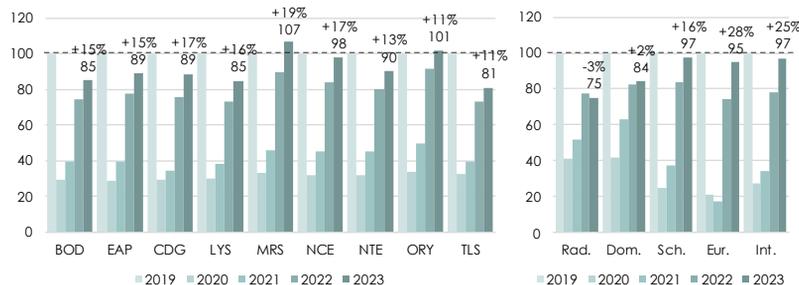
# 1.1

# BILAN DE L'ACTIVITÉ AÉRIENNE EN 2023 DES AÉROPORTS RÉGULÉS (1/2)

**Le trafic aérien européen et international des aéroports régulés par l'Autorité a rejoint en 2023 son niveau de 2019**

Avec 22 millions de passagers transportés en plus par rapport à 2022, le trafic de passagers au sein des aéroports régulés par l'Autorité a crû de +15 % en 2023, avec une hausse annuelle comprise entre 10 et 20 % pour l'ensemble des aéroports. Il s'établit ainsi à un niveau égal à 92 % du trafic observé en 2019, soit trois points de moins que pour la moyenne des aéroports européens (95 %). Cette dynamique est cependant très différenciée entre faisceaux : les destinations européennes et internationales ont atteint en 2023 95 % des niveaux observés en 2019 en France, avec une progression annuelle de plus d'un quart pour les faisceaux Europe hors Schengen (+28 %) et International (+25 %). La dynamique globale reste ainsi pénalisée par la baisse (-3 %) du faisceau radial (75 % du niveau atteint en 2019) et le ralentissement (+2 %) du faisceau domestique (84 % du niveau atteint en 2019), ce dernier représentant encore un poids moyen de 20 % pour les aéroports régulés (poids qui n'a diminué que de 8 points en 10 ans). Le taux d'occupation moyen rejoint le niveau de 2019.

**Niveaux de trafic commercial voyageurs (en passagers) en 2023 sur les aéroports du périmètre de régulation de l'Autorité, par plateforme et par faisceau**  
(indices en base 100 2019 - % évolution 2023/2022)

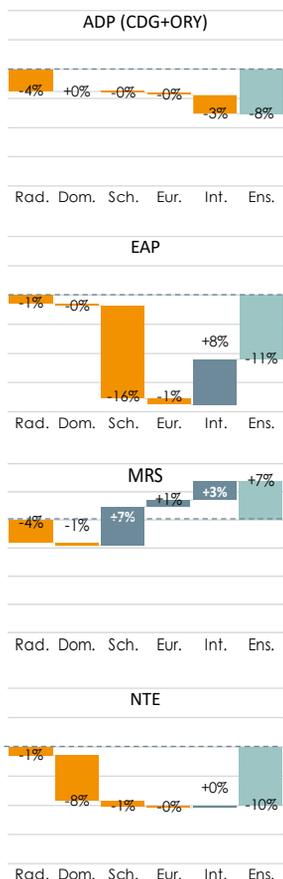


Source : ART d'après DGAC

**Les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Bordeaux, Lyon, Nantes et Toulouse ont été très affectés par le recul du trafic domestique entre 2019 et 2023**

**Contribution des faisceaux à l'évolution 2023/2019 du trafic (volume de passagers)**

Les évolutions représentent le pourcentage de contribution du faisceau dans l'évolution 2023/2019 (=Δfaisceau/total2019)

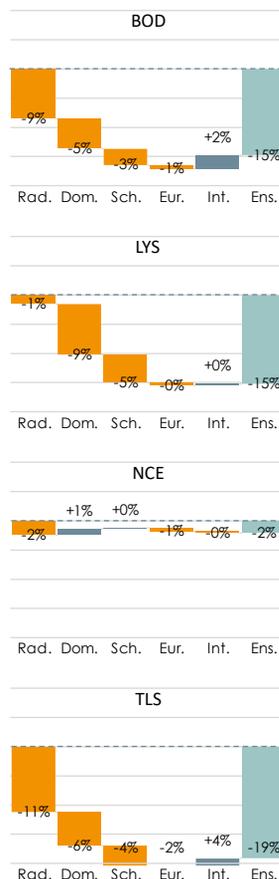


Avec près de 100 M de passagers accueillis en 2023, le trafic des **Aéroports de Paris** a crû de 15 % par rapport à 2022 mais reste inférieur de 8 % par rapport au niveau de 2019 du fait du recul des faisceaux radial et international (affectant Paris-Charles de Gaulle notamment).

En dépit d'une hausse notable de son trafic international depuis 2019, l'aéroport de **Bâle Mulhouse** reste à un niveau de trafic global inférieur de 11 % du niveau de 2019 du fait du recul du trafic Schengen (-16 %) intégrant la fermeture des dessertes de Berlin et Bruxelles, notamment.

Grâce à une hausse de 19 % en 2023 le trafic de l'aéroport de **Marseille Provence** affiche le niveau de reprise le plus élevé au sein des aéroports régulés (après Beauvais), porté par les faisceaux européens et international.

Le trafic de l'aéroport de **Nantes Atlantique** a connu une hausse de 13 % en 2023 mais reste à un niveau inférieur de 10 % du niveau de 2019 du fait du recul important du trafic domestique (-8 %).



Le trafic de l'aéroport de **Bordeaux Mérignac** a connu une progression en 2023 par rapport à 2022 (+15 %) mais reste en deçà de 15 % de son niveau de 2019 du fait de sa forte dépendance au trafic Radial (-9 %) et domestique (-6 %).

De même que pour Bordeaux, le trafic de l'aéroport de **Lyon Saint-Exupéry** reste en retrait marqué (-15 %) par rapport à 2019 en étant pénalisé par la baisse du trafic domestique (-9 %) et Schengen (-5 %).

Avec une progression annuelle du trafic de 17 %, l'aéroport de **Nice Côte d'Azur** se distingue par un retour au niveau de 2019 de l'ensemble des faisceaux hors Radial et un recul modéré global de 2 % par rapport à 2019.

Malgré une progression annuelle de 11 %, le trafic de l'aéroport de **Toulouse Blagnac** affiche le niveau le plus faible des aéroports du périmètre par rapport à 2019 (-19 %), du fait de la baisse du trafic radial (-11 %), domestique (-6 %) et Schengen (-4 %).

## Chiffres clés

► **Évolution de la fréquentation en nombre de passagers**

	Évolution		Volume 2023
	2023/2019	2023/2022	
BOD	-15 %	+15 %	6,6 M
CDG	-11 %	+17 %	67,4 M
EAP	-11 %	+15 %	8,1 M
LYS	-15 %	+16 %	10,0 M
MRS	+7 %	+19 %	10,8 M
NCE	-2 %	+17 %	14,2 M
NTE	-10 %	+13 %	6,5 M
ORY	+1 %	+11 %	32,3 M
TLS	-19 %	+11 %	7,8 M
<b>Total</b>	<b>-8 %</b>	<b>+15 %</b>	<b>163,7 M</b>
<b>BVA</b>	<b>+42 %</b>	<b>+22 %</b>	<b>5,6 M</b>

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

# 1.1

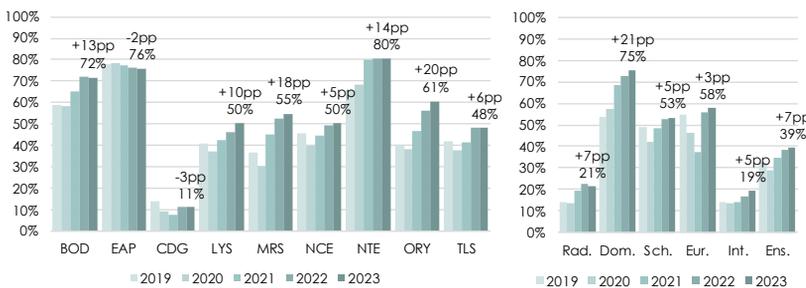
# BILAN DE L'ACTIVITÉ AÉRIENNE EN 2023 DES AÉROPORTS RÉGULÉS (2/2)

## Le trafic à bas coûts a progressé en 2023 en trafic et en poids sur la quasi-totalité des aéroports et faisceaux

Sur le périmètre de régulation de l'Autorité, le trafic des compagnies à bas coûts progresse en 2023 par rapport à 2022 (+18 %) et dépasse son niveau de 2019 (+11 %). Il progresse également en 2023 pour les compagnies traditionnelles (+14 %), mais reste en net retrait par rapport à son niveau de 2019 (-17 %). Cette tendance concerne la plupart des faisceaux et des aéroports. Les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Bâle-Mulhouse se distinguent par le fait que le trafic des compagnies traditionnelles résiste mieux que celui des compagnies à bas coûts entre 2019 et 2023.

Le poids du trafic à bas coûts a ainsi progressé pour la plupart des aéroports et faisceaux en 2023. La hausse est particulièrement importante à Marseille (+18pp) et Paris-Orly (+20pp). Le trafic à bas coûts devient majoritaire dans l'ensemble des aéroports, à l'exception de Paris-Charles de Gaulle (11 %) et de Toulouse Blagnac (48 %). Au global du périmètre des aéroports régulés hors Paris-Charles de Gaulle, le trafic à bas coûts a représenté en 2023 60 % des passagers, part qui a presque doublé en 10 ans (elle était de 29 % en 2012).

Poids du trafic à bas coûts (en % des passagers) par plateforme et faisceau évolution 2023/2019 en points de pourcentage (pp)



Source : ART d'après DGAC

## Le niveau de concentration de l'offre des compagnies aériennes recule dans la plupart des aéroports en 2023

Le niveau de concentration de l'offre des compagnies aériennes (mesuré par l'indice HHI sur le graphique ci-contre) avait fortement augmenté dans la plupart des aéroports en 2020 et 2021, en lien avec la chute du trafic aérien. Il a à l'inverse diminué en 2022 et de nouveau en 2023, mais reste au-dessus du niveau de 2019. L'aéroport de Paris-Orly est le seul à voir le niveau de concentration progresser en 2023.

L'indice HHI est ici mesuré à l'aune des parts de marché globales des opérateurs par faisceaux et ne saurait refléter un niveau de concurrence à la maille fine des liaisons aériennes pouvant être opérées en monopole par un seul opérateur aérien. Voir également encadré en page 56 du [premier rapport](#) de l'Autorité.

Niveau de concentration de l'offre des compagnies aériennes par aéroport (Indice de Herfindahl-Hirschman (HHI) normalisé selon le volume de passagers)



Source : ART d'après DGAC

## Chiffres clés

### Évolutions du trafic par type de compagnie

	Traditionnel		Bas coûts	
	23/19	23/22	23/19	23/22
BOD	-40%	+17%	+8%	+16%
CDG	-8%	+18%	-29%	+15%
EAP	-1%	+21%	-12%	+15%
LYS	-28%	+8%	+6%	+28%
MRS	-23%	+14%	+63%	+24%
NCE	-11%	+16%	+8%	+19%
NTE	-47%	+13%	+13%	+12%
ORY	-33%	+0%	+53%	+19%
TLS	-27%	+13%	-6%	+12%
<b>Total</b>	<b>-17%</b>	<b>+14%</b>	<b>+11%</b>	<b>+18%</b>
<b>BVA</b>			<b>+42%</b>	<b>+22%</b>

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

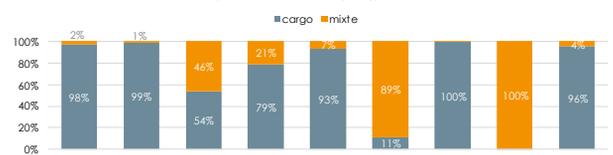
## Bilan de l'activité fret

### Le trafic de fret recule sur le périmètre de régulation

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 reculé de 5 % en 2023, restant nettement inférieur au niveau de 2019 (-18 %). Si le trafic de fret a progressé en 2023 à Bordeaux-Mérignac (+3 %), Nice (+30 %) et Paris Orly (+1 %), il a reculé dans l'ensemble des autres aéroports, avec une baisse notable de 23 % à Toulouse-Blagnac. Par ailleurs, seul l'aéroport de Nantes-Atlantique affiche en 2023 un volume de trafic fret supérieur à 2019 (+23 %).

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, qui accueille 86 % du trafic fret en France, a quant à lui connu une baisse modérée (-1 %) de ce trafic en 2023, qui reste en-deçà de son niveau de 2019 (-10 %).

Trafic aérien de fret par aéroport (en tonnes – en % : évolution 2023/2022)



Source : ART d'après DGAC

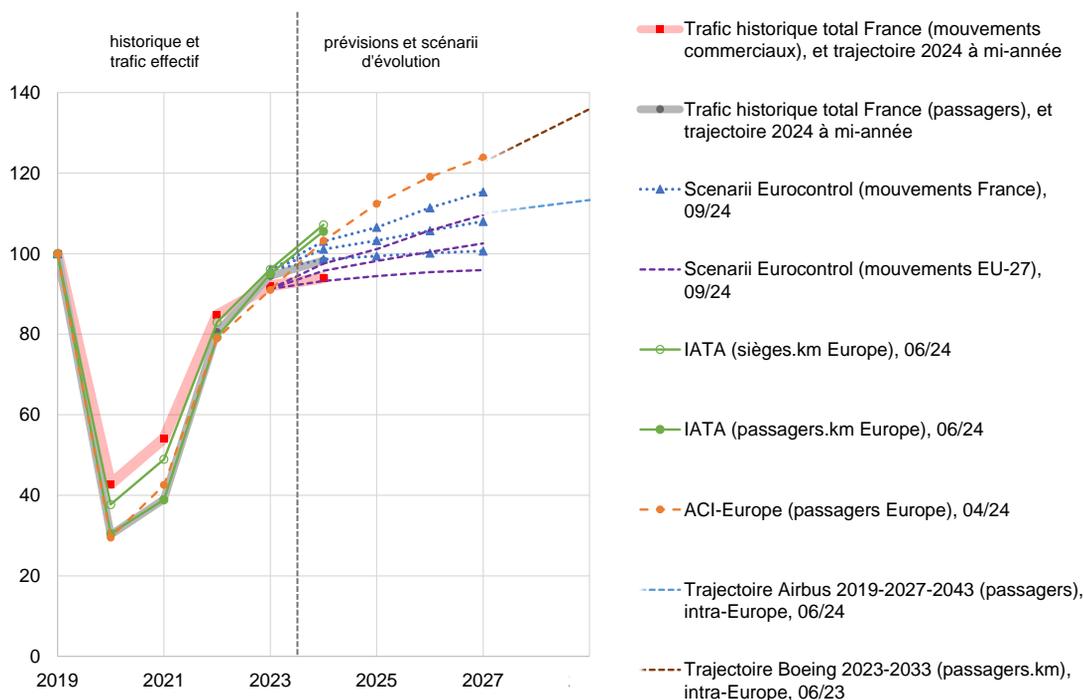
## La dynamique France du trafic aérien 2025 est attendue dans la continuité de celle observée en 2024 par les organismes internationaux

À mi-année 2024, le trafic aérien cumulé pour les aéroports français affiche une dynamique de croissance annuelle de près de 4 % en nombre de passagers et de 2 % en nombre de mouvements, soit un rebond à hauteur de 98 % et 94 %, respectivement, des niveaux de 2019.

Pour 2024, cette dynamique apparaît ainsi inférieure à celle estimée à mi-année sur des périmètres européens par les organismes de prévisions Eurocontrol et ACI Europe. Ceux-ci prévoient tous deux un dépassement, dès 2024, de l'activité aérienne observée en 2019, en nombre de mouvements d'avions survolant la France pour Eurocontrol (à hauteur de 101 %) et au global du trafic aéroportuaire européen (en nombre de passagers) pour ACI Europe (à hauteur de 103 %). Cela rejoint les prévisions très élevées faites par IATA à mi-année 2024 d'une forte dynamique de l'activité aérienne des compagnies européennes pour 2024, côté offre (à hauteur de 107 % du niveau 2019) comme côté fréquentation (106 %).

Pour 2025 et 2026, Eurocontrol prévoit, pour la France, une croissance annuelle du nombre de mouvements aériens comprise entre 2,1 % et 2,4 %. Cette dynamique pourrait être affectée « à la baisse » par des contraintes à la fois sur l'offre des compagnies aériennes (retards de production et de livraison d'avions) et sur la demande, en raison de facteurs économiques (comme une augmentation des taxes sur le secteur aérien et des hausses induites de prix des billets), dont la conjonction pourrait freiner la croissance du secteur. 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 9 % en 2025 et de 6 % 2026 (niveaux réévalués à la hausse dans ses dernières prévisions). À plus long terme, les constructeurs aéronautiques Airbus et Boeing ont en revanche plutôt abaissé leurs prévisions à horizon 2027 sur le périmètre Europe, indiquant ainsi des incertitudes toujours fortes sur le contexte macroéconomique à cet horizon et ses répercussions pour l'activité aérienne.

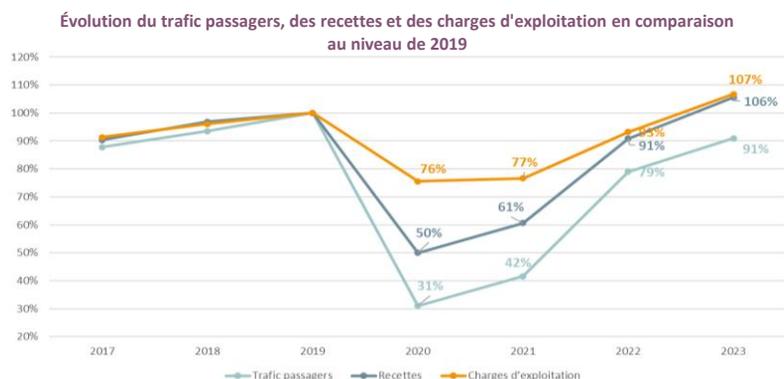
Prévisions à moyen terme de l'activité aérienne passagers en France par les organismes internationaux Eurocontrol, IATA, ACI Europe et les constructeurs aéronautiques Airbus et Boeing (indice 100 en 2019)



Source : ART d'après Eurocontrol ([Prévisions de trafic 2024-2030](#)), ACI Europe ([Prévisions de trafic 2024-2027](#)), IATA ([Perspectives de rentabilité 2024 des compagnies aériennes](#)), Airbus ([Global Market Forecast 2024-2043](#)), Boeing ([Commercial Market outlook 2024-2043](#))

\*intégrant donc l'activité aérienne entre couples d'aéroports hors France

En 2023, malgré un trafic passager en retrait, les sociétés aéroportuaires ont généré plus de revenus qu'en 2019, du fait de l'effet prix



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

Note de lecture des graphiques : tous les chiffres de la partie financière sont réalisés à partir d'une moyenne arithmétique des huit systèmes d'aéroports (hors Paris-Beauvais).

Comme évoqué en section 1.1, après trois années de hausse continue, les principaux indicateurs, en 2023, se rapprochent désormais fortement du niveau pré-crise sanitaire. Le trafic 2023 est inférieur de seulement 9 % par rapport à 2019.

En dépit d'une circulation de passagers aéroportuaires moindre qu'en 2019, les exploitants ont engendré, en 2023, un niveau de recettes (en euros courants) dépassant le niveau d'avant-crise. En effet, l'effet prix et les hausses tarifaires appliquées aux redevances versées par les compagnies aériennes au titre des services publics aéroportuaires ont permis de générer, en 2023, 212 millions d'euros courants de recettes supplémentaires par rapport à 2019 (soit +6 % en moyenne). Les charges d'exploitation suivent cette même dynamique.

Ainsi, ces évolutions démontrent que les exploitants aéroportuaires ont, pour la seconde année consécutive, retrouvé leurs marges d'avant-crise sanitaire. La marge d'excédent brut d'exploitation (EBE) se stabilise légèrement sous le niveau pré-crise sanitaire. Si la marge nette diminue entre 2022 et 2023, du fait de l'absence du report déficitaire de la société ADP ayant affecté l'année 2022, elle est néanmoins supérieure au niveau de 2019.

**Les sociétés aéroportuaires ont vu, en moyenne, leurs recettes croître plus fortement que leurs charges d'exploitation.**

En 2023, les niveaux de rattrapage sont plus hétérogènes entre les sociétés aéroportuaires que l'année précédente.

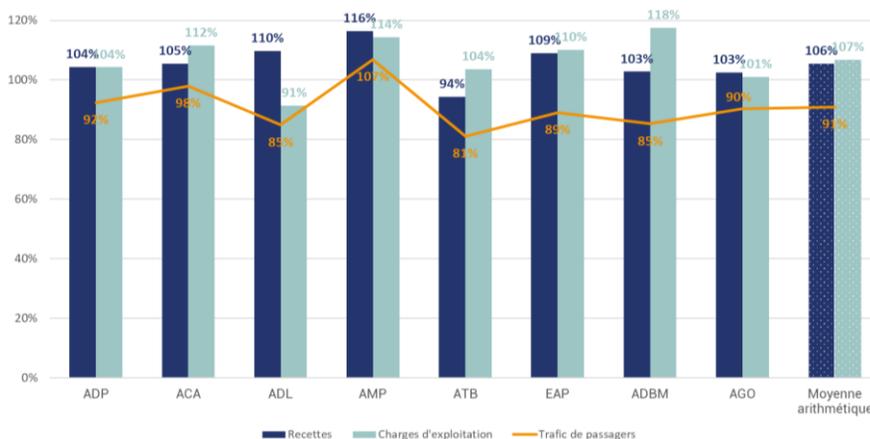
Si AMP est le seul aéroport régulé à avoir dépassé le niveau de trafic de 2019 (107 %), ACA en est également très proche (98 %).

Toutes les sociétés aéroportuaires ont un niveau de recettes, en 2023, meilleur que celui de 2019, hormis ATB (94 %).

De même, les charges d'exploitation sont supérieures au niveau de 2019 chez toutes les sociétés aéroportuaires, à l'exception d'ADL. La société ADL est le seul exploitant qui est parvenu à diminuer ses charges d'exploitation en euros courants par rapport à 2019 (91 %).

Pour certains d'entre eux, les charges croissent plus fortement que les recettes (ADBM, ATB et ACA), ce qui affecte négativement leur marge par rapport à 2019. Cette situation peut s'expliquer, dans certains cas, par l'impact sur les charges d'exploitation de l'exercice de la mise en service de nouveaux équipements.

Niveaux des recettes, des charges d'exploitation et du trafic de passagers en 2023 par rapport à l'année de référence 2019



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

## Chiffres clés

### ► Données opérationnelles :

	2019	2022	2023
Passagers (en millions)	178	142	164
Effectifs (en ETP)	8 897	8 120	8 366

### ► Compte de résultat simplifié :

En millions d'euros courants	2019	2022	2023
Recettes	4 380	3 946	4 593
Dont chiffre d'affaires	4 205	3 755	4 384
Marge d'EBE	44 %	42 %	42%
Marge opérationnelle	26 %	24 %	27%
Marge nette	15 %	24 %	17%

# 2.1

## ÉVOLUTION DES RECETTES DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

Les effets de la crise sanitaire sur la structure de revenus des sociétés aéroportuaires se sont estompés en trois ans

L'année 2023 marque un retour à la normale, en sortie de crise sanitaire, pour les sociétés aéroportuaires, en ce qui concerne la structure de leurs recettes.

En effet, les parts relatives des trois principales recettes (redevances aéroportuaires, recettes extra-aéronautiques, taxes liées aux missions régaliennes) reviennent à des niveaux similaires à ceux observés en 2019.

Notamment, la part des recettes liées aux redevances perçues au titre des services publics aéroportuaires égale celle de 2019, soutenue par la reprise du trafic passager et les hausses tarifaires qui ont pu être mises en œuvre par les exploitants.

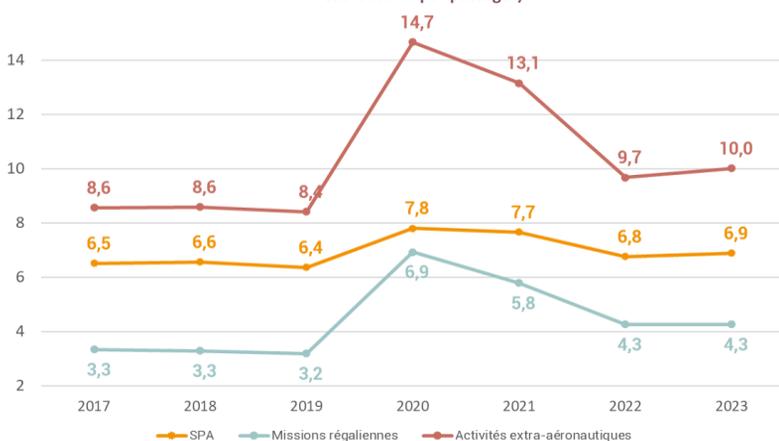
Évolutions moyennes des recettes par nature d'activités (par rapport à 2019) et leur proportion dans le mix de recettes



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

Les redevances perçues au titre des services publics aéroportuaires progressent moins fortement que les recettes extra-aéronautiques entre 2019 et 2023

Évolutions moyennes des recettes par passager et par nature d'activités (en euros courants HT par passager)



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

En 2023, les sociétés aéroportuaires dégagent, par passager, un niveau de recettes significativement plus élevé qu'en 2019 (+3,2 euros, soit +18 %).

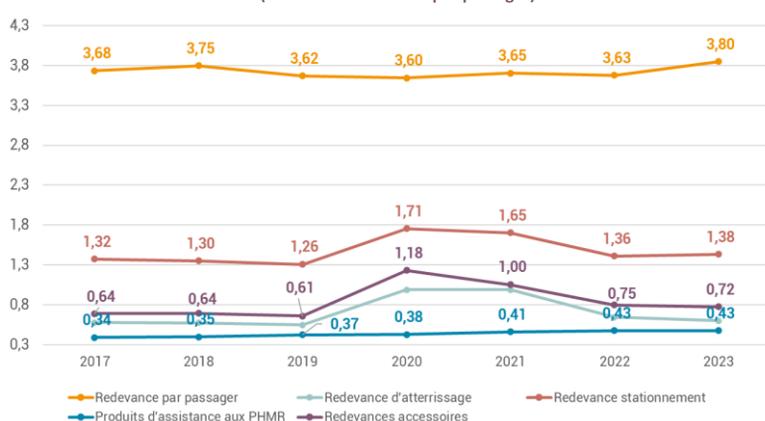
Après deux années de baisse consécutives, les recettes extra-aéronautiques par passager augmentent et se stabilisent à un niveau supérieur de 19 % par rapport à 2019, sous l'effet de la forte inflation observée en sortie de crise sanitaire.

Les recettes des redevances perçues au titre des services publics aéroportuaires par passager se stabilisent également, mais avec une augmentation contenue par rapport à celle des recettes extra-aéronautiques, à hauteur de +8 % par rapport à 2019.

Enfin, si les taxes liées aux missions régaliennes ramenées par passager sont équivalentes à celles de 2022, elles ont toutefois augmenté de 34 % entre 2019 et 2023 afin de rembourser les avances versées par l'État aux sociétés aéroportuaires durant la crise sanitaire.

Focus : En 2023, les exploitants aéroportuaires ont essentiellement fait porter les hausses tarifaires sur la redevance par passager

Évolutions moyennes des recettes par passager et par activités SPA (en euros courants HT par passager)



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

L'ensemble des redevances perçues au titre des services publics aéroportuaires (SPA), à l'exception de la redevance par passager, sont stables par rapport à 2022.

En effet, les exploitants aéroportuaires privilégient cette dernière pour répercuter leurs hausses tarifaires annuelles afin de partager avec les compagnies aériennes le risque de remplissage des avions. Cette redevance, sensible au taux de remplissage et à la capacité d'emport des avions, est plus volatile que les redevances de stationnement et d'atterrissage, qui sont corrélées, quant à elles, au nombre de mouvements aériens et à la masse des avions.

Les autres redevances SPA se stabilisent autour d'un point d'équilibre post-crise sanitaire.

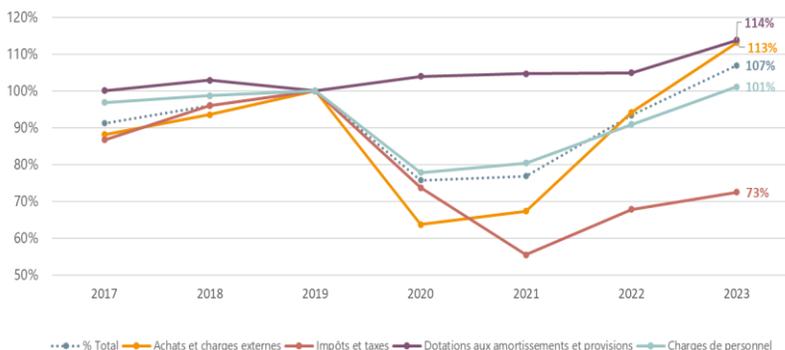
La répartition des redevances SPA reste stable dans le temps, malgré l'augmentation par rapport à 2022 de la part liée à la redevance par passager, qui représente désormais 55 % du total des recettes SPA en 2023 (contre 54 % en 2022).

# 2.2

## ÉVOLUTION DES CHARGES D'EXPLOITATION DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

### Les charges d'exploitation progressent de manière modérée (+7 %) entre 2019 et 2023

Évolution moyenne des charges d'exploitation en comparaison du niveau de 2019 par nature de charges (hors "autres charges d'exploitation")



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

La croissance très modérée des impôts et taxes, entre 2020 et 2023, compense en partie l'augmentation rapide des autres charges d'exploitation, notamment des achats et charges externes.

La hausse des achats et charges externes est la plus importante parmi les différents postes de charges. En effet, les exploitants aéroportuaires sont en mesure d'ajuster, en cas de crise ou de reprise, plus aisément le montant de ces prestations (dont la sous-traitance) en comparaison à toute autre catégorie de charges. Par conséquent, leur rebond démontre le retour de la confiance chez les acteurs du secteur.

Les charges de personnel rattrapent le niveau de 2019. Cette hausse est en grande partie due à des augmentations salariales, dans un contexte inflationniste, puisque le nombre d'ETP employés en 2023 reste en recul de 6 % par rapport à 2019.

La hausse des dotations aux amortissements et provisions sur 2023 par rapport à l'année précédente est essentiellement liée aux provisions.

Le niveau d'impôts et taxes opérationnels demeure très sensiblement inférieur à celui de 2019. En effet, les évolutions législatives en matière de fiscalité (baisse des impôts de production, en particulier la disparition progressive de la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises) entraînent une baisse structurelle de ce poste de charges. Cependant, les prochaines années pourraient être différentes du fait de l'entrée en vigueur de la taxe d'exploitation sur les infrastructures de transport de longue distance (TEITLD), récemment validée par le Conseil constitutionnel. Plusieurs exploitants aéroportuaires y sont désormais assujettis.

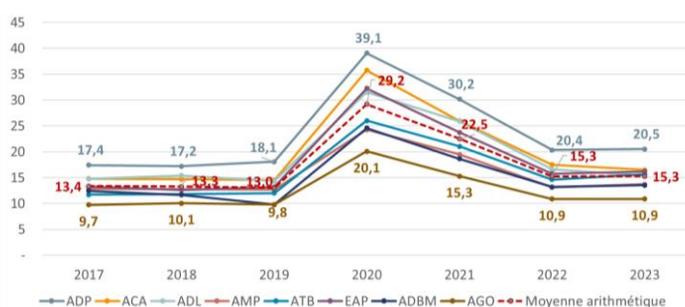
### En 2023, les exploitants aéroportuaires supportent un coût moyen par unité de trafic plus élevé qu'en 2019, malgré la reprise du trafic

Au global, depuis deux ans, tous les gestionnaires d'aéroports sont parvenus à stabiliser leur coût moyen par unité de trafic (UDT). En 2023, le traitement d'une UDT coûte en moyenne 15,3 euros HT courants aux exploitants, se stabilisant à un niveau supérieur, en moyenne, de +17 % par rapport à 2019.

La plus forte augmentation, qui s'établit à 7,2 %, a été observée entre 2022 et 2023 pour la société ATB. À l'opposé, les coûts moyens des sociétés ACA et ADL ont diminué, de respectivement -5,6 % et -7,3 %.

ADP et AGO présentent des valeurs très éloignées du panel. Cette situation peut s'expliquer notamment par l'héritage du passé lié au dimensionnement de l'infrastructure ainsi que par la qualité de service offerte aux passagers. Hormis ces sociétés, le coût moyen supporté par les aéroports régulés est globalement uniforme entre les exploitants.

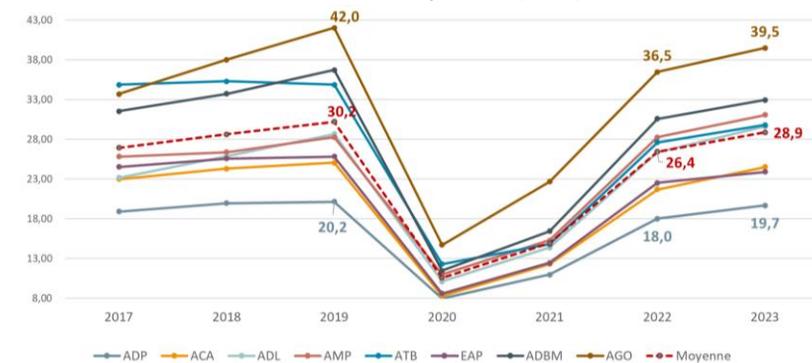
Évolution du coût moyen par société aéroportuaire (en milliers d'euros courants HT par unité de trafic)



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

### Focus : Malgré un niveau de trafic proche de 2019, les effectifs des sociétés aéroportuaires restent en retrait par rapport à la période pré-crise sanitaire

Évolution des unités de trafic par effectif (en ETP)



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

En 2023, le nombre d'UDT traitées par ETP continue de s'accroître. Désormais, les sociétés aéroportuaires emploient en moyenne un ETP pour traiter 28,9 unités de trafic, en retrait de 1,3 UDT par rapport à 2019. Ce ratio étant en hausse par rapport à 2022, les sociétés aéroportuaires pourraient bientôt retrouver leur niveau de productivité d'avant crise.

Par ailleurs, malgré ses limites (liées notamment à des stratégies d'externalisation différentes, par exemple avec le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs), cet indicateur illustre les fortes disparités entre les aéroports entrant dans le champ de compétence de l'Autorité.

# 2.3

## ÉVOLUTION DE LA RENTABILITÉ DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

Après une année 2022 ponctuée par des éléments exceptionnels, l'exercice 2023 marque définitivement la sortie de crise, en ce qui concerne la rentabilité des sociétés aéroportuaires

« Caveat » : les analyses qui suivent s'appuient sur des calculs annuels de la marge d'excédent brut d'exploitation et de la marge nette entre 2017 et 2023. Si elles donnent une vision ponctuelle de la rentabilité des entreprises régularisées sur cette période, elles ne sont pas représentatives de la rentabilité globale des concessions aéroportuaires sur toute leur durée, qui se calcule par un taux de rentabilité interne (TRI).

Après les fortes variations observées durant la crise sanitaire, les marges d'excédent brut d'exploitation (EBE) se stabilisent. La marge d'EBE moyenne, qui s'établit à 39 % en 2023, démontre que les sociétés aéroportuaires sont suffisamment robustes pour générer une forte trésorerie opérationnelle.

Les niveaux relatifs observés entre exploitants restent les mêmes qu'avant-crise, malgré des évolutions hétérogènes des marges d'EBE.

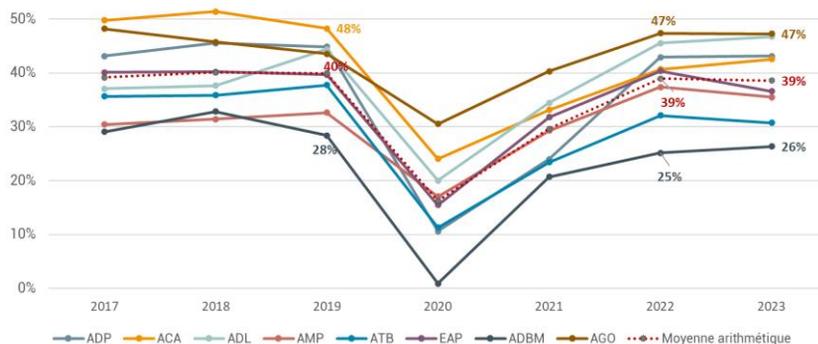
À l'inverse, les marges nettes évoluent fortement entre 2022 et 2023 entre exploitants : la société ADL affiche ainsi désormais la marge nette la plus élevée, à 29 %<sup>(1)</sup>, soit 13 points au-dessus de la moyenne du secteur, qui s'établit à 16 %.

La marge nette de la société ADP baisse fortement par rapport à 2022. En effet, 2022 constituait une année exceptionnelle, marquée par les reprises de reports déficitaires dont avait bénéficié la société lors de la crise sanitaire. La rentabilité en 2023 (soit 16 %) retrouve ainsi le niveau de 2019.

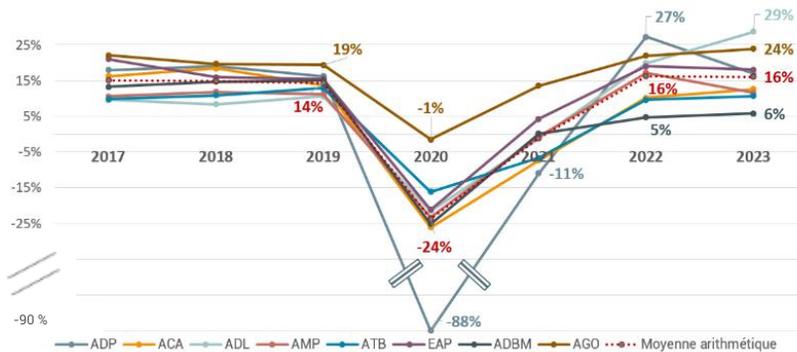
Note de lecture : les marges nettes présentées dans la section « Chiffres clés », diffèrent de la moyenne présentée dans le graphique ci-contre. La première valeur consiste en une moyenne pondérée qui reflète la réalité du secteur et intègre notamment le poids important d'ADP. Au contraire, la seconde valeur est une moyenne arithmétique, qui est donc calculée en attribuant un poids égal à chaque exploitant. Elle est stable entre 2022 et 2023.

<sup>(1)</sup> Hors effet de la reprise de provision exceptionnelle, la marge nette de la société ADL s'établirait à 23% en 2023.

Évolution de la marge d'excédent brut d'exploitation entre 2017 et 2023 pour les différentes sociétés aéroportuaires



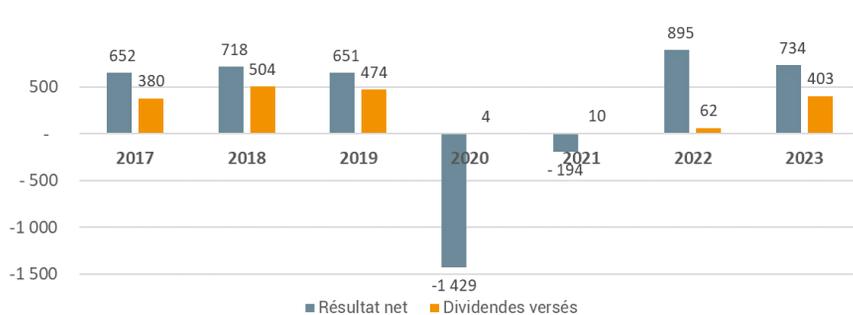
Évolution de la marge nette entre 2017 et 2023 pour les différentes sociétés aéroportuaires



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

En 2023, les sociétés aéroportuaires ont versé à leurs actionnaires des montants de dividendes proches de 2019, mais avec un taux de distribution plus faible

Évolution du résultat net et des distributions entre 2017 et 2023 pour les différentes sociétés (en millions d'euros courants)



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

Les sociétés aéroportuaires ont généré en 2023 un résultat net total en recul de 161 millions d'euros courants par rapport à 2022, mais supérieur aux trois années d'avant crise. En effet, les éléments exceptionnels relatifs à la société ADP, évoqués précédemment, n'ont pas été reconduits en 2023. Ce résultat 2023, qui reflète donc un niveau plus normatif, est toutefois meilleur que les trois années précédant la crise sanitaire.

La moitié des sociétés aéroportuaires régularisées par l'Autorité (ADP, ACA, ADL et AMP) ont distribué des dividendes en 2023. En comparaison, l'année précédente, seuls deux exploitants (ACA et ADL) avaient rémunéré leurs actionnaires.

En 2023, le taux de distribution s'établit à 45 %, en recul par rapport à celui de 2019 (66 %). Cet indicateur est calculé, au titre de l'année 2023, en faisant le ratio des dividendes versés en 2023 par le résultat net au 31 décembre de l'année 2022. Ce nouveau taux de distribution démontre une relative prudence des exploitants aéroportuaires, marquée notamment par l'importance des investissements à venir.

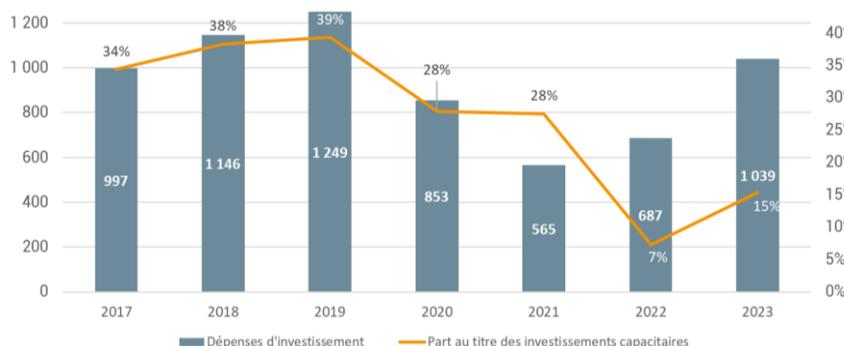
# 2.4 ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS ET DE L'ENDETTEMENT DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

**En 2023, les sociétés aéroportuaires ont investi plus fortement que l'année précédente, sans atteindre le niveau pré-crise sanitaire**

Les sociétés aéroportuaires ont augmenté de 51 % leurs investissements entre 2022 et 2023, mais ceux-ci restent moins importants qu'avant la crise sanitaire. En effet, les investissements en 2023 sont inférieurs de 8 % à la moyenne des années pré-crise (de 2017 à 2019) ; notamment, la société ADP, dont le poids dans le total sectoriel est important, investit toujours moins qu'en 2019. À l'opposé, la société AMP investit très fortement au titre de son projet « Cœur d'aéroport ».

Si la part des investissements capacitaires croît par rapport à 2022, elle diminue de moitié par rapport aux années pré-crise sanitaire.

Évolution des dépenses d'investissements (en millions d'euros) et part relative au titre des investissements capacitaires



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

## Chiffres clés

► Bilan simplifié :

En millions d'euros courants	2019	2022	2023
Immobilisations <sup>(1)</sup>	9 744	9 772	10 079
Capitaux propres	6 316	5 741	6 156
Dettes financières brutes	6 327	9 064	8 534
Ratio d'endettement	50 %	61 %	58 %
Trésorerie	1 672	2 722	2 094
Ratio de soutenabilité financière	2,5 x	4,0 x	3,5 x

(1) Immobilisations corporelles et incorporelles nettes d'amortissements.

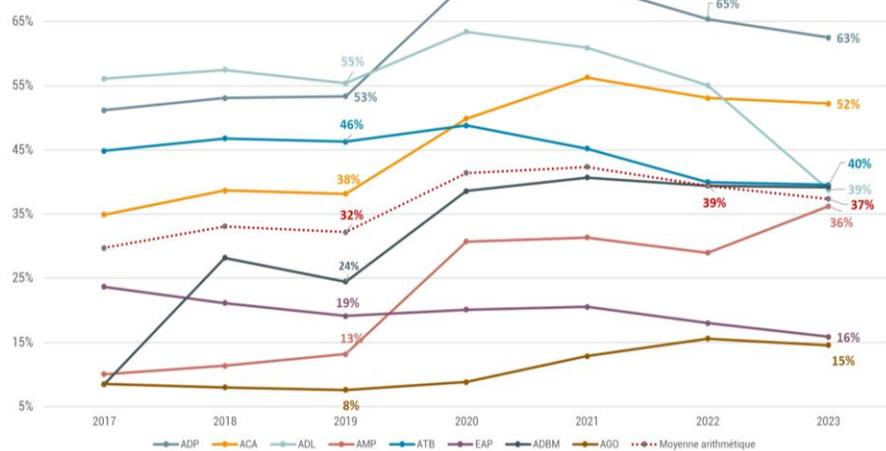
## La majorité des exploitants aéroportuaires poursuivent leurs efforts de désendettement

En 2023, les sociétés aéroportuaires ont vu augmenter leurs capitaux propres rapport à 2022, se rapprochant du niveau de 2019.

L'essentiel des exploitants ont par ailleurs réduit le montant de leurs dettes financières. À cet égard, la société ADL a fortement diminué son endettement entre 2022 et 2023 et repasse sous son niveau de 2019. À l'opposé, la société AMP, engagée par des investissements conséquents au titre de son programme « Cœur d'aéroport » évoqué précédemment, est la seule société qui augmente son endettement en 2023.

*Note de lecture : le ratio d'endettement du secteur en 2023 (58 %), présenté dans la section « Chiffres clés », diffère de la moyenne présentée sur le graphique ci-dessus (37 %). En effet, le poids d'ADP est surreprésenté dans la première valeur tandis que la seconde constitue une moyenne arithmétique des ratios des huit sociétés aéroportuaires étudiées.*

Évolution du ratio d'endettement entre 2017 et 2023 pour les différentes sociétés aéroportuaires



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

# 3.1

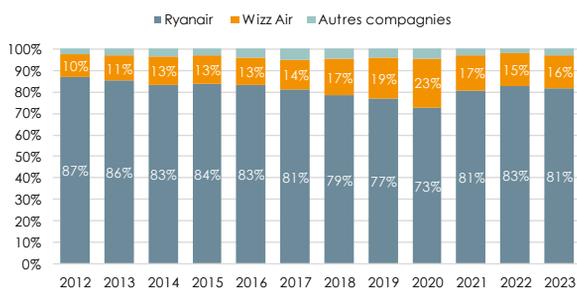
## FOCUS N°1 : L'AÉROPORT DE PARIS-BEAUVAIS – ACTIVITÉ AÉRIENNE

L'aéroport de Paris-Beauvais a dépassé en 2023 le seuil de trafic de 5 millions de passagers. Cela conduit, comme le prévoit la loi, à son inclusion dans le champ de régulation de l'Autorité. Dans ce cadre, l'Autorité a effectué, pour cette publication, un suivi spécifique de la dynamique de l'activité de l'aéroport qui l'a conduit à atteindre ce seuil, et de la **Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Paris-Beauvais (SAGEB)**, délégataire depuis 2008 de l'aéroport qui lui a été concédé par le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT).

### L'aéroport de Paris-Beauvais a connu depuis 2019 une croissance de son trafic nettement supérieure aux autres aéroports du périmètre de régulation de l'Autorité

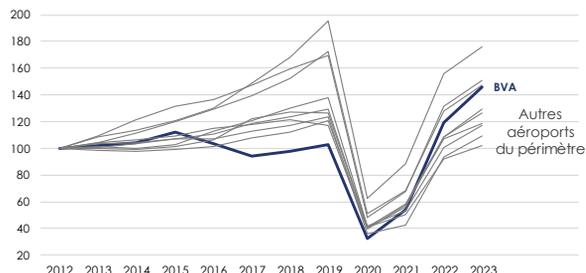
Le trafic de l'aéroport a ainsi augmenté de près de 42 % depuis 2019. L'aéroport de Paris-Beauvais est pourtant le seul aéroport à avoir vu une baisse notable de son trafic aérien sur la période 2015-2019, du fait de fortes annulations de vols sur les années 2016 à 2018 liées à des tensions sociales pour la compagnie Ryanair.

#### Répartition du trafic passager par compagnie aérienne



Source : ART d'après DGAC

#### Évolution de la fréquentation depuis 2012



Source : ART d'après DGAC

### L'aéroport de Paris-Beauvais se distingue par sa forte dépendance à la compagnie aérienne Ryanair

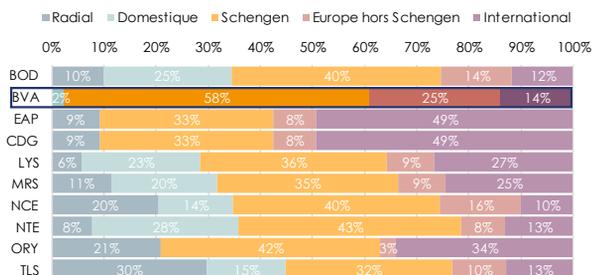
L'offre aérienne de l'aéroport montre le niveau de concentration le plus fort du périmètre de régulation. L'aéroport accueille uniquement des vols à bas coûts répartis principalement entre les compagnies Ryanair (81 % du trafic en 2023) et Wizz Air (16 %). La compagnie easyJet a initié une activité au sein de l'aéroport Paris-Beauvais en 2022 avant de se retirer au premier semestre 2024.

L'aéroport n'accueille par ailleurs pas d'activité de fret, contrairement à l'ensemble des autres aéroports du périmètre de régulation.

### L'aéroport de Paris-Beauvais dessert essentiellement des destinations européennes

Plus de 80 % du trafic de l'aéroport concerne des destinations européennes hors France (Schengen et hors Schengen). Depuis 2019, la croissance du trafic (+42 %) est portée par les faisceaux Schengen (contribution de +17 %) et Europe hors Schengen (+18 %).

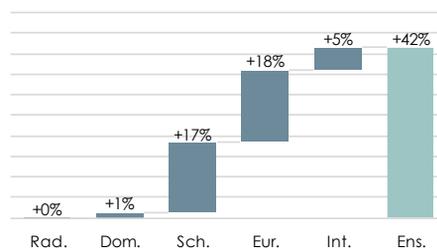
#### Répartition du trafic par faisceau en 2023



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

#### Contribution des faisceaux à l'évolution du trafic en 2023 par rapport à 2019

Les évolutions représentent le pourcentage de contribution du faisceau dans l'évolution 2023/19 (=Δfaisceau/total19)

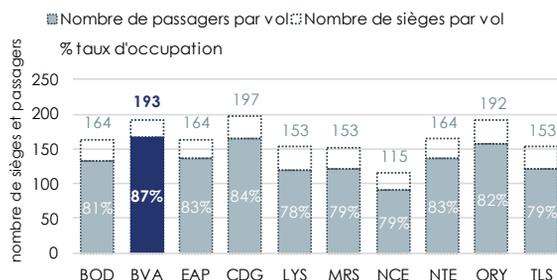


Source : ART d'après DGAC

### L'aéroport de Paris-Beauvais affiche un emport moyen par mouvement élevé

La dépendance de l'aéroport au modèle économique de Ryanair se traduit également dans l'emport effectif par mouvement opéré sur la plateforme. Avec près de 170 passagers par mouvement, l'aéroport affiche un niveau d'emport moyen record au sein du périmètre de régulation, qui est lié à la fois à l'utilisation d'avions de plus forte capacité que les autres compagnies à bas coûts (easyJet en particulier) et à un taux de remplissage de ces avions à un niveau record au sein du périmètre des aéroports régulés (87 %).

#### Emport moyen par mouvement en 2023

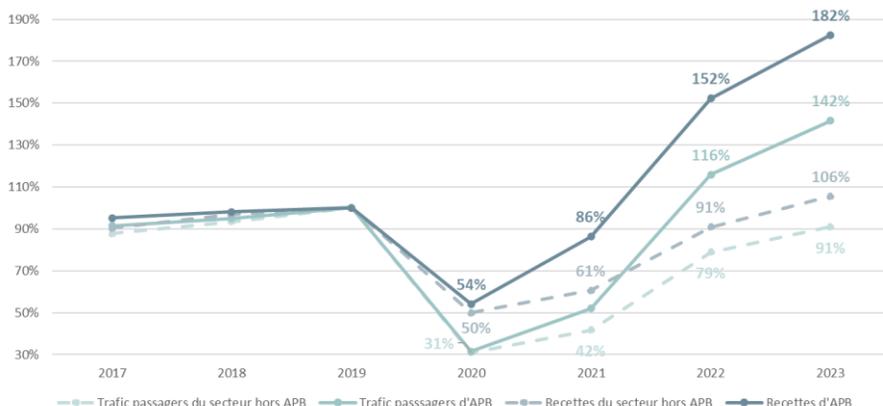


Source : ART d'après DGAC

**Si APB a aussi été affecté par la crise sanitaire entre 2020 et 2021, une seule année lui aura suffi pour dépasser son niveau de 2019**

Alors que les sociétés analysées précédemment recouvrent, en 2023, des niveaux de recettes et de trafic proches du niveau pré-crise sanitaire, les indicateurs d'APB les dépassent déjà très fortement en 2022. En effet, le trafic d'APB a été affecté par les confinements liés à la crise sanitaire, de la même façon que le reste du secteur (-68 % entre 2019 et 2020). En revanche, dès 2022, le nombre de passagers circulant sur la plateforme avait déjà largement dépassé celui de 2019 (+16 %).

Évolution du trafic passagers et des recettes en comparaison au niveau de 2019

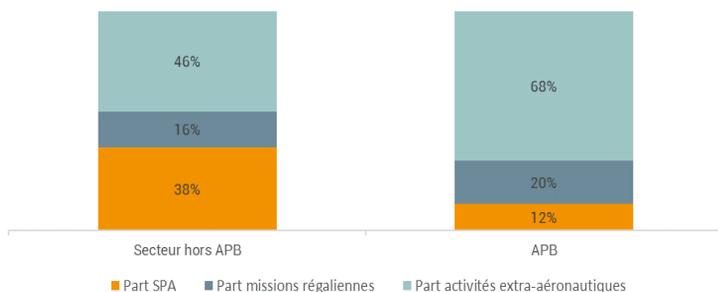


Source : ART, d'après les données transmises par les exploitants

Dans cette même dynamique, APB est parvenu à générer en 2022 un niveau de recettes 1,5 fois supérieur à 2019 alors que le niveau du secteur était 9 % en dessous de celui de 2019. L'entreprise aéroportuaire poursuit cette très forte croissance en 2023. Par ailleurs, la croissance des recettes est bien plus importante que celle du trafic, montrant la capacité d'APB à augmenter ses recettes moyennes par passager.

### L'activité extra-aéronautique d'APB contribue plus fortement au total des recettes que le reste du secteur grâce à l'exploitation de la ligne de transport routier de voyageurs Paris-Beauvais

Répartition des recettes par nature d'activités en 2023



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

APB se distingue des autres sociétés aéroportuaires par la part importante des recettes extra-aéronautiques, qui pèsent pour plus des deux tiers (68 % en 2023) dans le total de ses revenus.

En effet, par un contrat de délégation de service public (DSP), le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) a délégué en 2008 à APB, pour 15 ans, conjointement l'exploitation de l'aéroport et celle de la liaison par autocar entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris (desservant notamment les gares routières de porte Maillot et de La Défense). Dans ce cadre, la société APB a créé la filiale Transports Paris-Beauvais (TPB), détenue à 100 %, afin de lui confier la sous-traitance de la totalité des prestations liées à l'exploitation du service de navettes.

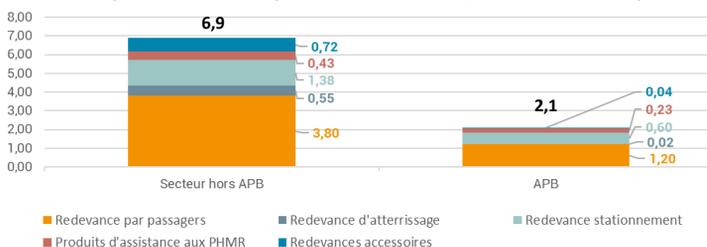
D'après le rapport de la Cour des comptes intitulé « Société de transports Paris-Beauvais (TPB) » du 25 août 2023, TPB transporte près de 1,5 million de passagers chaque année. Par conséquent, les recettes générées par la ligne de transport par autocar soutiennent fortement l'activité extra-aéronautique d'APB et, plus généralement, les recettes de la société. Le contrat de DSP arrivant à son terme fin septembre 2024, c'est le groupement Bellova, composé de Egis, Serena Industrial Partners et Bouygues Construction, qui reprend, pour une durée de 30 ans, la gestion de la concession, qui comprend l'exploitation à la fois de l'aéroport et de la liaison par autocar.

### La société APB se différencie des autres exploitants par des niveaux de redevances pour services publics aéroportuaires très faibles par unité de trafic

L'activité SPA des autres sociétés aéroportuaires génère en moyenne un niveau de recettes par passagers trois fois plus élevé que celui d'APB en 2023 (6,9 euros HT courants par UDT contre 2,1 euros HT courants pour APB).

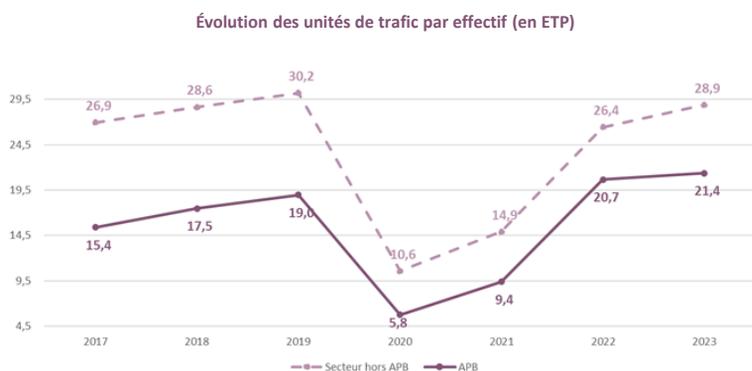
Les redevances d'atterrissage et accessoires sont quasi-inexistantes sur cette plateforme.

Recettes par unité de trafic et par activité SPA en 2023 (en euros courants HT par UDT)



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

## Contrairement au secteur, l'effectif d'APB est en hausse par rapport à la période pré-crise sanitaire



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

APB se distingue par un ratio UDT par équivalent temps plein (ETP) très en-dessous de la moyenne sectorielle en 2023.

L'exploitant emploie en moyenne un ETP pour traiter 21,4 unités de trafic en 2023. Ce chiffre, proche de celui de la société ADP (un ETP pour 19,7 unités de trafic) peut s'expliquer par le fait que la SAGEB emploie du personnel pour le service de transport par autocar.

La société APB a augmenté ses embauches pendant deux années consécutives, dépassant dès 2022 le niveau de 2019 (+6 % entre 2019 et 2022), en lien direct avec la hausse de trafic.

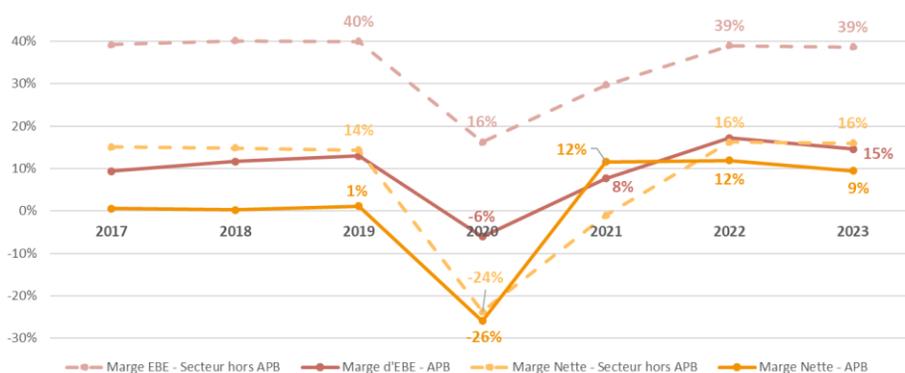
## La rentabilité opérationnelle d'APB est très inférieure à la moyenne sectorielle

Suivant la même dynamique que ses recettes, la marge d'EBE d'APB a rattrapé son niveau de 2019 (13 %) dès 2022 (17 %).

Toutefois, cette marge est inférieure de 24 points à la moyenne du secteur en 2023, qui s'établit à 39 %. C'est le plus faible niveau observé parmi les sociétés aéroportuaires.

En raison d'un faible niveau de dotations aux amortissements, la marge d'EBE d'APB, est proche de sa marge nette. En 2023, les dotations ne représentent que 3 % des charges d'APB, en comparaison à une moyenne sectorielle de 22 %.

Évolution de la marge d'EBE et de la marge nette entre 2017 et 2023



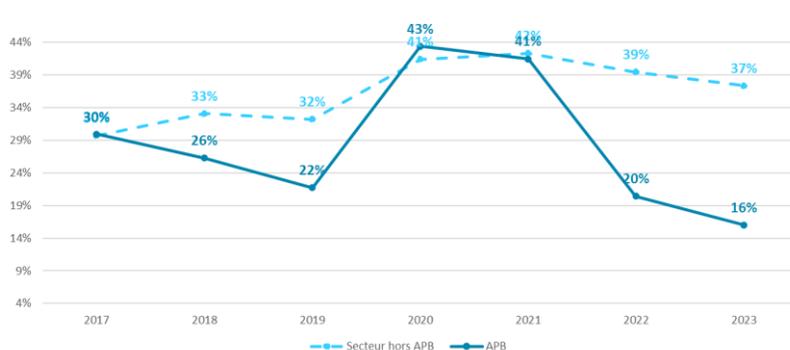
Source : ART, d'après les données transmises par les exploitants

Deux facteurs peuvent expliquer cette situation : (i) l'infrastructure est adaptée pour le type de clientèle de la plateforme (vols à bas coûts) et (ii) le terme de la DSP étant proche, la SAGEB a procédé à de moindres investissements.

La marge nette de la société APB est désormais très proche de sa marge d'EBE alors qu'elle était quasi nulle les trois années précédant la crise sanitaire.

## À l'approche de la fin de son contrat de DSP, APB a fortement baissé son endettement en deux ans

Évolution du ratio d'endettement entre 2017 et 2023



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

En 2023, APB est la société la moins endettée du secteur après AGO.

Si APB était sensiblement moins endettée que le reste du secteur, les conséquences de la crise sanitaire ont été plus importantes pour cette société puisqu'elle a doublé son endettement en un an.

Néanmoins, elle a rapidement retrouvé son niveau d'origine dès 2022, pour atteindre un endettement très faible à la fin de l'année 2023.

La qualité de service est un élément qui doit être pris en compte dans la détermination des tarifs des redevances

Le suivi par l'Autorité d'indicateurs relatifs à la qualité de service aéroportuaire est un enjeu important pour les missions du régulateur à plusieurs titres.

Tout d'abord, la qualité de service est le résultat d'arbitrages sur les investissements réalisés par l'exploitant. À ce titre, la mission de suivi économique et financier des aéroports de l'Autorité doit permettre d'obtenir toutes les données susceptibles de faire l'objet de débats avec l'ensemble des acteurs du secteur, au premier chef les compagnies aériennes et leurs représentants, afin qu'ils disposent d'informations objectives et standardisées sur la situation économique et financière des aéroports.

Ensuite, les tarifs des redevances aéroportuaires doivent tenir compte de l'évolution de la qualité des services fournis aux usagers et du rapport coût/efficacité d'une infrastructure aéroportuaire (comme le prévoit la directive européenne 2009/12/CE).

Enfin, les contrats de régulation économique (CRE), sur lesquels l'Autorité est amenée à se prononcer par des avis motivés et conformes, déterminent notamment, aux termes du cadre réglementaire applicable, « [l]es objectifs de qualité de service, assortis de mécanismes d'incitation financière » pour la durée du contrat.

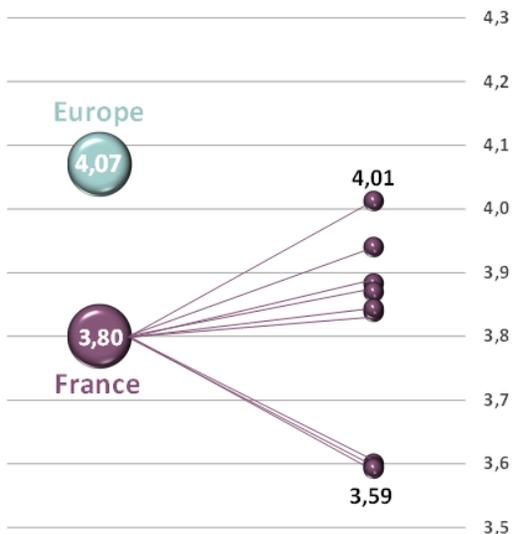
## Focus : Les enquêtes de satisfaction « ASQ » permettent de mesurer la satisfaction des passagers au sein des aéroports

Le programme ASQ (« Airport Service Quality ») 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, l'arrivée à l'aéroport, l'enregistrement, le contrôle sûreté, le contrôle des passeports, la restauration, les boutiques, les zones d'embarquement, les services dans l'aéroport en général (orientation, informations, wifi, etc.) ainsi que l'ambiance générale et la propreté. Ces enquêtes trimestrielles sont conduites de manière homogène à travers une méthodologie commune à tous les aéroports. Fin 2023, le programme ASQ concernait 338 aéroports mondiaux incluant 114 aéroports européens. Ce programme mondial est le seul auquel participe l'ensemble des aéroports régulés par l'Autorité. Ces rapports présentent des évaluations détaillées par thématique et permettent à chaque gestionnaire d'aéroport d'évaluer ses performances comparativement aux autres. À cet égard, certains exploitants d'aéroports utilisent les résultats de ces enquêtes pour échanger avec les compagnies aériennes dans le cadre des commissions consultatives économiques. Enfin, ces indicateurs font parfois l'objet d'engagements contractuels par des clauses spécifiques intégrées aux CRE.



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

Moyenne de l'année 2023 de satisfaction globale des passagers au titre des enquêtes ASQ des aéroports français comparé au baromètre des aéroports européens publié par ACI (1)



Les aéroports français entrant dans le champ de compétence de l'ART ont obtenu un score de satisfaction globale inférieur en moyenne (3.8/5) à celui des aéroports européens publié dans le baromètre ASQ européen réalisé par l'ACI (4.07/5). Les scores particuliers des aéroports français s'échelonnent de 4.01/5 à 3.59/5.

À l'échelle mondiale, le baromètre ASQ indique que les aéroports européens ont un score de satisfaction globale inférieur aux aéroports des zones Asie-Pacifique (4.73/5), Moyen-Orient (4.58/5), Amérique du Nord (4.19/5) ou Amérique du Sud/Caribbes (4.19/5). Ces résultats doivent néanmoins être accueillis avec la prudence nécessaire au regard de l'hétérogénéité des aéroports participants au sondage ASQ et de leurs passagers (taille de l'aéroport, typologie/vocation de l'aéroport, raison du voyage, etc.).

Ces résultats nécessiteront des analyses plus approfondies afin de mieux en appréhender les causes et leurs évolutions à travers le temps, comme par exemple l'incidence des terminaux dédiés aux compagnies à bas coûts sur le score global.

*Note méthodologique : le score de satisfaction globale est mesuré par une question unique et non par une moyenne des réponses à plusieurs questions. Elle permet selon l'ACI de déterminer dans quelle mesure les aéroports répondent aux besoins de service de leurs passagers et permet aux aéroports de même catégorie participant au programme de se comparer entre eux.*

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

(1) La moyenne annuelle 2023 est constituée des scores trimestriels disponibles pour chaque aéroport au titre des quatre trimestres.

La mesure d'indicateurs de performance opérationnelle permet d'objectiver concrètement la qualité de service de chaque aéroport mais pâtit d'un manque d'homogénéité

La collecte d'indicateurs de qualité de service propres à chaque plateforme permet de connaître les mesures de suivi mises en place par les exploitants. Ces indicateurs servent notamment à alimenter les discussions dans le cadre des consultations annuelles avec les compagnies aériennes concernant le niveau tarifaire des redevances aéroportuaires.

Si les enquêtes de satisfaction ont démontré leur intérêt par leur homogénéité, elles nécessitent d'être complétées par des mesures directes d'indicateurs de performance opérationnelle. À l'inverse, les indicateurs opérationnels identifiés par l'Autorité et suivis par une partie des aéroports régulés peuvent présenter une grande hétérogénéité, ce qui rend leur comparaison entre aéroports difficile à ce stade.

Néanmoins, l'Autorité identifie trois grandes catégories d'indicateurs qui pourraient offrir, à l'avenir, une trame commune de suivi de la qualité de service entre les aéroports qu'elle régule :

- **Les indicateurs de temps d'attente** relatifs aux contrôles de sûreté (« poste inspection filtrage » ou « PIF »), au passage à la « police aux frontières » ou « PAF ») ou au temps de livraison des bagages à l'arrivée sont fréquemment utilisés. Ils permettent des mesures qui ne reposent pas sur le seul ressenti des passagers. En ce qui concerne la sûreté, il convient de rappeler que les contrôles sont effectués en général par des sous-traitants qui sont dans le champ de supervision du gestionnaire d'aéroport qui assure par ailleurs l'adéquation et le dimensionnement de l'infrastructure lié aux flux de passagers.
- **Les indicateurs de disponibilité des équipements** permettent une mesure de la fiabilité de l'infrastructure comme les passerelles d'embarquement, le système de tri bagage, les équipements électromécaniques (ascenseurs ou escalators), les tapis de livraison des bagages ou encore les points d'alimentation en 400Hz.
- **Les indicateurs de conformité des opérations aériennes** doivent permettre d'évaluer la qualité de service rendue directement aux compagnies aériennes (**punctualité, nombre d'avions au contact, durée du roulage**). Une nomenclature a été réalisée par IATA (International Air Transport Association) pour déterminer les causes et les responsabilités des retards ou tout autre dysfonctionnement en lien avec les plateformes aéroportuaires. Ces retards, déclarés par les compagnies aériennes ou les assistants en escale, peuvent être attribués, notamment, aux facteurs suivants :



- ➔ Les **installations aéroportuaires (code 87)** et les équipements, tels que les passerelles d'embarquement, les systèmes de ravitaillement en carburant, les trieurs et tapis bagages, peuvent subir des pannes techniques ou, plus généralement, rencontrer des problèmes de saturation (aérogare, pistes, points de stationnement des aéronefs) ;
- ➔ Les **restrictions à l'aéroport (code 89)** peuvent inclure des événements relatifs au contrôle du trafic aérien, des pistes fermées en raison d'obstructions, des grèves ou des pénuries de personnel, qui peuvent entraîner des suppressions de vols.

À terme, il serait utile que ces indicateurs puissent être disponibles par terminal dans chaque aéroport.

Indicateurs de performance opérationnelle identifiés par l'Autorité et suivis par une partie des aéroports régulés		Nombre d'aéroports régulés (sur 9) mesurant la qualité de service sur le thème	Homogénéité des standards de mesure de l'indicateur qualité
		0 ----- 9	0 ----- 100%
Performance Aérogare	🕒 Temps d'attente poste d'inspection filtrage (PIF)	██████████	██████████
	🕒 Temps d'attente police aux frontières (PAF)	██████████	██████████
	🕒 Temps de livraison des bagages à l'arrivée	██████████	██████████
	⚙️ Disponibilité des équipements électromécaniques sur le parcours passager	██████████	██████████
	⚙️ Disponibilité du système de tri bagage	██████████	██████████
	⚙️ Disponibilité des tapis de livraison bagages	██████████	██████████
Performance Côté Piste	⚙️ Disponibilité des passerelles d'embarquement/débarquement	██████████	██████████
	⚙️ Disponibilité des postes de fourniture 400Hz/50Hz	██████████	██████████
	➔ Taux d'avions au contact	██████████	██████████
	➔ Durée moyenne de roulage (stationnement bloc)	██████████	██████████
	➔ Taux de retard des vols au départ (>15 minutes) causé par l'aéroport	██████████	██████████
	➔ Taux d'annulation des vols au départ causé par l'aéroport	██████████	██████████
	➔ Taux d'utilisation des postes 400 hertz	██████████	██████████

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

- 🕒 Indicateur de temps d'attente
- ⚙️ Indicateur de disponibilité des équipements
- ➔ Indicateur de conformité des opérations aériennes (retards, annulations, contact du terminal, temps de roulage)

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

Acronyme	Société aéroportuaire	Code IATA
ACA	Société Aéroports de la Côte d'Azur, exploitant les aérodromes de : - Nice-Côte d'Azur ; - Cannes-Mandelieu.	NCE CEQ
ADBM	Société Aéroport de Bordeaux-Mérignac, exploitant l'aérodrome de - Bordeaux-Mérignac.	BOD
ADL	Société Aéroports de Lyon, exploitant les aérodromes de : - Lyon-Saint Exupéry ; - Lyon-Bron.	LYS LYN
ADP	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)
AGO	Société Aéroports du Grand Ouest, exploitant les aérodromes de <sup>(1)</sup> : - Nantes-Atlantique ; - Saint-Nazaire-Montoir.	NTE SNR
AMP	Société Aéroport Marseille-Provence, exploitant l'aérodrome de : - Marseille-Provence.	MRS
ATB	Société Aéroport de Toulouse-Blagnac, exploitant l'aérodrome de : - Toulouse-Blagnac.	TLS
EAP	Établissement public EuroAirport, exploitant l'aérodrome de : - Bâle-Mulhouse.	EAP <sup>(2)</sup>
APB <sup>(3)</sup>	Société SAGEB, 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>APB 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, (iiii) 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/depus les aéroports de France métropolitaine, hors radial ;</li> <li>- Schengen : liaisons vers/depus 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/depus le Royaume-Uni ou vers/depus 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.
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'agrèger ces deux volumes et d'en mesurer le poids dans l'ensemble du trafic de façon indépendante.
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.
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 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).







---

### 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 :** 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 2024

**ISSN :** 3001-3534

L'édition du Suivi économique et financier des aéroports – Bilan 2023 est consultable en ligne sur le site internet de l'Autorité de régulation des transports : <https://www.autorite-transport.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**