

# Améliorer la compétitivité des aéroports français



## Une concurrence aéroportuaire désormais mondiale

La concurrence entre les aéroports est de plus en plus marquée sous l'effet conjugué de la croissance exponentielle du transport aérien low-cost, de la convergence des modèles économiques des compagnies aériennes et de l'essor des compagnies aériennes du Moyen-Orient et de Turquie.

La concurrence entre aéroports s'est particulièrement renforcée depuis 2010, notamment en raison de la place de plus en plus prépondérante prise par le modèle économique low-cost dans le transport aérien. Les compagnies low-cost recherchent avant tout les routes les plus profitables. Elles font preuve d'une flexibilité de plus en plus grande dans l'ouverture ou la fermeture de routes.

Tous les aéroports européens, quelle que soit leur taille, sont désormais mis en concurrence entre eux par les compagnies aériennes. Tandis que la pression concurrentielle était déjà particulièrement vive pour les aéroports régionaux, elle s'est particulièrement accentuée pour les hubs. Ainsi les aéroports hubs du Golfe et de Turquie concurrencent l'aéroport de Paris- Charles de Gaulle sur les passagers en correspondance (environ 1/3 de son trafic passager). Les hubs non européens prennent de plus en plus de part de marché sur les routes entre l'Europe et l'Asie-Pacifique. La plupart des hubs européens sont confrontés à la concurrence sur 30 à 80 % de leurs liaisons en correspondance.

La concentration des compagnies aériennes en Europe, la pénétration des compagnies low-cost sur les grands aéroports et leur arrivée sur les vols long-courriers viendront alourdir une pression concurrentielle déjà forte sur le marché aéroportuaire européen.

**« Il appartient à l'État d'aménager le cadre fiscal le plus favorable à la compétitivité des aéroports français. »**

## Coût de touchée et fiscalité du transport aérien

Les compagnies aériennes ouvrent et ferment, chaque année, plus de 20 % de leurs routes. Les compagnies low-cost ont évidemment un taux d'ouverture et de fermeture plus important que les compagnies régulières. Ce taux démontre la capacité des compagnies aériennes à déplacer leurs avions et, ce faisant, à générer de la concurrence entre aéroports. Les compagnies aériennes peuvent plus encore jouer sur la réduction, le maintien ou la croissance des fréquences et des capacités en sièges sur les routes existantes. Plus de 55 % des routes sont affectées par des changements portant sur plus de 10 % des sièges d'une année sur l'autre. Dans les faits, les aéroports se retrouvent donc en concurrence pour attirer ou conserver des capacités sur toutes les routes, nouvelles et existantes.

Le coût de touchée<sup>1</sup>, qui affecte la rentabilité d'une route, détermine en partie l'ouverture ou la fermeture de lignes sur un aéroport donné. Or, en France, les coûts de touchée ont fortement augmenté ces dernières années sous le double effet de la création de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) et de la forte augmentation des coûts de financement des missions régaliennes de sécurité et de sûreté aéroportuaires. L'écart de coût le plus important avec les aéroports européens porte sur le financement de la sûreté et de la sécurité, ces missions régaliennes étant prises en charge dans d'autres pays européens en tout ou partie par la puissance publique alors qu'en

France l'ensemble de ces coûts est supporté par le passager par le biais du tarif de sécurité et de sûreté aéroportuaires (T2S). Dans un contexte européen très concurrentiel (Europe du sud notamment), il est indispensable d'améliorer la compétitivité des

aéroports français par la réduction de la fiscalité du transport aérien et la maîtrise des coûts liés à la sûreté et à la sécurité.

1. L'ensemble des prestations facturées sous forme de taxes ou de redevances, à une compagnie aérienne pour effectuer l'atterrissage, la circulation au sol, le stationnement et le décollage de l'aéronef, le débarquement et l'embarquement des passagers.

## La question du financement des missions régaliennes

Le chantier de la réforme du financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires est à cet égard crucial. La faiblesse du trafic dans la période de la COVID-19 (2020-2022) a provoqué un déficit de financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires. L'Etat a donc mis en place des avances remboursables afin de préserver le financement du dispositif mais sans parvenir à couvrir la totalité du

### Le Saviez-vous ?

L'Observatoire des coûts de touchée de la DGAC permet d'apprécier le positionnement concurrentiel des aéroports français par rapport à leurs homologues européens. Le benchmark 2023 des coûts de touchée montre que les aéroports de proximité français (de 100 000 à 1 million de passagers), dont certains sont très dépendants du trafic généré par les compagnies low-cost, souffrent déjà d'un coût de touchée plus élevé que leurs concurrents directs espagnols ou portugais pour attirer les flux touristiques.



Observatoire des coûts de touchée, édition 2023

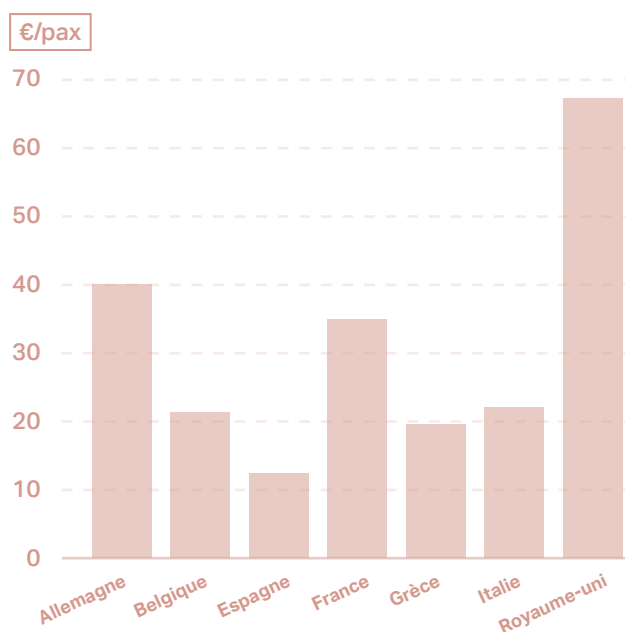
→ TÉLÉCHARGER L'ÉTUDE

déficit. Le déficit cumulé, selon la DGAC, s'élève en 2024 à près de 236M€.

La problématique de financement des missions régaliennes se pose sur le long terme. À compter de 2024, ce sont près de 750 millions d'€ qui doivent être remboursés sur les recettes futures du T2S. Ces remboursements, même lissés sur plusieurs années, suscitent une envolée du T2S et pèsent sur la compétitivité et les équilibres économiques des aéroports français alors même qu'ils doivent attirer les compagnies aériennes, notamment low-cost, pour préserver la connectivité des territoires français.

**Aéroport type « proximité <1M » (2022) : coûts de touchée par passager - moyenne par pays - €/pax (Seuls les pays comportant au moins 2 aéroports de ce type sont représentés).**

Source : RDC / DGAC / DTA-SDE33



Toute augmentation du tarif de sûreté et de sécurité aéroportuaires (T2S, ex-taxe d'aéroport) porte le risque d'une dégradation de la compétitivité des aéroports français par rapport à leurs concurrents étrangers, et donc de la connectivité aérienne des territoires.



Aussi l'UAF plaide-t-elle en faveur de la conversion des montants d'avances de taxe d'aéroport mises en place pendant la crise de la COVID-19 en subventions directes aux aéroports.

Une réflexion plus en profondeur doit également être engagée sur la révision du dispositif français de financement des missions régaliennes.