

Les Echos

Les aéroports français face au mur des coûts de sûreté

La chute du trafic a remis en cause le financement des coûts de sûreté et de sécurité, obligeant les aéroports français à s'endetter pour y faire face. L'Union des aéroports réclame une prise en charge au moins partielle par l'Etat.



La France est le seul pays européen à faire entièrement supporter le coût des contrôles de sûreté aux passagers. (Marta NASCIMENTO/REA)

Par [Bruno Trévidic](#)

Publié le 19 oct. 2021 à 17:10 Mis à jour le 19 oct. 2021 à 17:33

La sortie de crise s'annonce particulièrement longue et difficile pour les aéroports français. Non seulement le gouvernement ne leur a pas accordé les mêmes aides qu'aux compagnies aériennes, mais les voilà contraints de prendre en charge des dépenses théoriquement de la responsabilité de l'Etat, quitte à devoir s'endetter davantage pour cela.

Au coeur du problème, une spécificité française : la France est le seul pays en Europe à faire supporter par les passagers, via la taxe d'aéroport, le coût des mesures de sûreté et de sécurité. A savoir le contrôle des bagages et des passagers, ainsi que les pompiers et leurs matériels. Mais avec la chute sans précédent du trafic, [ces coûts fixes n'ont plus été couverts](#) par les recettes. A tel point qu'en 2020, l'Etat a dû accorder une avance de 300 millions d'euros à l'ensemble des aéroports, pour qu'ils puissent continuer à assurer ces contrôles.

Un trou de 100 millions en 2021

Il ne s'agissait que d'une avance... Dès 2021, le problème du financement des contrôles de sûreté et de sécurité s'est de nouveau posé. « Pour 2021, le montant de l'avance de 250 millions d'euros ne suffira pas à couvrir les dépenses, explique Thomas Juin, le président de l'Union des aéroports français. Il manquerait 100 millions d'euros et aucun montant complémentaire n'a été prévu en loi de finances rectificative. »

Dans ses projections pour 2021, la Direction de l'aviation civile aurait en effet surestimé la reprise du trafic. Un peu comme l'Etat surestime parfois la croissance de l'économie pour améliorer ses prévisions budgétaires. Les aéroports français vont donc devoir assumer ce trou de 100 millions malgré une situation financière déjà difficile. « Après avoir taillé dans leurs coûts et les investissements, la plupart des aéroports français ont déjà dû recourir à des prêts pour continuer à fonctionner, assure Thomas Juin. Ils vont devoir accroître leur endettement pour financer des missions régaliennes ».

Près d'un milliard d'euros à rembourser

Le problème devrait se poser de nouveau en 2022, avec un déficit qui pourrait encore atteindre 180 millions et une somme à rembourser qui n'aura fait qu'augmenter. « A compter de 2024, les aéroports devront commencer à rembourser, sur la taxe d'aéroport, les avances perçues depuis 2020, s'inquiète le président de l'UAF. Le total devait avoisiner le milliard d'euros, soit autant que le montant annuel des dépenses de sûreté. Même si un lissage des remboursements est prévu, cela impliquerait d'alourdir considérablement les taxes d'aéroport, au détriment de leur attractivité. »

Plainte à Bruxelles contre l'interdiction de l'avion au profit du train

La décision française d'interdire l'avion sur les lignes desservies par le train en moins de 2 h 30 pourrait être remise en cause. L'Union des aéroports français et son équivalent européen, l'ACI, ont déposé une plainte auprès de la Commission, le 17 septembre dernier, pour non-respect du droit communautaire. Selon le droit européen, une telle interdiction doit être motivée par une « atteinte grave » à l'environnement et ne peut être que temporaire. Or l'interdiction française est générale, sans limite de temps, et n'a pas fait l'objet d'une étude d'impact prouvant la gravité de l'atteinte à l'environnement.

Le projet de loi de finances 2022 prévoirait déjà de porter le plafond de la taxe d'aéroport de 14 à 15 euros par vol. Mais les aéroports régionaux français sont déjà parmi les plus chers d'Europe. D'après l'observatoire de la DGAC, [les « coûts de touchée »](#) dans les aéroports régionaux français, acquittés par les compagnies aériennes, sont en moyenne deux fois plus élevés qu'en Espagne et au Portugal (31,50 euros contre 15 euros en Espagne) et 35 % plus élevés qu'en Italie. Des destinations touristiques avec lesquelles les aéroports français sont en concurrence quand il s'agit d'attirer ou de faire revenir des compagnies aériennes low cost.

Une nouvelle échéance en 2022

« Une hausse de la fiscalité, au moment où les aéroports bataillent pour faire revenir les compagnies aériennes en tirant leurs prix, serait un véritable contresens », résume Thomas

Juin. Il faut sortir de ce problème en revenant à un partage des coûts de sûreté et une conversion de tout ou partie des avances en subventions directes aux aéroports ».

Une autre échéance coûteuse pointe déjà à l'horizon. A compter de fin 2022, tous les voyageurs non européens exemptés de visa devront présenter une autorisation d'entrée, alias ETIAS, sur le modèle de l'Esta américain. Ce qui occasionnera fatalement des contrôles supplémentaires, notamment pour les quelque [10 millions de Britanniques](#) se rendant chaque année en France.

[La compétition est rude entre aéroports français et européens pour faire revenir les compagnies](#)

[Le transport aérien français n'est pas assez compétitif, selon l'IATA](#)

Là encore, la répartition envisagée des coûts est loin de convenir aux aéroports. « Au premier passage, les voyageurs devront s'identifier en remplissant à un long formulaire, ce qui risque de doubler le temps d'attente, explique Thomas Juin. Les autorités prévoient d'installer des kiosques de pré-enregistrement dans quelques aéroports. Mais outre le fait que ces matériels ne nous semblent pas adaptés, on nous demande de les financer, à raison de 15.000 euros par an et par machine. Nous ne sommes pas d'accord et nous avons demandé un report de la date d'entrée en vigueur de ce dispositif ».