

SUIVI ÉCONOMIQUE ET FINANCIER DES AÉROPORTS > *BILAN 2022*



> **Décembre 2023**

PROPOS LIMINAIRE

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

Comme elle avait pu le présenter dans une consultation publique préalable à ses travaux, l'Autorité a fait le choix cette année d'une articulation autour de deux publications :

- la présente plaquette annuelle présentant les grandes tendances du secteur
- des tableaux de bord par aéroport, disponible sous un format numérique, qui livrent un certain nombre d'indicateurs liés aux caractéristiques techniques, de trafic et financières et fournissent un historique des années précédentes :

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

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 3 de la présente plaquette.

SOMMAIRE

1	Bilan de l'activité aérienne 2022 sur les aéroports régulés	5
1.1	Bilan de l'activité passagers et fret en 2022	5
1.2	Focus : impacts de la mesure d'interdiction des vols domestiques	8
1.3	Perspectives 2023 et 2024 de l'activité aérienne passagers	9
2	Résultats financiers 2022 des sociétés aéroportuaires	10
2.1	Évolution des recettes des sociétés aéroportuaires	11
2.2	Évolution des charges d'exploitation des sociétés aéroportuaires	12
2.3	Évolution de la rentabilité des sociétés aéroportuaires	13
2.4	Évolution des investissements et de l'endettement des sociétés aéroportuaires	14
3	Annexes	15
3.1	Liste des sociétés aéroportuaires entrant dans le champ de compétence de l'Autorité	15
3.2	Termes et définitions	16

SYNTHÈSE

Le secteur aéroportuaire a poursuivi en 2022 sa reprise vers les niveaux d'activité et de résultats économiques et financiers qui étaient observés en 2019.

Cette reprise a été observée dans le rebond de l'offre et de la fréquentation des services commerciaux de transport aérien de passagers. Les aéroports relevant du périmètre de régulation de l'Autorité ont tous vu, en 2022, une reprise proche ou supérieure à 75 % (en fréquentation) des volumes d'activité commerciale passagers observés en 2019. Paris-Orly et Marseille-Provence ont retrouvé plus de 90 % de ce niveau. Les destinations européennes ont affiché les plus fortes reprises, avec un niveau d'offre aérienne à 87 % en moyenne de celui de 2019, contre 82 % pour le faisceau domestique et 80 % pour l'international.

Le trafic aérien à bas coûts a fortement contribué à la reprise des aéroports, en particulier pour Paris-Orly, Nantes-Atlantique et Bordeaux-Mérignac, et représente, pour ces deux derniers aéroports, environ 70 % de la fréquentation aéroportuaire en 2022. Cela a également pu contribuer à la stabilité observée à Nantes et à Bordeaux du taux d'occupation des vols entre 2019 et 2022, contrastant avec la dégradation observée pour les autres aéroports. Celle-ci a été d'autant plus forte pour les aéroports de Lyon, Bâle-Mulhouse et Toulouse, qui ont subi une baisse plus marquée et durable de la fréquentation de passagers pour voyages d'affaires.

Bien que la reprise de l'activité aérienne semble marquer le pas sur le second semestre 2022 (en se stabilisant entre 70 et 90 % du niveau de 2019 pour la plupart des aéroports), **un retour du trafic aérien passagers aux niveaux de 2019 est attendu pour 2024 et a été revu à la hausse pour la France par les organismes de prévision.** En outre, la mesure d'interdiction des vols domestiques ne devrait pas affecter d'autres liaisons aériennes significatives pour la France en l'absence de réévaluation à la hausse du seuil de « 2h30 » ou d'extension de la mesure à des liaisons européennes de courte distance. La croissance du trafic aérien en France pourrait en revanche pâtir, pour les faisceaux court et moyen-courrier des aéroports régulés, d'une croissance plus faible dans les autres pays européens.

L'activité de fret aérien, opérée à 80 % vers ou depuis l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, a subi, en revanche, un nouveau recul consécutif à celui de 2021. Elle a représenté une baisse cumulée de plus de 10 % depuis 2019 au global des aéroports régulés, tandis que les trafics terrestres routier et ferroviaire n'ont connu qu'une baisse modérée sur l'année 2022 et une stabilité relative par rapport à 2019.

Les résultats financiers des sociétés aéroportuaires bénéficient mécaniquement de la reprise du trafic, avec des recettes en forte hausse en 2022, qui se rapprochent de leur niveau de 2019 (à hauteur de 91 %). Comme pour le trafic, ce niveau de recettes masque des disparités selon les aéroports, à 97 % pour l'aéroport de Marseille-Provence et à 80 % pour celui de Toulouse-Blagnac. Ce sont principalement les recettes extra-aéronautiques qui entraînent ce rebond, puisqu'elles représentent en moyenne 47 % du total.

Si l'inflation pèse sur les charges d'exploitation de tous les aéroports, certains exploitants ont su les maîtriser davantage, de telle sorte que leur marge opérationnelle a été améliorée par rapport à 2019. C'est le cas pour trois d'entre eux (AMP, ADL et AGO). Ainsi, le secteur retrouve des niveaux de marge proches de ceux observés avant la crise sanitaire même si la hiérarchie entre les sociétés a été modifiée pour les raisons évoquées plus haut. Ainsi, les marges brutes d'exploitation de l'exercice 2022 sont désormais comprises entre 25 % et 47 % pour les différents exploitants, celles des marges nettes entre 5 % et 27 %.

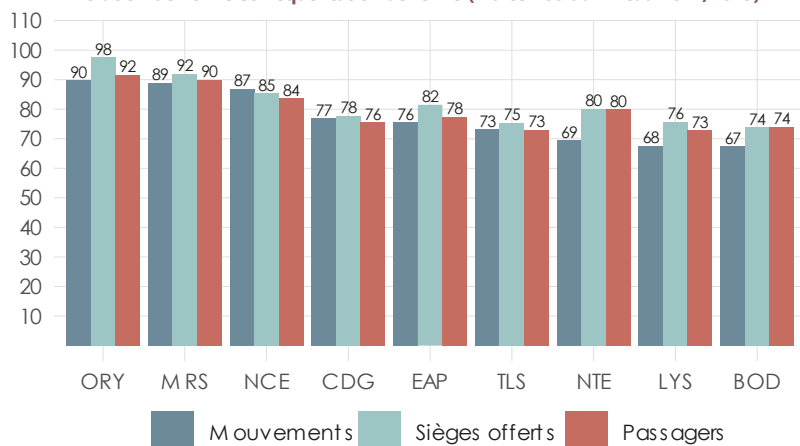
Les huit sociétés aéroportuaires ont généré un résultat net cumulé de 895 millions d'euros en 2022. C'est 32 % de plus que la moyenne des trois années d'avant crise. Si le secteur a profité de ces bons résultats pour renforcer ses capitaux propres, qui retrouvent presque leur niveau de 2019, le niveau d'endettement reste, pour sa part, bien plus élevé (+68 % par rapport à 2019) et conduit à des ratios d'endettement plus importants que ceux observés lors des trois années qui ont précédé la crise sanitaire. Les versements de dividendes, très faibles en 2022 comme lors des deux années précédentes, pourraient donc reprendre dès 2023, en fonction des montants consacrés aux investissements. Ces derniers sont à un niveau bas pour la troisième année consécutive et laissent préfigurer de profondes mutations en cours du secteur.

BILAN DE L'ACTIVITÉ AÉRIENNE 2022 SUR LES AÉROPORTS RÉGULÉS (1/3)

En 2022, seuls les aéroports de Paris-Orly et Marseille-Provence ont retrouvé plus de 90 % du niveau de fréquentation aérienne passager observé en 2019

Les aéroports relevant du périmètre de régulation de l'Autorité ont connu une reprise plus ou moins forte de leur activité commerciale aérienne en 2022. Une majorité des aéroports connaissent un recul de près ou plus de 25 % du nombre de mouvements opérés sur les plateformes en comparaison avec 2019. En volume de fréquentation passagers, les aéroports de Bordeaux-Mérignac, Lyon Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac affichaient, en 2022, un recul plus marqué, à moins de 75 % du niveau de trafic de 2019 (en nombre de passagers).

Évolution de l'offre et fréquentation aérienne (Indice 100 du niveau 2022/2019)

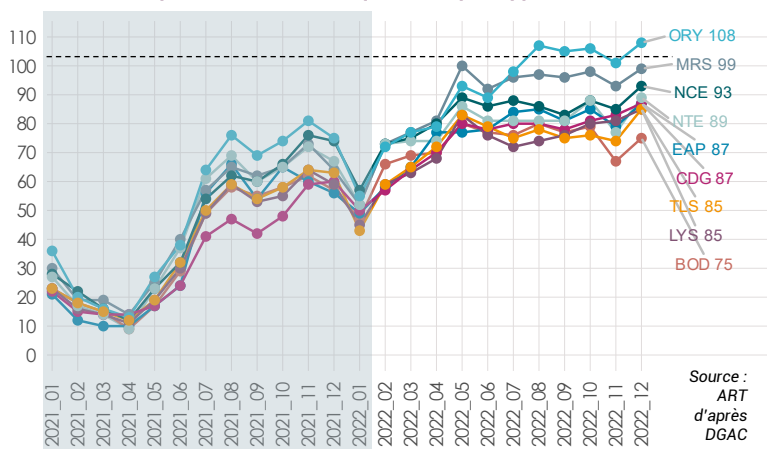


Les destinations européennes¹ affichent le plus fort niveau de reprise, avec un niveau d'offre à 87 % en moyenne de celui de 2019, contre 82 % pour le faisceau domestique et 80 % pour l'international

L'hétérogénéité des niveaux de reprise de l'activité aérienne par faisceau traduit des dynamiques et structures de trafic différenciées parmi les aéroports. L'offre domestique a le plus fortement décliné à Bordeaux-Mérignac et Paris-Orly, du fait de la restriction de liaisons aériennes domestiques affectant ces aéroports (voir page 7). Les aéroports de Bâle-Mulhouse (EAP), Lyon-Saint-Exupéry (LYS) et Toulouse-Blagnac (TLS) affichent un niveau d'offre plus en recul vers les destinations européennes que les autres aéroports, pouvant s'expliquer notamment par une reprise plus faible de la fréquentation pour voyages d'affaires vers/depuis plusieurs destinations, ou par une moindre reprise de l'offre des compagnies traditionnelles par rapport à celle des opérateurs à bas-coûts (voir également page 5).

¹espace Schengen : pays de l'UE hors Bulgarie, Chypre, Irlande et Roumanie et incluant l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse.

Niveau de reprise mensuel de la fréquentation par rapport à 2019 (indice 100)



Chiffres clés

Évolution de l'offre aérienne et de la fréquentation

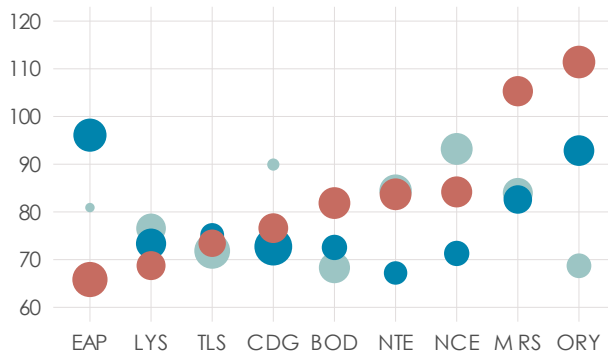
	Vols évolution 22/19	Passagers évolution 22/19	Passagers volume 22
BOD	-33 %	-26 %	5,7 M
CDG	-23 %	-23 %	57,5 M
EAP	-25 %	-25 %	7,0 M
LYS	-32 %	-27 %	8,6 M
MRS	-11 %	-10 %	9,1 M
NCE	-13 %	-16 %	12,1 M
NTE	-31 %	-20 %	5,8 M
ORY	-10 %	-8 %	29,2 M
TLS	-27 %	-27 %	7,0 M

Évolution de l'offre aérienne par faisceau (en sièges) indice 100 du niveau 2022/2019

● Domestique ● Schengen ● International

Poids du faisceau au sein de l'offre aérienne de l'aéroport :

● 10 % ● 30 % ● 50 %



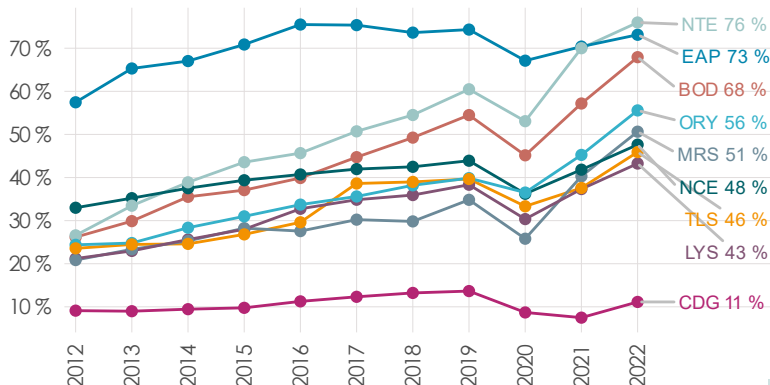
La reprise de l'activité aérienne semble marquer le pas à partir du mois de mai 2022, en se stabilisant entre 70 et 90 % du niveau de 2019 pour la plupart des aéroports

La fréquentation des aéroports du périmètre de régulation de l'Autorité a connu une hausse régulière sur le premier semestre 2022, malgré un mois de janvier marqué par les restrictions de voyages liées au variant Omicron du Covid-19. La hausse de fréquentation du faisceau Schengen pour l'aéroport de Marseille-Provence lui permet d'atteindre 95 % du niveau de 2019 au second semestre 2022. L'aéroport de Paris-Orly affiche un niveau de reprise artificiellement surélevé par rapport à 2019 (du fait de la fermeture de l'une des pistes pour travaux au second semestre 2019), mais son niveau reste toutefois élevé et supérieur à 95 % de son niveau de 2018 à la même période.

Un poids du trafic à bas coûts qui a fortement progressé depuis 2019, en particulier à Nantes-Atlantique, Bordeaux-Mérignac et Paris-Orly

La décennie passée avait été marquée par une hausse constante du poids des services à bas coûts dans le trafic passagers des aéroports français : **la crise sanitaire a accentué cette progression pour la plupart des aéroports**, du fait d'un rebond de trafic plus fort pour ces compagnies. Celui-ci a, dès 2022, atteint (à Nantes) voire dépassé (à Paris-Orly et Marseille) son niveau de 2019, tandis que le trafic des compagnies traditionnelles restait inférieur de plus de 15 % pour l'ensemble des plateformes. En 2022, environ la moitié des passagers a voyagé *via* un opérateur à bas coûts sur l'ensemble des aéroports, à l'exception de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, du fait du poids relatif d'Air-France et du trafic international. Le poids des services à bas-coûts dépasse, en 2022, 70 % de la fréquentation sur les aéroports de Bordeaux-Mérignac, Bâle-Mulhouse et Nantes Atlantique.

Évolution du poids des opérateurs à bas-coûts (passagers.km)

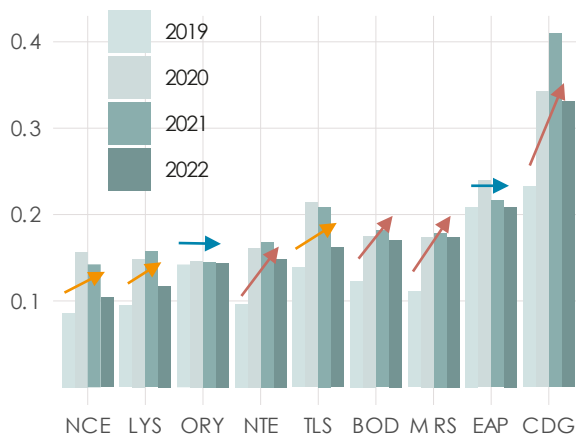


Source : ART d'après DGAC

Les aéroports parisiens ainsi que ceux de Lyon, Bâle-Mulhouse et Toulouse montrent les plus forts reculs du taux d'occupation des vols commerciaux

Les taux d'occupation ont progressé de manière constante au cours de la dernière décennie, pour les compagnies à bas coûts comme pour les compagnies traditionnelles, et ce, sur l'ensemble des faisceaux. **Après un net recul en 2020 et 2021, l'année 2022 s'accompagne d'un rebond marqué à des niveaux qui restent inférieurs aux niveaux d'avant crise, atteignant de 75 % (Toulouse-Blagnac) à 81 % (Charles-de-Gaulle, Nantes-Atlantique).**

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

²L'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 [rapport 2022 de l'Autorité](#).

Chiffres clés

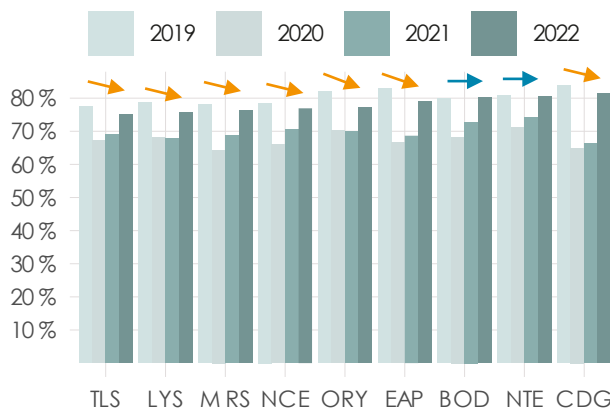
► Évolutions de l'emport et du trafic à bas-coûts

Évolution 2022/2019

	Capacité emport	Taux d'occupation ¹ (pp)	Part du trafic à bas-coûts (pp)
BOD	+10 %	+0,2	+13
CDG	+1 %	-4	-3
EAP	+8 %	-2,5	-1
LYS	+12 %	-2,9	+5
MRS	+4 %	-1,8	+16
NCE	-2 %	-1,6	+4
NTE	+16 %	-0,3	+15
ORY	+9 %	-5	+16
TLS	+3 %	-2,3	+6

¹Le taux d'occupation des vols est mesuré en rapportant le nombre annuel de passagers.km sur celui de sièges.km.

Taux d'occupation¹ des vols commerciaux (en %)



Source : ART d'après DGAC

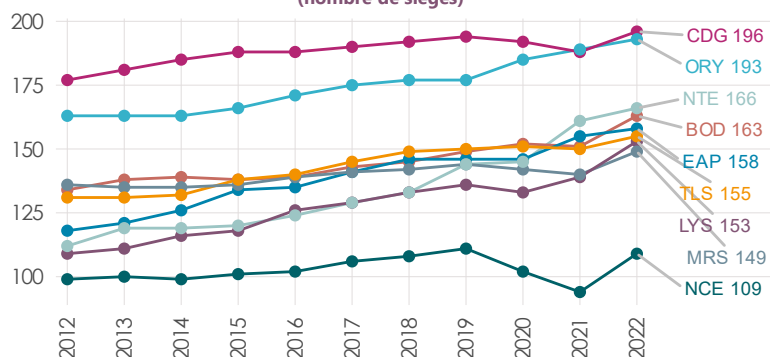
Le niveau de concentration de l'offre aérienne par opérateur a augmenté pour une majorité d'aéroports entre 2019 et 2022, mais reste très supérieur pour Paris-Charles de Gaulle

La crise sanitaire a eu pour effet d'augmenter le niveau de concentration de l'offre aérienne par opérateur. Entre 2019 et 2022 le nombre d'opérateurs actifs au sein des aéroports du périmètre de régulation de l'Autorité a diminué de 10 à 20 % dans chacun des aéroports.

L'indice de Herfindahl-Hirschman (HHI) permet d'illustrer le niveau de concentration de l'offre aérienne par aéroport. Les aéroports de Bâle-Mulhouse et Paris-Charles de Gaulle affichent le niveau de concentration (au regard de cet indice) le plus élevé, du fait de l'importance respective des compagnies easyJet et Air France. **De 2019 à 2022, le niveau de concentration a augmenté dans 7 des 9 aéroports commerciaux du périmètre de régulation de l'Autorité** (les aéroports de Paris-Orly et Bâle-Mulhouse faisant figure d'exception). La hausse de la concentration a souvent été plus forte durant les années 2020-2021, avant de se rétracter en 2022 pour les aéroports de Nice-Côte d'Azur, Lyon Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac avec la reprise de l'activité aérienne. On peut noter que **la hausse de la concentration a concerné l'ensemble des faisceaux** (à maille « macroscopique »²), et en premier lieu le faisceau Schengen sur lequel se positionne le plus grand nombre de compagnies aériennes.

BILAN DE L'ACTIVITÉ AÉRIENNE 2022 SUR LES AÉROPORTS RÉGULÉS (3/3)

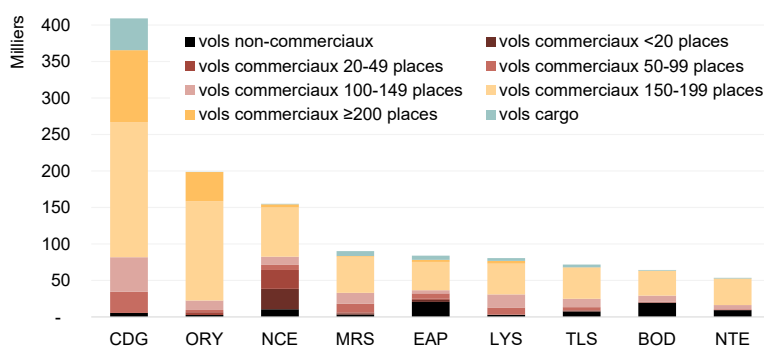
Évolution de la capacité d'emport moyenne des vols commerciaux (nombre de sièges)



Une capacité d'emport en hausse pour la plupart des aéroports depuis 2019. Nice se distingue par la forte diversité des aéronefs opérant sur la plateforme.

La croissance de l'offre aérienne en nombre de sièges a été plus forte que celle du nombre de mouvements par aéroport, du fait d'une progression de la capacité d'emport des vols dans l'ensemble des aéroports. Cette progression n'a pas été freinée par la crise sanitaire et concerne l'ensemble des faisceaux d'offre aérienne : sur les dix dernières années la capacité d'emport a augmenté de +17 % sur les vols domestiques (157 sièges en moyenne), +20 % sur les vols Schengen (163 vols) et +15 % sur les vols internationaux (217 sièges). Ce constat est semblable pour les services traditionnels (175 sièges, +18 %) et les services à bas-coûts (185 sièges, +12 %).

Structure du trafic 2022 global (commercial et non-commercial) 2022



En 2022 on observe ainsi une capacité de 150 à 160 sièges en moyenne par mouvement au sein de la plupart des aéroports. Les aéroports parisiens se distinguent par une capacité d'emport nettement supérieure du fait du poids des vols longue distance.

La faible capacité d'emport des vols sur Nice s'explique par la forte proportion de vols d'aviation d'affaires et d'hélicoptères sur la plateforme, représentant près de 35 % des vols commerciaux pour moins de 1 % de la fréquentation passagers. La capacité d'emport sur cet aéroport se situe, en dehors de ces vols, dans la moyenne haute des aéroports régionaux (163 sièges par vol).

Source : ART d'après DGAC

Bilan de l'activité fret

Un recul depuis 2021 de 7 % de l'activité de fret aérien, qui pèse pour 13 % des unités de trafic¹ des aéroports régulés

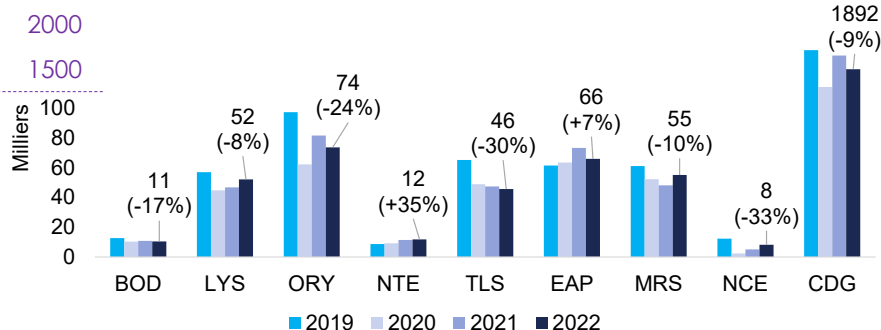
Le trafic aérien de fret et de poste représentait, en 2022, 10,6 milliards de tonnes.km transportées (soit 2,22 millions de tonnes), soit un poids relativement faible en comparaison au transport terrestre de marchandises en France (335 milliards de tonnes.km en 2021, hors oléoducs). **Le trafic aérien apparaît, en 2022, en recul par rapport à son niveau de 2021 (de 7 %), et de plus de 10 % (en tonnes.km) par rapport à 2019**, tandis que les trafics terrestres de fret routier et ferroviaire atteignaient et dépassaient respectivement, en 2021, leur niveau de 2019, et sont restés sur 2022 stables pour le fret routier (source : SDES) et en baisse modérée (de 1 %) pour le fret ferroviaire (source : ART).

Plus de 80 % du trafic aérien fret en France (en tonnes, et près de 90 % en tonnes.km) se fait vers ou depuis l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, dont le trafic a chuté de 7 % (en tonnes) depuis 2021 et de 10 % par rapport à avant la crise sanitaire.

La baisse de volume de trafic fret depuis 2019 a été plus marquée sur les aéroports du Sud de la France, atteignant en 2022 près ou plus de 30 % à Toulouse-Blagnac et Nice-Côte d'Azur. Cela contraste avec les hausses observées sur les aéroports de Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire (représentant, en cumul des Aéroports du Grand Ouest, 30 millions de tonnes de fret en 2022, soit une hausse de +11 %) et de Bâle-Mulhouse (+7 %).

L'activité des vols dédiés à l'activité cargo représente, en 2022, plus de 10 % des mouvements de Paris-Charles de Gaulle, entre 5 à 7 % des vols des aéroports de Lyon-Saint-Exupéry, Bâle-Mulhouse et Marseille-Provence, et moins de 2 % des vols sur les autres plateformes. Pour autant, en cumulant les marchandises transportées à la fois par les avions tout-cargo et mixtes, l'activité représente 13 % des unités de trafic¹ des aéroports régulés.

Évolution de 2019 à 2022 du trafic aérien de fret par aéroport (en tonnes - entre parenthèses : évolution 2022/2019)



¹ 1 unité de trafic (UDT) = 100 tonnes de fret ou de poste ou 1 000 passagers

1.2 BILAN DE L'ACTIVITÉ AÉRIENNE 2022 SUR LES AÉROPORTS RÉGULÉS - FOCUS

Focus : impacts de la mesure d'interdiction des vols domestiques

En dehors des liaisons aériennes reliant Paris-Orly à Nantes, Lyon et Bordeaux, la mesure d'interdiction des vols domestiques n'affectera à court terme pas de liaison aérienne significative sous le seuil de 3h

L'interdiction effective, depuis mai 2023, d'opérer des liaisons domestiques disposant d'une alternative substituable par voie ferrée de moins de 2h30 n'a concerné que trois liaisons aériennes domestiques en France, lesquelles avaient déjà cessé d'être opérées dès avant 2022 par les compagnies aériennes. La substituable d'une liaison ferroviaire parallèle est en effet conditionnée, selon le décret d'application¹, à l'existence d'une desserte directe (i.e. sans correspondance), de moins de 2h30 et avec des horaires, fréquences et tarifs satisfaisants, entre les villes desservies ou les gares ferroviaires desservant directement l'aéroport (concernant ainsi les liaisons vers les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Lyon-Saint-Exupéry) : les liaisons aériennes domestiques reliant Paris-CDG à Lyon et Lyon à Marseille, si elles satisfont le critère strict de 2h30, n'ont pas été jugées comme permettant d'assurer une desserte suffisante, notamment aux fins de correspondances aériennes sur les aéroports de Paris-CDG et Lyon-Saint-Exupéry, qui concernent une part importante de la fréquentation des deux liaisons domestiques.

Les liaisons reliant Paris-CDG à Rennes, Nantes et Bordeaux sont, de même, exclues, au regard d'un temps de trajet sur les liaisons ferroviaires parallèles reliant directement la gare Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV actuellement supérieur à 3h.

Plus de 40 % des passagers des liaisons aériennes domestiques disposaient, en 2022, d'une alternative ferrée comprise entre 3h et 5h (dont près de la moitié entre 3h et 4h)

L'offre aérienne domestique apparaît relativement concentrée sur des liaisons accessibles en moins de 4h en train, intégrant, en complément de celles évoquées ci-dessus, les dessertes de l'axe TGV Sud-Est entre Paris et Marseille, Montpellier et Toulon. La première liaison aérienne en France en termes de fréquentation (Paris-Orly à Toulouse) comporte une alternative ferrée avec un temps de trajet observé de 4h30 en moyenne en 2022.

Plus de 10 % de la fréquentation au départ des aéroports français s'est faite, en 2022, sur des liaisons domestiques ou européennes accessibles en moins de 5h en trajet ferroviaire

Les liaisons aériennes européennes de courte distance représentent un poids important dans l'offre aérienne des aéroports français. Si elles ne sont pas visées par la mesure réglementaire en vigueur sur les liaisons ferroviaires domestiques, plusieurs de ces liaisons européennes montrent pour autant une offre ferroviaire très compétitive (en temps de trajet et en fréquence), notamment sur les liaisons Paris-Londres, Paris-Bruxelles, Paris-Amsterdam ou Paris-Genève, ou qui pourrait être amenée à se renforcer – *a minima* en fréquence – au gré du développement d'offres ferroviaires librement organisées à grande vitesse ou en trains de nuit, notamment vers l'Espagne (Barcelone, Madrid), l'Italie (Milan, Venise) et l'Allemagne (Munich, Berlin).

Caractéristiques des dessertes ferroviaires parallèles aux principales liaisons aériennes domestiques et européennes de courte distance, en temps de trajet et fréquence de l'offre ferroviaire

10 principales liaisons aériennes (en volume de fréquentation 2022*) court et moyen-courrier disposant d'une alternative ferroviaire....

...de moins de 2h30	Trafic aérien (milliers de passagers)	Trains par jour (moy)	Trajet ferroviaire moyen (heures)	...entre 2h30 et 4h	Trafic aérien (milliers de passagers)	Trains par jour (moy)	Trajet ferroviaire moyen (heures)	...supérieure à 4h	Trafic aérien (milliers de passagers)	Trains par jour (moy)	Trajet ferroviaire moyen (heures)
Paris-Londres**	1 686	12	2.18	Paris-Amsterdam**	913	18	3.24	Paris-Madrid**	2 236	-	9.20
Paris(Orly)-Bordeaux*	566	9	2.31	Paris-Genève**	716	7	3.12	Paris-Barcelone**	2 054	2	6.29
Paris(CDG)-Lyon	523	2	2.03	Paris(CDG)-Bordeaux	654	3	3.39	Paris(Orly)-Nice	1 819	7	6.09
Paris(Orly)-Lyon*	157	9	1.52	Paris-Francfort**	648	6	3.49	Paris-Milan**	1 735	5	7.03
Paris-Bruxelles**	148	23	1.27	Paris(CDG)-Marseille	610	6	3.49	Paris(Orly)-Toulouse	1 634	6	4.28
Paris(Orly)-Nantes*	99	9	2.21	Paris(Orly)-Marseille	559	9	3.22	Paris(CDG)-Nice	1 074	-	6.53
Paris-Luxembourg**	83	4	2.16	Paris(CDG)-Nantes	434	2	3.13	Paris-Venise**	911	-	9.41
Paris(CDG)-Rennes	82	3	2.36	Paris(Orly)-Montpellier	351	6	3.29	Paris-Berlin**	870	-	9.25
Lyon-Marseille	75	3	1.31	Paris-Düsseldorf**	226	-	3.50	Paris-Munich**	769	1	5.42
Paris(Orly)-La Rochelle	11	2	2.47	Lyon-Rennes	141	0	3.49	Paris(CDG)-Toulouse	746	0	6.33

*Les liaisons aériennes en libellé rouge n'ont pas été opérées en 2022 – La fréquentation indiquée pour ces liaisons est la fréquentation aérienne 2019

**Pour les liaisons européennes, les liaisons aériennes vers Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle sont agrégées – Les caractéristiques de l'offre ferroviaire pour ces liaisons sont relatives à la desserte des gares situées dans les villes desservies et non des gares éventuelles directement connectées aux aéroports

Source : ART d'après Eurostat, DGAC, Rome2Rio et entreprises ferroviaires

¹Décret n° 2023-385 du 22 mai 2023 précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de deux heures trente.

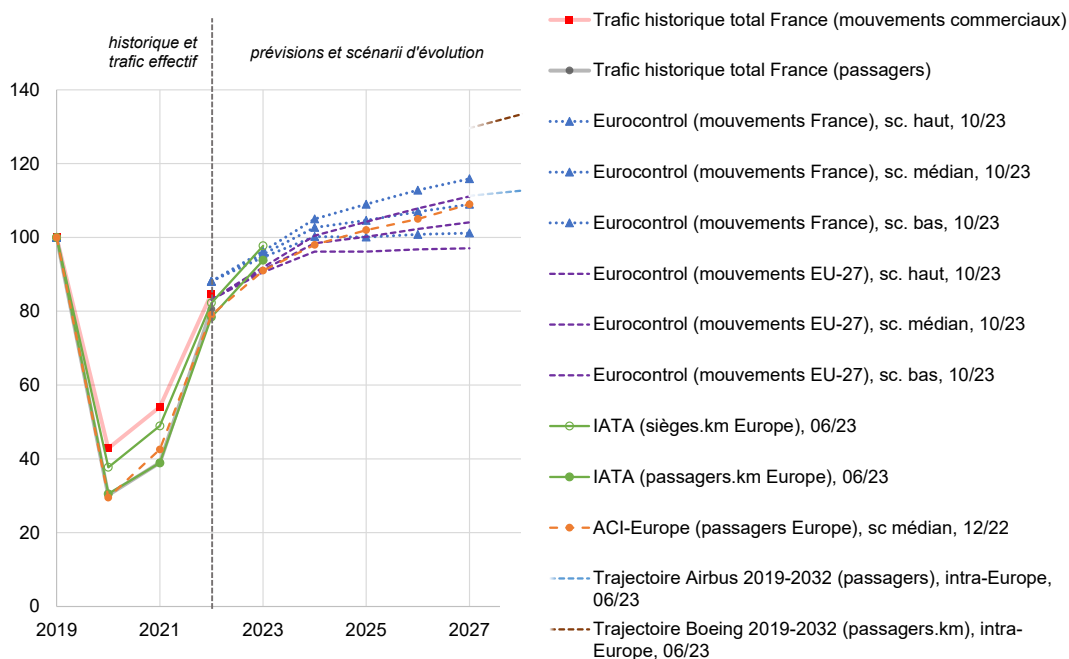
Un retour du trafic aérien passagers aux niveaux de 2019 reste attendu pour 2024, mais pourrait pâtir, pour les faisceaux court et moyen-courrier des aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité, d'une croissance plus faible dans les autres pays européens

Les prévisions de trafic aérien qui avaient été établies (à mi-année 2022) par les organismes internationaux Eurocontrol et ACI-Europe pour, respectivement, la France et l'Europe se sont avérées plutôt pessimistes par rapport à l'évolution effective du trafic observé sur la seconde partie de l'année 2022. Eurocontrol avait en effet sous-estimé la croissance, en offre de mouvements, du trafic aérien survolant la France (intégrant donc l'activité aérienne entre couples d'aéroports hors France) de près de 1,4 point, et ACI-Europe avait également légèrement sous-estimé de près de 1 point la reprise aérienne en nombre de passagers en Europe. À l'inverse, IATA avait notablement surestimé l'évolution à la fois de l'offre (de près de 8 points) et de la fréquentation (de près de 4 points) des compagnies aériennes européennes.

Pour 2023, Eurocontrol vise, en nombre de mouvements, une reprise à près de 96 % de l'offre aérienne observée en France en 2019, prévision inchangée par rapport à 2022. ACI-Europe a légèrement revu à la hausse sa précédente prévision de la fréquentation des aéroports en Europe, estimant un retour probable, dans son scénario médian, à près de 91 % de la fréquentation aérienne passagers observée en 2019.

Les deux organismes ne prévoient ainsi un rattrapage, côté offre et fréquentation, de l'activité aérienne de 2019 en Europe qu'à compter de 2024. Si les prévisions établies à cet horizon ont été légèrement revues à la hausse par Eurocontrol pour la France et pourraient bénéficier d'un facteur « Jeux olympiques », elles ont en revanche été plutôt abaissées sur le périmètre Europe par la plupart des organismes de prévision (Eurocontrol, ACI-Europe, ainsi qu'à plus long terme par les constructeurs aéronautiques Airbus et Boeing). Cela témoigne d'incertitudes accrues, pour l'ensemble des acteurs, sur le niveau de reprise de l'activité aérienne dans d'autres pays européens, notamment à cause du contexte inflationniste (et donc de répercussion sur les tarifs de l'offre aérienne pour les usagers finaux) et la faible visibilité sur l'évolution et les répercussions du conflit entre l'Ukraine et la Russie.

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)

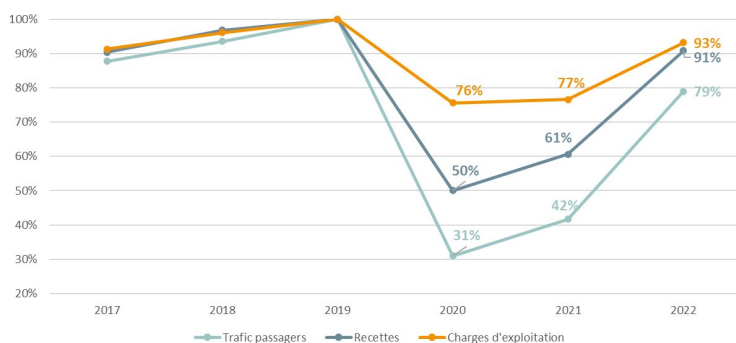


Source : ART d'après Eurocontrol ([Prévisions de trafic 2023-2029](#)), ACI Europe ([Prévisions de trafic 2023-2027](#)), IATA ([Perspectives de rentabilité 2023 des compagnies aériennes](#)), Airbus ([Global Market Forecast 2023-2042](#)), Boeing ([Commercial Market outlook 2023-2042](#))

Malgré l'effet de l'inflation, l'année 2022 est globalement très favorable aux sociétés aéroportuaires, qui bénéficient d'une forte reprise du trafic

Comme évoqué en partie 1.1, l'année 2022 a été marquée par une très forte reprise du trafic de passagers, qui a doublé entre 2021 et 2022, passant de 72 à 142 millions pour l'ensemble des aéroports entrant dans le champ de compétence de l'Autorité. Il convient, cependant, de nuancer ce constat puisque le trafic reste environ 20 % en deçà du point haut observé en 2019.

Évolution du trafic passagers, des recettes et des charges d'exploitation en comparaison au niveau de 2019



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

Ce retour au niveau d'avant crise est par ailleurs confirmé par l'évolution fortement positive des recettes. En effet, les recettes des exploitants atteignent au global 91 % du niveau de 2019, essentiellement tirées par les volumes mais avec également un effet prix liés aux hausses des prix. L'effet de l'inflation, qui affecte les charges d'exploitation explique en partie que leur niveau par rapport à 2019 soit supérieur à l'augmentation du trafic des passagers.

Ainsi, les sociétés aéroportuaires ont pu rétablir leurs marges, qui avaient été fortement affectées durant la crise sanitaire, à un niveau proche de 2019, en marge opérationnelle, et même supérieur, en marge nette, compte tenu des effets bénéfiques des reports déficitaires sur le niveau d'imposition.

Chiffres clés

► Données opérationnelles :

	2019	2021	2022
Passagers (en millions)	178	72	142
Effectifs (en ETP)	8 897	7 952	8 120

► Compte de résultat simplifié :

En millions d'euros	2019	2021	2022
Recettes	4 380	2 547	3 946
Dont chiffre d'affaires	4 205	2 400	3 755
Marge d'EBE	44 %	26 %	42 %
Marge opérationnelle	26 %	-3 %	24 %
Marge nette	15 %	-8 %	24 %

En 2022, si aucune société aéroportuaire n'a retrouvé le niveau de recettes de 2019, la moitié d'entre elles ont toutefois amélioré leur rentabilité

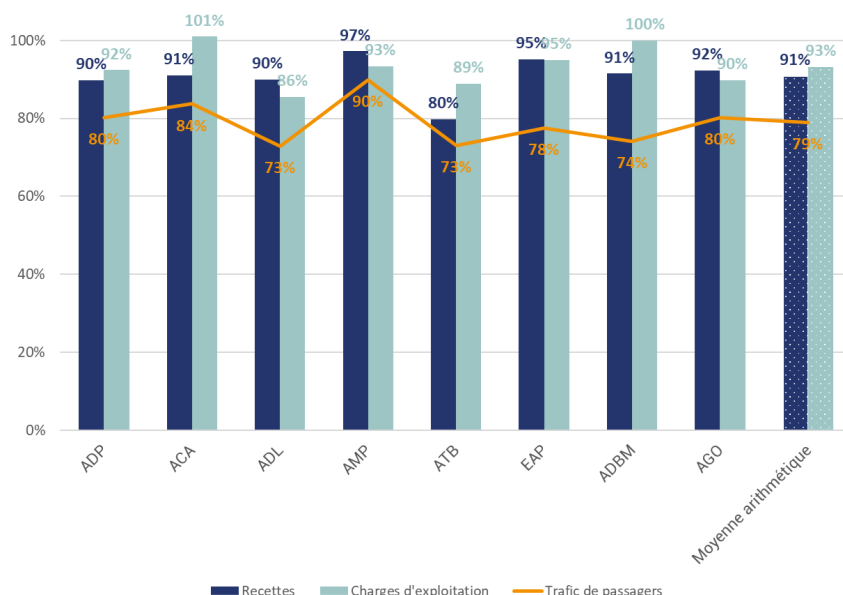
Le niveau de rattrapage par rapport à 2019 est assez hétérogène selon les sociétés aéroportuaires. ADL et ATB sont les sociétés les plus éloignées de leur niveau de trafic de 2019 à 73 % tandis qu'AMP en est la plus proche à 90 %. Toutefois, à rattrapage égal en trafic, ADL atteint un niveau de recettes de 90% contre 80% pour ATB.

Aussi, si aucune société aéroportuaire n'a généré un niveau de recettes équivalent à celui de 2019, certaines s'en rapprochent fortement. C'est le cas d'AMP (97 %), d'EAP (95 %) et d'AGO (92 %).

Du point de vue des charges d'exploitation, deux sociétés ont retrouvé le niveau de 2019 (ACA à 101 %) et (ADBM à 100 %).

La hausse des charges, plus rapide que les recettes pour la moitié des sociétés, impacte négativement leur marge par rapport à 2019. Pour l'autre moitié, leur marge opérationnelle a donc déjà dépassé le niveau de 2019, alors même que le trafic reste largement en-deçà du niveau de 2019 (ADL, AMP, AGO et EAP).

Niveaux des recettes, des charges d'exploitation et du trafic de passagers en 2022 par rapport à l'année de référence 2019



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

ÉVOLUTION DES RECETTES DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

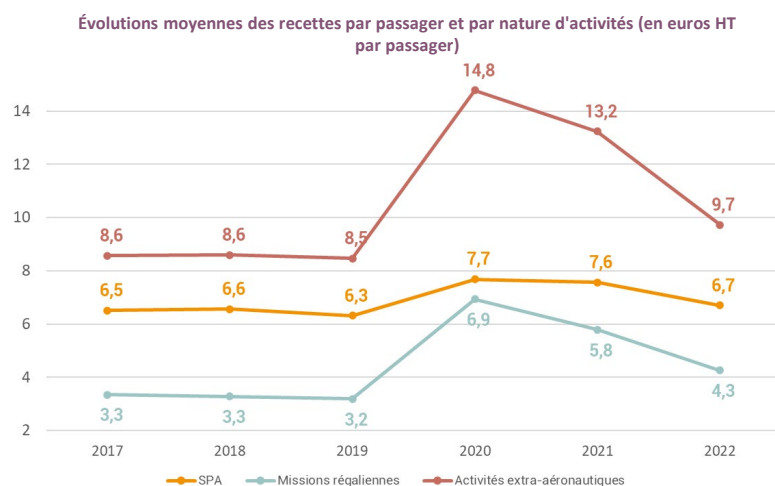
Le fort rebond des redevances liées aux services publics aéroportuaires a permis de rétablir en grande partie leur proportion d'avant crise dans les recettes des sociétés aéroportuaires

Les activités extra-aéronautiques, qui comprennent notamment les commerces, les restaurants et les parcs de stationnement, soutiennent le rebond des recettes aéroportuaires puisqu'elles représentent 47 % des produits en 2022.

Après avoir été les plus durement affectées en 2020, les redevances perçues au titre des services publics aéroportuaires poursuivent leur redressement en 2022, augmentant de 80 % entre 2021 et 2022. Pour rappel, cette activité, qui regroupe les « services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de service [...] directement nécessaire[s], sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien » (d'après l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile) est davantage liée à l'activité aérienne que les recettes extra-aéronautiques.

Les recettes liées aux missions régaliennes, générées en 2022, atteignent 93 % du niveau de 2019. Ces activités avaient été peu affectées durant la crise sanitaire en raison des mesures de soutien mises en place par l'État : maintien des tarifs à leur niveau de 2019 combiné à la mise en place d'une avance remboursable au titre des dépenses de sûreté et sécurité (soit une dotation de 550 M€ au titre de 2020 et 2021).

Malgré leur diminution importante, les recettes extra-aéronautiques rapportées au nombre de passagers restent prépondérantes dans le mix de revenus des aéroports



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

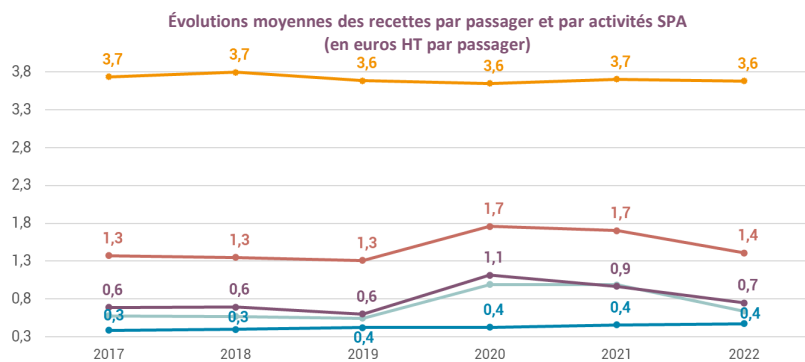
Rapportées par passager, les recettes se rapprochent progressivement du niveau pré-crise.

Les redevances extra-aéronautiques sont en partie indépendantes du niveau de trafic puisqu'elles se composent, pour partie, de revenus fixes indexés (baux commerciaux par exemple), ce qui explique leur niveau élevé en 2020 et 2021 quand elles sont rapportées au nombre de passagers. En 2022, elles restent toujours à un niveau plus élevé qu'avant la crise sanitaire, à 9,7 euros HT en 2022.

Les recettes des redevances SPA, en moyenne de 6,7 euros HT en 2022, proches de leur niveau de 2019.

Comme évoqué plus haut, les redevances liées aux missions régaliennes ont été soutenues durant la crise sanitaire par les dispositifs d'aides mis en place par l'État. Ceci explique que leurs variations soient proches de celles des recettes extra-aéronautiques, malgré leur forte corrélation au trafic.

Focus : la redevance passagers, qui représente plus de la moitié des redevances SPA, reste stable depuis 2017



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

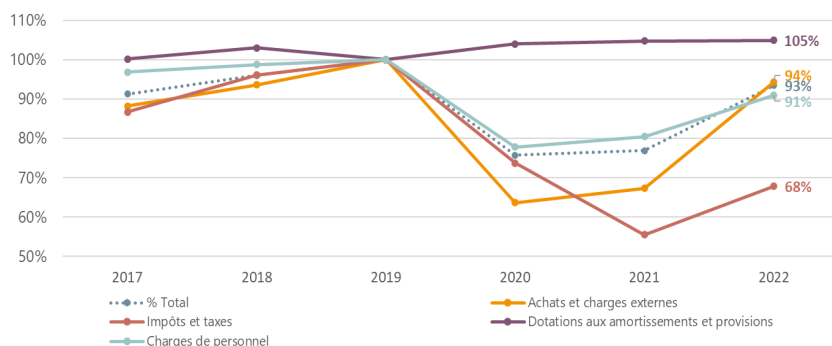
Au niveau du secteur, les redevances passagers représentent toujours plus de la moitié du revenu lié aux redevances SPA (54 % en 2022, contre 57 % en 2019).

La deuxième catégorie la plus représentée dans les produits SPA est la redevance de stationnement, dont la hausse pendant la crise sanitaire est liée au fait qu'elle est assise sur le nombre de mouvements commerciaux, qui ont baissé de manière moins importante que le nombre de passagers.

À ces redevances s'ajoutent d'autres redevances, représentant chacune moins de 1 euro HT par passager (redevance d'atterrissage, produits d'assistance aux PHMR, redevances accessoires).

Malgré la reprise du trafic et la poussée de l'inflation, les charges d'exploitation du secteur restent en dessous du niveau de 2019, conséquence des mesures prises lors de la crise sanitaire

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

Les dotations aux amortissements et provisions sont globalement stables par nature. En effet, les amortissements, qui en constituent la majorité, résultent de charges linéaires calculées sur des investissements passés.

À l'inverse, l'augmentation de 33 % des autres achats et charges externes entre 2021 et 2022 témoigne de la reprise de l'activité et des tensions inflationnistes.

En revanche, le niveau 2022 des charges de personnel est inférieur de 9 % à celui de 2019 et reflète le recul des effectifs du secteur, soit 777 ETP de moins.

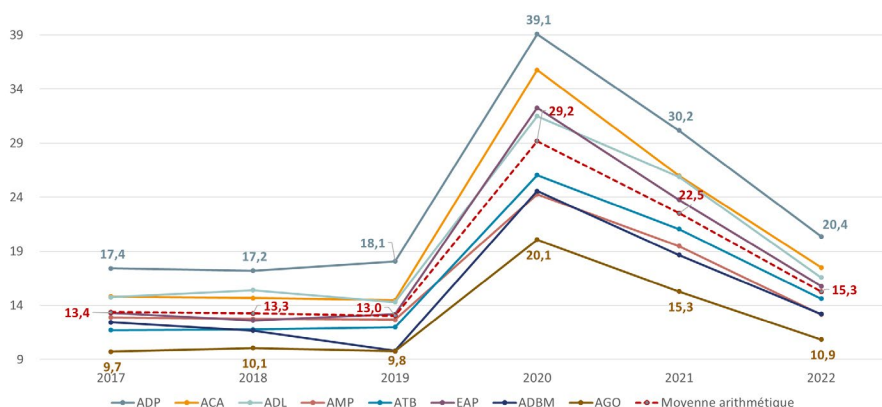
Enfin, les impôts et taxes restent à un niveau très faible par rapport aux années précédant la crise sanitaire (32 % en deçà de 2019), traduisant une baisse structurelle, marquée par les évolutions législatives sur la fiscalité (baisse des impôts de production, en particulier de la CVAE).

Hormis ADP et AGO dont les coûts d'exploitation par unité de trafic s'éloignent de la moyenne sectorielle, ceux des autres aéroports régionaux sont relativement proches

Après une forte augmentation durant la crise sanitaire, l'année 2022 marque le retour à un niveau de coûts d'exploitation par unité de trafic proche des standards d'avant crise. Cette situation se vérifie pour l'ensemble des aéroports. Ainsi, en moyenne, une unité de trafic (soit 1 000 passagers ou 100 tonnes de fret ou de poste) coûte 15,3 milliers d'euros HT aux sociétés aéroportuaires, contre 13,0 milliers d'euros HT en 2019.

Le coût par unité de trafic, en 2022, est relativement homogène entre les sociétés aéroportuaires régionaux (hormis AGO). En effet, ADP et AGO se distinguent par un coût d'exploitation par unité de trafic divergeant de près de 5 milliers d'euros HT de la moyenne des aéroports régionaux. 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.

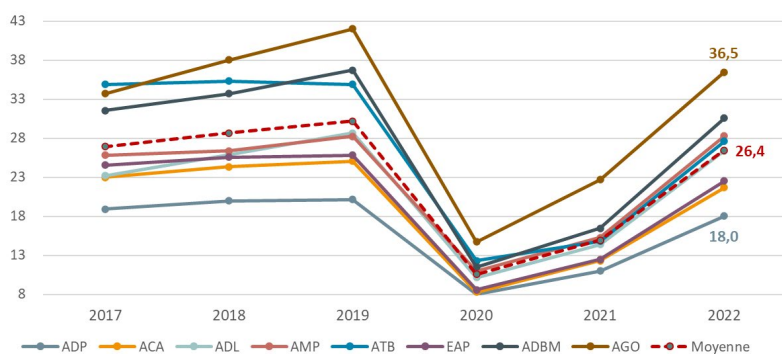
Évolution du coût moyen par société aéroportuaire (en milliers d'euros HT par unité de trafic)



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

Focus : Le rapport entre les unités de trafic et les effectifs fait apparaître des différences importantes selon les sociétés aéroportuaires

Évolution des unités de trafic par effectif (en ETP)



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

En moyenne, en 2022, chaque société aéroportuaire emploie un équivalent temps plein (ETP) pour 26,4 unités de trafic (soit un chiffre proche de 2017). 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.

À titre d'exemple, ADP se démarque par un faible ratio de passagers par ETP (près de 32 % en dessous de la moyenne). À l'opposé, 36,5 unités de trafic par ETP ont été traitées sur les plateformes d'AGO (supérieur de 38 % à la moyenne). Un calcul comparant les unités de trafic à la somme de la masse salariale et des achats et charges externes conduirait à une tendance similaire.

Le retour de la rentabilité est confirmé en 2022, même si la hiérarchie entre les différentes sociétés aéroportuaires a changé

À titre liminaire, 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 2022. Si elles donnent une vision ponctuelle de la rentabilité des entreprises régulées 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).

Les marges d'excédent brut d'exploitation (EBE) évoluent à la hausse, en 2022, pour toutes les sociétés aéroportuaires. Cette évolution traduit un retour à des niveaux très proches d'avant crise (en moyenne à 39 % en 2022 contre 40 % en 2019).

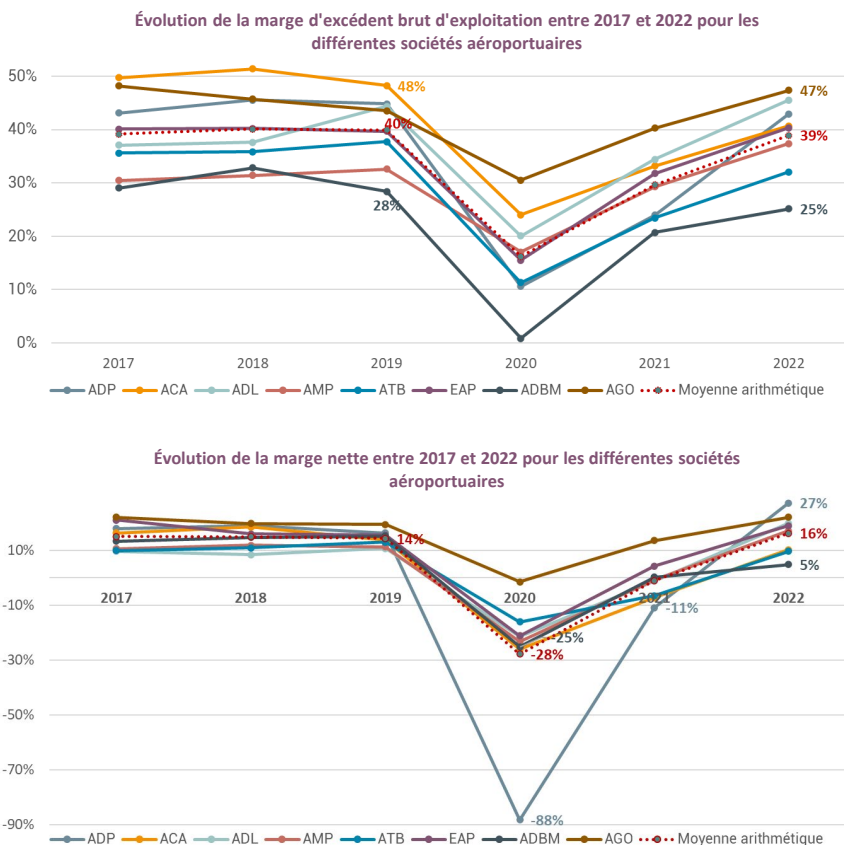
La hiérarchie établie en 2019 a toutefois changé. Les deux filiales de VINCI Airports, AGO et ADL, ont amélioré leur rentabilité et affichent en 2022 les marges les plus élevées du secteur. Il convient toutefois de noter qu'AGO est dans une situation particulière puisque ses bénéfices ne sont pas distribuables contractuellement tant que la situation concernant la concession actuelle n'est pas clarifiée.

Si ACA n'a plus la marge d'EBE la plus élevée, la société se maintient toujours au-dessus de la moyenne. ADP retrouve sa marge d'excédent brut d'exploitation de 2019. À l'opposé, ADBM et ATB affichent les marges d'EBE les plus faibles (respectivement 25 % et 32 % en 2022), très éloignées de la moyenne.

L'analyse de la marge nette confirme également le retour de la rentabilité dans le secteur aérien, qui s'établit en moyenne à 16 % en 2022 contre 14 % en 2019).

Aussi, si, en 2022, les marges nettes sont positives pour toutes les sociétés aéroportuaires, il existe des disparités entre elles plus importantes qu'avant crise. En effet, cette marge est environ cinq fois plus élevée pour ADP (à 27 %) que pour ADBM (à 5 %).

En particulier, la société ADP connaît un fort rebond de sa rentabilité nette après deux exercices très difficiles (-88 % en 2020, notamment à la suite de dépréciations sur des filiales internationales, et -11 % en 2021), favorisée notamment, en 2022, par des résultats financiers positifs et un faible taux d'impôt sur les sociétés effectif, après imputation du déficit fiscal accumulé les deux années précédentes.

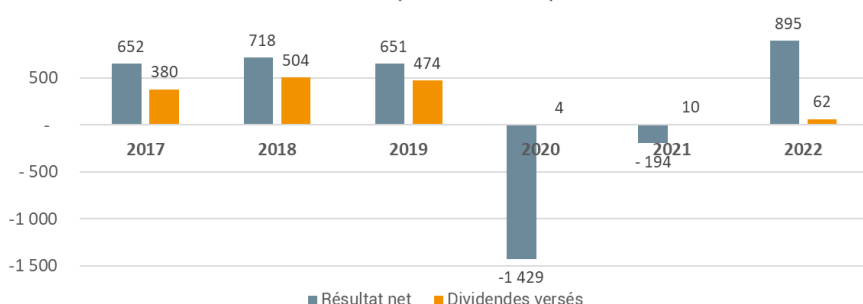


Source : ART, d'après les données transmises par les exploitants

Note de lecture : la marge nette en 2022 (24 %), présentée dans la section « Chiffres clés », diffère de la moyenne présentée sur le graphique ci-dessus (16 %). La première valeur consiste en une moyenne pondérée qui reflète la réalité du secteur tandis que la seconde est une moyenne arithmétique pour comparer individuellement les huit sociétés aéroportuaires entrant dans le champ de compétence de l'Autorité. Il en est de même pour la marge d'excédent brut d'exploitation.

Les bénéfices de l'année 2022 sont très supérieurs à ceux d'avant la crise sanitaire et laissent présager une reprise des versements de dividendes en 2023

Évolution du résultat net et des distributions entre 2017 et 2022 pour les différentes sociétés (en millions d'euros)



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

L'année 2022 marque le retour des profits pour les sociétés aéroportuaires avec un résultat net qui se rapproche du milliard d'euros pour les aéroports régulés par l'Autorité. C'est 32 % de plus que la moyenne des trois années d'avant crise.

Le versement de dividendes n'a toutefois pas repris en 2022, hormis pour ACA et ADL. La situation pourrait être différente en 2023. En effet, la décision de versement des dividendes intervient après que l'assemblée générale a affecté le résultat de l'année précédente.

2.4

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS ET DE L'ENDETTEMENT DES SOCIÉTÉS AÉROPORTUAIRES

Les sociétés aéroportuaires investissent moins qu'avant la crise sanitaire, particulièrement en termes de capacité, ce qui pourrait être le signe d'une adaptation de leur modèle économique

Les sociétés aéroportuaires ont augmenté de 22 % leurs investissements entre 2021 et 2022, sans pour autant atteindre un niveau équivalent à celui de 2020 et reste en retrait de 55 % par rapport au niveau de l'année de référence 2019.

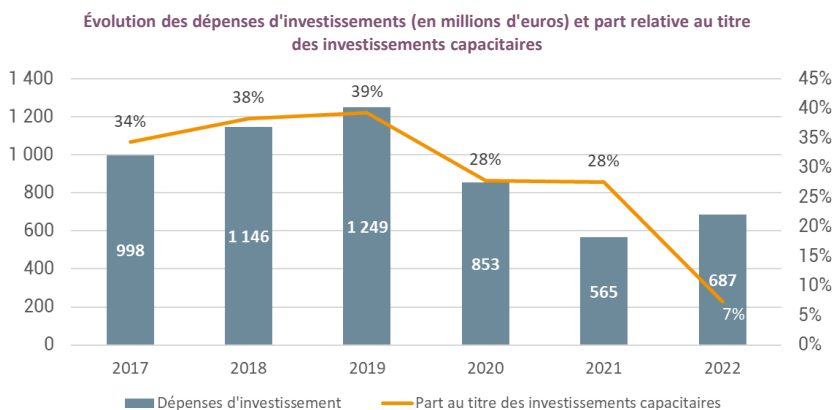
Les investissements capacitaires représentent 7 % du total cette année contre plus d'un tiers avant crise. Cette situation pourrait préfigurer de profondes mutations du secteur, privilégiant l'optimisation des capacités existantes et des investissements en faveur de la qualité de service ou de la transition écologique plutôt que l'augmentation de la capacité d'accueil.

Chiffres clés

► Bilan simplifié (en millions d'euros) :

En millions d'euros	2019	2021	2022
Immobilisations ⁽¹⁾	7 605	8 625	8 830
Capitaux propres	5 819	4 818	5 741
Dettes financières brutes	5 384	9 548	9 064
Ratio d'endettement	48 %	66 %	61 %
Trésorerie	1 861	2 648	2 722
Ratio de soutenabilité financière	2,2 x	11,1 x	4,0 x

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



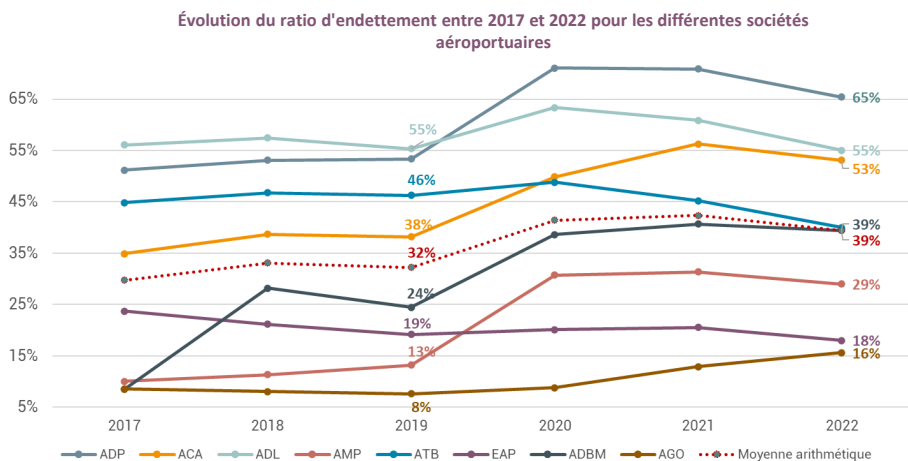
Source : ART, d'après les données transmises par les exploitants

Les sociétés aéroportuaires à capitaux publics restent faiblement endettées malgré la crise sanitaire

Les capitaux propres en 2022 sont très proches de leur niveau de 2019, contrairement au niveau d'endettement, qui a fortement augmenté sur la même période (+68%).

Par conséquent, si les ratios d'endettement des sociétés ont tous évolué à la baisse en 2022 (hormis AGO, qui est cependant la société la moins endettée), le niveau global reste plus élevé qu'avant crise (39 % en 2022 contre 32 % en 2019). Il conviendra d'observer dans la durée si ce niveau est conjoncturel ou structurel. Certaines sociétés comme AMP ont lancé des programmes d'investissement importants et ont levé des financements à cet effet.

Comme cela avait été constaté dans le premier rapport de la mission de suivi économique et financier, la stratégie d'endettement des aéroports reste toutefois très hétérogène, les sociétés entièrement détenues par des capitaux publics étant faiblement endettées comparées aux autres.



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

Note de lecture : le ratio d'endettement du secteur en 2022 (61 %), présenté dans la section « Chiffres clés », diffère de la moyenne présentée sur le graphique ci-dessus (39 %). En effet, le poids d'ADP est surreprésenté dans la première valeur tandis que la seconde est une moyenne arithmétique des ratios des huit sociétés aéroportuaires entrant dans le champ de compétence de l'Autorité.

3.1

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 ⁽¹⁾ : - 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 ⁽²⁾

¹La conception-construction de Notre-Dame-des-Landes a été abandonnée par l'arrêté du 24 octobre 2019 portant résiliation de la convention passée entre l'Etat 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.

²Ou BSL pour la partie suisse et MLH pour la partie française.

3.2 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).
Charges d'exploitation	Les « charges d'exploitation » comprennent les (i) achats et charges externes, (ii) les charges de personnel, (iii) les impôts et taxes, (iii) les autres charges d'exploitation et (iv) 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 : - Domestique : liaisons vers/depuis les aéroports de France métropolitaine ; - Espace 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) ; - International : liaisons vers les autres pays d'Europe hors Schengen, autres continents et DOM-COM (Départements, Régions et Collectivités d'Outre-Mer).
Indice de Herfindahl-Hirschman (HHI)	L'Indice de Herfindahl-Hirschman normalisé est un outil permettant de mesurer la concentration du marché : 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'agréger 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	Il correspond aux recettes diminuées des charges d'exploitation.

Avertissement

Les résultats présentés 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 : Philippe Richert

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

Auteurs : Chloé Jean-Baptiste Lapu, Toni Vialette

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

Dépôt légal : Décembre 2023

ISSN : 3001-3534

L'édition du Suivi économique et financier des aéroports – Bilan 2022 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