



Mercredi 9 juillet 2008

# COMMUNIQUÉ DE PRESSE

## Les aéroports français face aux mutations du transport aérien

Les juridictions financières publient ce jour un rapport thématique sur les aéroports français face aux mutations du transport aérien.

Au moment où la décentralisation de 154 aéroports commerciaux, résultant de la loi du 13 août 2004, et les profondes transformations statutaires intervenues pour Aéroports de Paris et les douze grands aéroports régionaux à la suite de la loi du 20 avril 2005 commencent à produire leurs effets, ce rapport thématique dresse un premier bilan des transformations du paysage aéroportuaire français.

### 1/ Les situations économiques et financières sont très contrastées selon les trois catégories qui segmentent le secteur aéroportuaire :

- La plupart des aéroports locaux, désormais décentralisés, sont en **déficit chronique**. Ils assurent le maintien de leur activité essentiellement grâce aux subventions des collectivités territoriales. Rapportées au nombre de passagers, ces subventions atteignent parfois des montants très significatifs qui conduisent à s'interroger sur la pertinence du maintien de certaines plates-formes.
- Les grands aéroports régionaux, restés propriété de l'Etat, atteignent à peine l'**équilibre financier** alors que le nombre de passagers accueillis devrait leur permettre de dégager des profits.
- En revanche, Aéroports de Paris présente des résultats nettement **bénéficiaires**. Les hausses des redevances dont ADP bénéficie, l'importance du trafic dû à l'attrait de la région parisienne et au rôle de plate-forme de correspondances (hub) d'Air France-KLM expliquent largement cette situation.

2/ **La qualité du service reste insuffisante à ADP** malgré certaines améliorations. Des points noirs demeurent (circulation dans les terminaux, information donnée aux passagers, gestion des files d'attente, conditions de transport des passagers entre les avions et les aérogares, notamment). Les hausses tarifaires consenties par l'Etat sur les redevances payées par les passagers n'ont pas eu comme contrepartie une amélioration suffisante de la qualité de service. A cet égard, le volet « qualité » du contrat de régulation économique (CRE) signé par ADP avec l'Etat semble insuffisant.

La loi du 20 avril 2005 confie par ailleurs à ADP la mission de coordonner l'action des différents intervenants (compagnies aériennes, sous-traitants, services de l'Etat). Les modalités de mise en œuvre de cette dimension cruciale de la gestion aéroportuaire sont encore à définir.

3/ **L'émergence des compagnies à bas coûts** représente une opportunité mais aussi une source de fragilité, notamment pour certains petits aéroports dont la survie en dépend.

Ces aéroports se disputent des trafics nouveaux au prix parfois d'investissements importants sans garantie sur la pérennité des dessertes.

