



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

OBSERVATOIRE DES COÛTS DE TOUCHÉE 2025

Analyse et comparaison des coûts de touchée, par aéroport, d'un Airbus A320 exploité par un transporteur à bas-coûts en 2025

Analyse et comparaison des coûts de touchée, par aéroport, d'un A320 exploité par un transporteur à bas-coûts avec un Airbus A320 exploité par un transporteur traditionnel



Points marquants

L'observatoire présente diverses approches complémentaires (nationale, par catégories d'aéroports, structurelle, temporelle) afin de couvrir les différentes problématiques liées au coût de touchée pour un Airbus A320 exploité par un transporteur à bas-coûts (TBC) en 2025. Il permet aussi de comparer le mode d'exploitation d'un TBC avec un transporteur traditionnel utilisant un A320. Il s'agit de la 5^{ème} édition de ce rapport : par rapport à la précédente édition, les résultats ont été actualisés pour l'année 2024. Dans sa volonté de raccourcir ses processus de production de statistiques, la DGAC intègre aussi désormais les résultats de l'année en cours, c'est-à-dire concernant l'année 2025.

A l'image des années précédentes, le positionnement concurrentiel¹ des aéroports français est nuancé selon leur catégorie et selon les pays auxquels ils sont comparés. Dans un contexte de reprise différenciée du trafic en 2025 à l'échelle européenne (reprise plus dynamique au sud de l'Europe qu'au nord), on peut retenir les points marquants suivants :

- Le coût de touchée par passager (moyenne pondérée²) s'établit, en 2025, à 41,7 € pour l'ensemble des aéroports du panel (+ 4,2 € par rapport à 2023, en progression de + 11%). Le rythme annuel de la progression a été proche en 2024 (+ 2 €, + 5 % par rapport à 2023) et 2025 (+ 2,2 €, + 5 % par rapport à 2024) ;
- Pour les aéroports français, le coût de touchée en 2025 s'établit à 40,7 € par passager (+ 7,2 € par rapport à 2023, en progression de + 21%). Le rythme annuel de la progression a été très inégal entre 2024 (+ 0,9 €, + 3 % par rapport à 2023) et 2025 (+ 6,3 €, + 18 % par rapport à 2024) ;
- Trois pays (Danemark, Pays-Bas et France) affichent des coûts de touchée en très forte progression (supérieure à la moyenne européenne entre 2023 et 2025 qui s'établit à + 11 %). La hausse de la fiscalité concerne ces 3 pays dont, pour la France, la révision des tarifs de solidarité (TSBA) en France à compter du 1^{er} mars 2025. La hausse des redevances aéroportuaires touche particulièrement les Pays-Bas ;
- Les pays suivants connaissent une hausse supérieure à + 10 % de leurs coûts : Allemagne, Pologne, Portugal, Autriche et Norvège ;
- Plusieurs pays enregistrent une baisse de leurs coûts entre 2023 et 2025 : Irlande, Grèce, Suède et Hongrie (pour ces deux derniers pays en raison de la suppression d'une taxe sur les billets d'avion en 2025) ;

¹ Il s'agit du positionnement concurrentiel prix étudié dans cet observatoire à l'exclusion des autres facteurs de compétitivité des aéroports : qualité des infrastructures, zone de chalandise, desserte multimodale ...

² Cf. partie 3 « méthodologie »

- L'année 2025 a montré d'importantes divergences entre les différents pays en matière de fiscalité : création d'une taxe sur les billets d'avion au Danemark mais suppression de celle-ci en Suède ; forte augmentation de la TSBA en France mais réflexion en cours en Allemagne pour diminuer les montants de la taxe sur les billets d'avions ; suppression de la taxe sur les billets d'avion en Hongrie créée en 2022 mais augmentation des tarifs de la taxe aux Pays-Bas créée en 2021 ... ;
- Le positionnement concurrentiel de l'ensemble des catégories d'aéroports français s'est dégradé en 2025 du fait de la hausse des coûts de touchée supérieure à la moyenne européenne ;
- Les aéroports « régionaux³ » français (Bordeaux, Lyon, Nantes ...) affichent un coût de touchée supérieur de 3 % à la moyenne du panel ;
- Les aéroports de proximité de < 1 million de passagers, dont certains sont très dépendants du trafic généré par les transporteurs à bas-coûts⁴, présentent des coûts souvent supérieurs aux aéroports des pays d'Europe du Sud (+ 42 % en moyenne), une problématique à souligner dans le cadre de la captation des flux touristiques européens nord - sud ;
- La France et l'Allemagne sont les seuls pays dans lesquels la part des taxes gouvernementales est majoritaire dans le coût de touchée (respectivement 63 % et 51 %). La part des taxes gouvernementales dépasse le seuil de 15 % dans 8 autres pays européens ;
- Pour l'ensemble des aéroports du panel, un aller-retour « A320 TRADI » (exploité par une compagnie « traditionnelle ») est facturé, en moyenne, 5 % plus cher qu'une rotation « A320 TBC » soit une différence de 2,3 € par passager. Ce constat est observé dans tous les pays mais l'écart est le plus important en France (6%, soit un différentiel de 2,4 € par passager) ;
- Sur la période 2012-24, chaque année, la hausse des coûts de touchée en France a toujours été inférieure à celle de l'inflation. En 2025, cette situation pourrait, pour la première fois, changer avec un coût de touchée dépassant le niveau de l'inflation.
- Sur la période 2012-25, la hausse des coûts de touchée en France reste inférieure à la moyenne européenne, très en-deçà de celle observée dans certains pays (Allemagne, Pays-Bas ...), mais très supérieure à celle d'autres pays tels que l'Espagne ;
- Au sein du périmètre couvert par les coûts de touchée, la prise en compte de la problématique environnementale par les aéroports est réalisée sous la forme de modulations tarifaires de certaines redevances et / ou la création de redevances spécifiques est de plus en plus

³ Cf. définition dans la partie méthodologie

⁴ hors la situation spécifique des aéroports Corse (taxe à l'embarquement et au débarquement)

fréquente. 13 pays sont concernés sur les 22 pays présents dans le panel, soit 65 aéroports sur un total de 137. Plus de la moitié des aéroports français (21 sur 33) ont intégré des redevances environnementales et toutes les catégories d'aéroports (à l'exception de la catégorie bas-coûts) sont représentées.

Partie 1

Présentation de l'observatoire des coûts de touchée

Contexte

La première édition de l'observatoire des coûts de touchée date de 2020⁵. L'observatoire se présente *« comme un outil d'analyse permettant, d'une part, de mieux comprendre les facteurs compétitifs liés à la fiscalité et aux coûts des aéroports et des services terminaux de navigation aérienne (redevances aéroportuaires et de navigation aérienne) et, d'autre part, de situer le positionnement concurrentiel des aéroports métropolitains qui représentent une part majoritaire de l'activité des transporteurs français, par rapport à leurs homologues européens »*.

Les choix relatifs au panel d'aéroports, aux aéronefs et à leurs modes d'exploitation, répondent à l'objectif d'appréhender au mieux le marché concurrentiel entre les aéroports pour les clients que constituent les compagnies aériennes.

Les résultats présentés dans cet observatoire sont particulièrement pertinents dans le cadre de la concurrence entre aéroports européens pour capter les flux touristiques, notamment entre l'Europe du nord et du sud, opérés par les transporteurs. Ces résultats ne peuvent pas être extrapolés pour des interprétations liées aux marchés court et moyen-courrier des flux en correspondance ou pour les marchés long-courriers.

Définition et périmètre de l'observatoire des coûts de touchée⁶

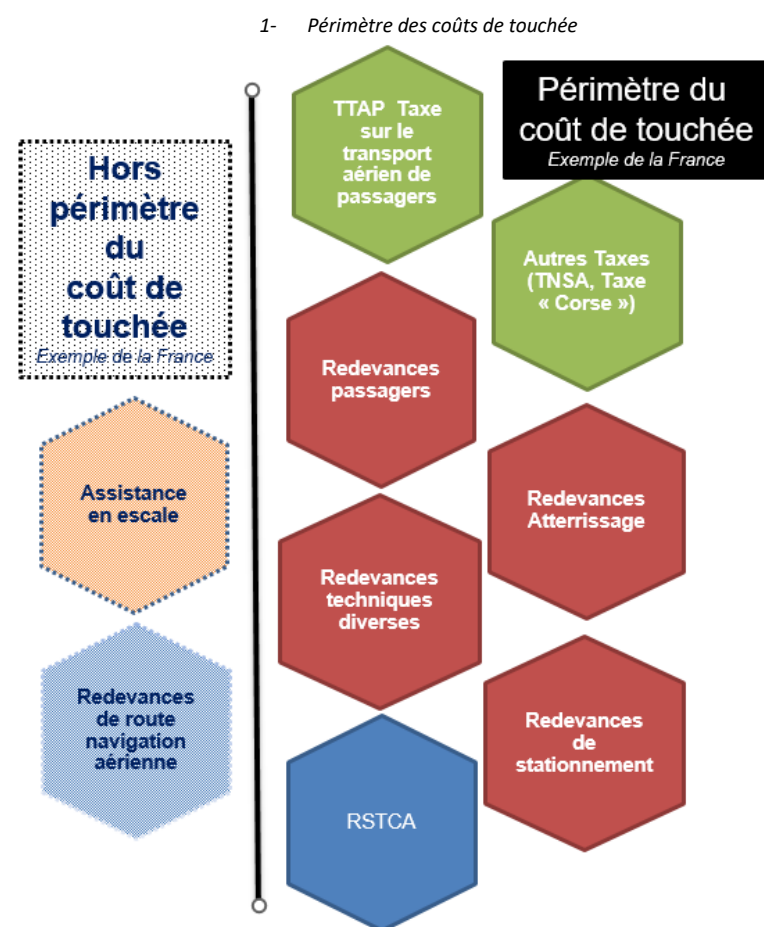
Le coût de touchée, pour une rotation⁷ d'un aéronef, est défini dans cette étude, comme *« l'ensemble des prestations facturées sous forme de taxes ou de redevances, à une compagnie aérienne pour effectuer l'atterrissage, la circulation au sol, le stationnement et le décollage de l'aéronef, le débarquement et l'embarquement des passagers »*. Le périmètre de l'étude ne comprend pas les prestations d'assistance en escale qui font l'objet de contrats commerciaux dont les contenus négociés ne sont pas publics. Les redevances de navigation aérienne sont prises en compte pour les services terminaux de circulation aérienne (RSTCA). Les redevances de contrôle en route sont exclues.

Le périmètre des taxes et redevances servant au calcul du coût de touchée, pour la France, est résumé par la figure suivante. A l'échelle européenne, les intitulés des redevances aéroportuaires et les services rendus qui y sont attachés peuvent différer d'un aéroport à l'autre.

⁵ Ses objectifs ont été définis dans le document « Stratégie nationale du transport aérien 2025 » issu des travaux des Assises nationales du transport aérien

⁶ Les détails sont apportés dans la partie 3 « Méthodologie »

⁷ La prise en compte d'une rotation permet de s'assurer de l'application de l'assiette de certaines taxes et/ou redevances facturées soit à l'atterrissage, soit au décollage



Source : DGAC/DTA-SDE3

L'ordonnance n°2021-1843 du 22 décembre 2021 a, notamment, créé un code des impositions sur les biens et services (CIBS) qui se substitue au code général des impôts (CGI). Concernant le transport aérien, depuis le 1^{er} janvier 2022, il existe une « taxe sur le transport aérien de passagers » définie par l'article L422-13 du CIBS qui comporte plusieurs tarifs : tarif de l'aviation civile (ex TAC), tarif de solidarité (ex TSBA), tarifs de sûreté et de sécurité (ex TAP) et tarif de péréquation aéroportuaire (ex-majoration de la TAP). Ce changement de structure et de vocable ne change ni la nature ni la structure de la taxe dont les termes « Taxe de solidarité et/ou TS et/ou TSBA » continuent à être utilisés dans ce rapport.

Ce périmètre d'étude correspond à une vision « compagnie » du coût de touchée, c'est à dire l'ensemble des prestations qu'elle devra payer pour réaliser une rotation dans un aéroport, hors coûts d'assistance en escale et de redevances de route.

Le coût de touchée est exprimé en € par passager. Le fret est exclu du périmètre de l'observatoire.

Interprétation des données collectées ⁸

L'interprétation des données collectées, traitées et restituées par la DGAC dans l'observatoire, doit se faire au regard des cinq paramètres suivants⁹ :

1. Tarifs publics : Les données collectées correspondent aux tarifs publics publiés dans les guides tarifaires des aéroports, appliqués au 1^{er} juin¹⁰ de l'année considérée et pour une liaison aérienne exploitée depuis plus de 3 ans.

2. Périmètre des services facturés dans les coûts de touchée : Le périmètre des services facturés dans le coût de touchée diffère selon les pays, voire les aéroports d'un même pays. Aux taxes et redevances aéroportuaires peuvent s'ajouter d'autres moyens de financement de certaines missions couvertes totalement ou partiellement par les coûts de touchée. Le cas particulier du financement des missions de sûreté (inspection filtrage des passagers, bagages cabines et bagages en soute) est décrit dans la partie « méthodologie ».

3. Assistance en escale : Le périmètre de l'étude menée pour l'observatoire ne comprend pas les prestations d'assistance en escale qui font l'objet de contrats commerciaux, et ne font donc l'objet ni de taxes, ni de redevances. Ces coûts sont propres à chaque compagnie, fonction de leurs besoins et de leur pouvoir de négociation.

4. Taxes vs Redevances : La classification est celle proposée par la société RDC Aviation. Elle doit être appréciée au regard des différentes définitions juridiques existantes (réglementation OACI, réglementation nationale de chaque pays du panel).

5. Traitement des bagages : Le paramètre retenu est celui de passagers voyageant sans bagages enregistrés en soute.

Panels des aéroports¹¹

Jusqu'à trois critères statistiques ont été pris en compte pour constituer les catégories du panel d'aéroports européens¹² :

- le volume du trafic annuel avec un seuil minimum de 200.000 passagers annuels¹³. Ces aéroports sont au cœur des stratégies concurrentielles des compagnies aériennes en Europe ;
- la part du trafic réalisé par les compagnies à bas-coûts ;
- la connectivité des aéroports¹⁴.

⁸ Pour l'observatoire des coûts de touchée, la DGAC a utilisé les données de la société RDC Aviation

⁹ Les détails sont apportés dans la partie 3 « Méthodologie »

¹⁰ Exceptionnellement, la suppression de la taxe sur les billets d'avions en Suède au 1er juillet en 2025 a été intégrée aux résultats des aéroports suédois même si l'ensemble des autres paramètres datent du 1er juin 2025

¹¹ Les détails sont apportés dans la partie 3 « Méthodologie »

¹² Uniquement les aéroports métropolitains pour la France

¹³ Le panel ayant été défini par rapport au trafic 2016 (source DGAC).

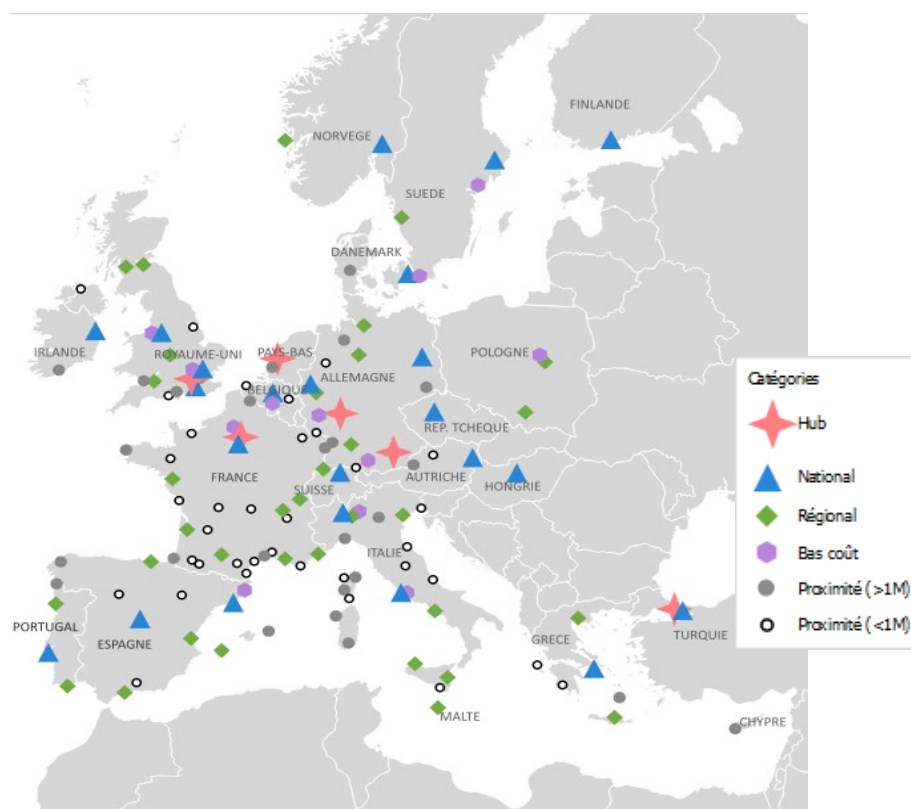
¹⁴ Utilisation des travaux de l'ACI Europe, indice de connectivité

Les dimensions socio-économiques et géographiques ont été prises en compte à l'échelle des grandes agglomérations européennes qui comptent plusieurs aéroports dans le panel¹⁵.

Le panel comporte 137 aéroports (nombre identique à l'année précédente¹⁶) représentant 22 pays et classés selon 6 catégories et permet une meilleure représentativité par pays (cf. figure 3) :

- aéroport de type « hub » ;
- aéroport de type « national » ;
- aéroport de type « bas coûts » ;
- aéroport de type « régional » ;
- aéroport de type « proximité de plus de 1 million de passagers » ;
- aéroport de type « proximité de moins de 1 million de passagers » (et plus de 200.000 passagers annuels).

2- Carte d'Europe du panel des aéroports



Source : DGAC/DTA-SDE3

¹⁵ Cette approche partage des points communs avec les critères édités par la Commission (article 60 des Lignes directrices sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes, 2014/C 99/03) pour définir les relations financières entre les aéroports et les compagnies aériennes mais en diffère néanmoins par la non prise en compte d'autres critères tels que le PIB par habitant de zone (géographique) avoisinante, le fret ou les recettes générées par les activités non aéronautiques du gestionnaire d'aéroport.

¹⁶ Les détails sont apportés dans la partie 3 « Méthodologie »

Le panel est exhaustif pour les aéroports français dans les catégories couvertes par l'observatoire, et représentatif pour les aéroports européens. Le Royaume-Uni et l'Allemagne sont représentés dans toutes les catégories. L'Italie, l'Espagne et le Benelux sont représentés dans 5 des 6 catégories¹⁷.

Aéronef et modes d'exploitation

Cette édition de l'observatoire analyse le segment de marché le plus concurrentiel en Europe, les vols effectués en avion monocouloir A320 et opérés par les compagnies bas-coûts. Une mise en perspective est également proposée, avec l'exploitation de ce même aéronef par les compagnies traditionnelles.

Les données opérationnelles retenues (cf. partie 3 « Méthodologie ») permettent de calculer un coût de touchée, certes « théorique », car dépendant des critères retenus, mais néanmoins représentatif de la réalité du marché. Ainsi, dans la pratique, ces données permettent d'établir des comparatifs en objectivant les chiffres, et en établissant un référentiel commun entre les différents pays ou catégories d'aéroports du panel.

Présentation des données

Les données sont présentées de manière agrégée et anonyme à l'échelle du panel européen, des pays et des différentes catégories d'aéroports. Les travaux de l'observatoire n'ont pas vocation à publier les résultats individuels de chaque aéroport.

¹⁷ Pas d'aéroport de type « hub » pour l'Italie et l'Espagne et de type « régional » pour le Benelux

Partie 2

Analyse des données de l'observatoire des coûts de touchées

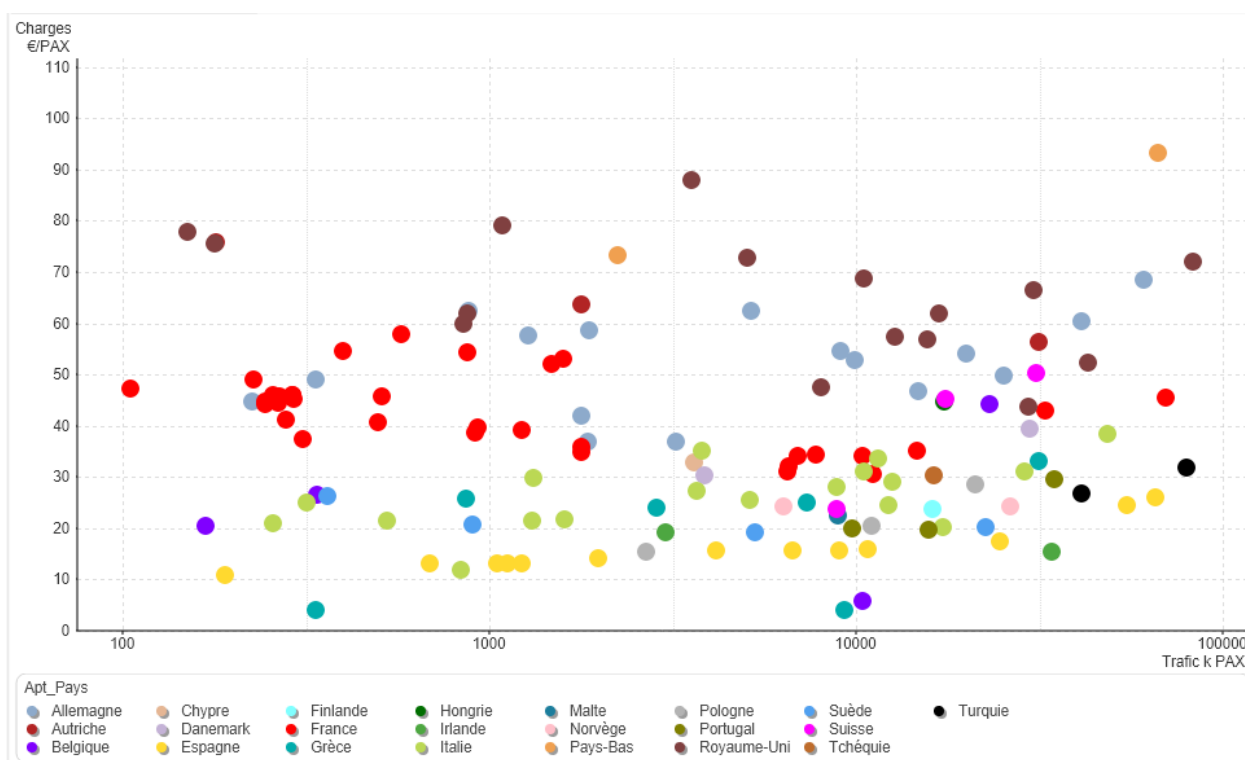
L'analyse suivante porte sur le mode d'exploitation « Airbus A320 TBC¹⁸ », année 2025¹⁹, pour une rotation effectuée au sein de l'Espace Economique Européen appartenant à l'espace Schengen, sauf mentions contraires.

A - Comment les aéroports français se situent-ils par rapport aux aéroports européens ?

A.1/ Panorama européen des coûts de touchée

Le coût de touchée par passager (moyenne pondérée²⁰) s'établit, en 2025, à 41,7 € pour l'ensemble des aéroports du panel (+ 4,2 € par rapport à 2023, en progression de + 11%). Le rythme annuel de la progression a été proche en 2024 (+ 2 €, + 5 % par rapport à 2023) et 2025 (+ 2,2 €, + 5 % par rapport à 2024). Pour les aéroports français, le coût de touchée en 2025 s'établit à 40,7 € par passager (+ 7,2 € par rapport à 2023, en progression de + 21%). Le rythme annuel de la progression a été très inégal entre 2024 (+ 0,9 €, + 3 % par rapport à 2023) et 2025 (+ 6,3 €, + 18 % par rapport à 2024).

Figure 1 : coût de touchée en € par passager (A320 TBC – 2025) En fonction du trafic total aéroport (échelle logarithmique en abscisse)



Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

¹⁸ A320 exploitée par un transporteur à bas-coûts

¹⁹ Et année 2024 mise aussi à jour depuis la précédente édition de l'observatoire

²⁰ Cf. partie 3 « méthodologie »

Les écarts²¹ entre pays européens peuvent être conséquents et se sont accrus en 2025 : les Pays-Bas, pays le plus cher, affichent des coûts 5,9 supérieurs à ceux de l'Irlande, pays le moins cher.

Un certain nombre de pays d'Europe du Nord et du centre affichent les coûts les plus élevés : Pays-Bas, Royaume-Uni, Allemagne, Autriche, Hongrie et Suisse qui se situent au-dessus de la moyenne européenne.

De nombreux pays d'Europe du Sud (Chypre, Turquie, Grèce, Malte, Portugal et plus particulièrement Espagne), marchés économiquement les plus dépendants du secteur touristique, présentent des coûts très inférieurs à la moyenne européenne.

Cette répartition géographique européenne nord- sud n'est cependant pas systématique. Ainsi, les pays scandinaves, l'Irlande et la Finlande affichent aussi des coûts inférieurs à la moyenne européenne.

Par rapport à 2023, la France s'est rapprochée de la moyenne européenne (indice 97 en 2025) en franchissant le seuil de 40 € par passager. La situation concurrentielle française est appréhendée plus finement par catégories d'aéroports dans la suite de l'observatoire.

La variation globale des coûts de touchée par passager au niveau européen cache des évolutions très disparates selon les pays du fait de l'évolution de l'équilibre entre la fiscalité et les redevances aéroportuaires :

- Trois pays affichent des coûts de touchée en très **forte progression** :

=> le **Danemark** (+ 57 %) avec l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion à compter du 1^{er} janvier 2025 : 30 couronnes danoises soit environ 4 € par passager pour une destination européenne (ce tarif passera à 40 couronnes en 2028 et 50 couronnes en 2030, soit environ 6,7 € par passagers²²). Une partie des recettes de cette taxe devrait être utilisée pour financer la transition écologique du secteur de l'aviation nationale du pays ;

=> les **Pays-Bas** (+ 36%), pays le plus cher du panel européen depuis 2023, augmentent de nouveau leurs coûts de touchée en 2025. La taxe sur les billets d'avion passe de 26,43 € en 2023 pour les passagers à destination de l'Europe à 29,69 € en 2025 et les redevances aéroportuaires augmentent significativement, notamment pour l'aéroport d'Amsterdam. Celui-ci a annoncé en octobre 2024 une hausse de 37 % de ses redevances sur la période 2025-2027²³. Pour 2025, cela se traduit par une hausse supérieure à 7€ pour la redevance passager ;

²¹ Moyenne pondérée par pays

²² Pour les vols moyen-courriers, le tarif est de 250 couronnes danoises, soit environ 33 € (augmentation annuelle pour atteindre 310 couronnes en 2030) ; pour les destinations lointaines, ce tarif est de 300 couronnes, soit 40 € (augmentation annuelle pour atteindre 410 couronnes en 2030)

²³ <https://news.schiphol.com/new-charges-funding-better-quality-and-less-noise-at-schiphol/>? « The increase in charges is driven by exceptionally high inflation and sharply increased interest rates over the past three years. As follows from law, the charges also include compensation for the losses made during the pandemic years. The charges are increasing by 41% in 2025 and 5% in 2026 and decreasing by 7,5% in 2027* »

=> la **France** (+ 21 %) avec la réforme de la taxe de solidarité entrée en vigueur au 1^{er} mars 2025 et la hausse des tarifs de la T2S pour de nombreux aéroports de catégorie 3. Les détails de ces évolutions sont analysés dans la partie A.2 ;

- Cinq pays connaissent une hausse supérieure à + 10 % de leurs coûts :

=> **Allemagne**. La hausse (+ 16 %) provient à la fois de l'évolution des redevances aéroportuaires et de la taxe sur les billets d'avion. Les redevances passagers progressent d'environ + 2 € entre 2023 et 2025. C'est ainsi le cas pour le plus grand aéroport du pays, Francfort. Côté fiscalité, au 1^{er} mai 2024, la taxe est passée de 12,73 € à 15,53 € par passager pour un vol européen. En avril 2025, les partis conservateurs allemands de l'Union et les sociaux-démocrates ont annoncé un accord de coalition comprenant une réduction des taxes sur l'aviation et un plan visant à annuler l'augmentation de la taxe sur les passagers aériens de l'année dernière. Néanmoins, cette intention ne s'est pas encore traduite par une décision et, au moment de la réalisation de cet observatoire, le niveau de la taxe applicable restait celui de l'augmentation décidée en mai 2024.

=> **Pologne, Portugal, Autriche et Norvège**. Pour ces pays, la hausse varie entre + 11 % et + 13 % entre 2023 et 2025 avec une évolution en absolue (en €) plus importante pour l'Autriche dont le coût de touchée est plus élevé que la moyenne européenne. La hausse des redevances aéroportuaires alimente cette évolution.

En **Pologne**, il convient de noter une hausse des redevances de navigation aérienne pour l'ensemble des aéroports en 2024 et une augmentation notable de la redevance passager pour l'aéroport de Varsovie en 2025.

La hausse est alimentée par la redevance passager au **Portugal**.

En **Autriche**, la fiscalité restant inchangée sur la période (12 € par passager pour un vol européen), la hausse est alimentée par la croissance de la redevance passager pour l'ensemble des aéroports.

La **Norvège** constitue un cas « à part » : l'effet de la baisse de la fiscalité entre 2024 et 2025 (la taxe sur les billets est passé de 85 NOK en 2024 à 60 NOK en 2025 par passager pour un vol européen, soit une réduction d'environ 2 € par passager) a été plus que compensée par une hausse très forte des redevances aéroportuaires (notamment passagers) sur la même période ;

- La **Turquie** et l'**Italie** affichent une **stabilité** de leurs coûts.

Quatre pays enregistrent une **baisse** de leurs coûts entre 2023 et 2025 :

=> l'**Irlande** (- 3%) portée par une réduction des redevances (redevance de piste et redevance passager) ;

=> la **Hongrie**²⁴ (- 12 %) avec la suppression de la taxe sur les billets d'avion effective depuis le 1^{er} janvier 2025 ;

=> la **Grèce** (- 10 %) portée par la réduction de la taxe pour le développement et la modernisation des aéroports (Airport Development Fund ou « Spatosimo ») qui est passée de 12 € par passager en 2023 à 3 € le 1^{er} novembre 2024 pour tous les aéroports du pays. Cette réduction de 75 % de la fiscalité a cependant été contenue par la hausse des redevances aéroportuaires entre 2024 et 2025, notamment la redevance passager qui augmente d'environ 6€ par passager pour la majorité des aéroports du pays ;

=> la **Suède** (- 18 %) qui a supprimé au 1^{er} juillet 2025 la taxe sur les billets d'avions²⁵. Le ministre de l'infrastructure et du logement, a déclaré que cette décision « *permettra d'investir dans l'aviation suédoise et de rendre la Suède plus compétitive... (et garantira) ... une bonne accessibilité dans l'ensemble de notre long pays* ».

3 – Coût de touchée €/pax (ordre décroissant 2025) – pays – indice 100 Ensemble panel (Fr + Europe)

	2025	2024	2023	Indice 100 (2025)	Δ 2025 /2023
Pays-Bas	92,4	76,6	67,8	221	36%
Royaume-Uni	61,9	59,5	57,0	148	9%
Allemagne	58,3	54,7	50,1	139	16%
Autriche	56,6	54,3	50,5	135	12%
Suisse	44,5	42,7	41,3	106	8%
Ensemble Panel (hors France)	41,9	40,2	38,1	100	10%
Ensemble Panel	41,7	39,6	37,6	100	11%
France	40,7	34,5	33,5	97	21%
Belgique	32,0	31,2	31,2	76	3%
Italie	30,9	31,0	30,6	74	1%
Turquie	30,0	29,9	30,0	72	0%
Grèce	25,9	29,0	28,8	62	-10%
Danemark	38,1	31,6	24,3	91	57%
Suède	20,0	25,7	24,2	48	-18%
Pologne	24,9	23,8	22,0	59	13%
Portugal	25,4	25,4	22,5	61	13%
Norvège	24,1	22,0	21,7	58	11%
Espagne	22,1	22,2	21,4	53	3%
Irlande	15,7	16,5	16,2	37	-3%

Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

Seuls les pays comportant au moins 2 aéroports sont mentionnés dans le tableau ci-dessus (Hongrie, Tchèque, Finlande, Chypre, Malte, pays avec un seul aéroport)

²⁴ Ayant un seul aéroport dans le panel, ce pays n'est pas mentionné dans la Figure 2

²⁵ Malgré la suppression de la taxe sur les billets d'avion, il existe toujours une taxe sur les billets pour financer la sûreté. Son montant est de 4,15 € par passager

La diversité des résultats pour les 137 aéroports du panel est importante. Ainsi, le coût de touchée par passager varie entre 4,0 € et 93,1 €, soit un rapport d'environ 23 (ce rapport n'était que de 15 en 2023)²⁶. L'écart-type est de 18,5 (contre 15,2 en 2023).

Le rapport entre les coûts de touchée par passager les plus élevés et les moins élevés constatés au sein d'un même pays diffère fortement selon les pays présentant au moins 4 aéroports dans le panel du fait des valeurs « extrêmes » affichées par la Belgique d'une part et la Suède d'autre part. Néanmoins, les différentes composantes tarifaires constituant les coûts de touchée semblent aboutir à une position d'équilibre du marché située dans un rapport compris entre 2 et 2,5 pour la plupart des pays. C'est le cas pour la France, avec des coûts de touchée relativement homogènes.

4– distribution des coûts de touchées par pays représentés par 4 aéroports minimum

	Allemagne	Belgique	Espagne	France	Grèce	Italie	Royaume-Uni	Suède	Panel Europe
CDT moyen pondéré	58,3	32,0	22,1	40,5	25,9	30,9	61,9	20,0	41,7
Nombre d'aéroports	16	4	13	33	6	18	16	4	137
Minimum en €	36,8	5,6	10,8	30,4	4,0	11,7	43,6	19,0	4,0
CDT Maximum en €	68,3	44,0	25,9	57,7	32,9	38,3	87,8	26,2	93,1
CDT Rapport +/- cher	1,9	7,8	2,4	1,9	8,2	3,3	2,0	1,4	23,1
Ecart type	9,3	15,9	4,4	7,2	12,2	6,4	12,2	3,2	18,5

Source : RDC/DGAC/DTA-SDE3

A.2/ La France : exemple d'une relative homogénéité des coûts (moyenne pondérée 40,7 € en 2025)

5– principaux résultats des coûts de touchées France comparé au Panel Europe (hors France)

	France	Panel Europe (hors France)
CDT moyen pondéré	40,5	41,9
Nombre d'aéroports	33	104
Minimum en €	30,4	4,0
CDT Maximum en €	57,7	93,1
CDT Rapport +/- cher	1,9	23,1
Ecart type	7,2	20,7

Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

La relative homogénéité des résultats affichés par les aéroports français (rapport de 1,9 entre les aéroports affichant le coût le plus élevé et le plus faible) s'explique par le fait qu'une partie des coûts de touchée est régie par une fiscalité avec des tarifs uniques. La combinaison des tarifs harmonisés de la TTAP²⁷ détaillée ci-après correspond à 39 % du coût de touchée moyen pondéré des aéroports français en 2025 :

²⁶ En enlevant les aéroports affichant les résultats les plus extrêmes, ce rapport est de 7,2 (en progression par rapport à 2023 où il s'établissait à 6,8)

²⁷ Depuis le 1^{er} janvier 2022, il existe une « taxe sur le transport aérien de passagers » définie par l'article L422-13 du CIBS qui comporte plusieurs tarifs : tarif de l'aviation civile (ex TAC), tarif de solidarité (ex TSBA), tarifs de sûreté et de sécurité (ex TAP) et tarif de péréquation aéroportuaire (ex-majoration de la TAP). Ce changement de structure et de vocabulaire ne change ni la nature ni la structure de la taxe dont les termes « Taxe de solidarité et/ou TS et/ou TSBA » continuent à être utilisés dans ce rapport.

- Tarif aviation civile de la TTAP (ex-TAC), 5,14 €²⁸ ;
- Tarif solidarité de la TTAP (ex-TSBA), 7,40 €²⁹ depuis le 1^{er} mars 2025 avec la réforme votée lors de la loi de finances 2025. Auparavant, le tarif le passager voyageant en classe économique à destination de l'Europe s'établissait à 2,63 € ;
- Tarif de péréquation aéroportuaire, ex-majoration qui concerne l'ensemble des aéroports du panel (classes 1, 2 et 3) : ce tarif qui s'établissait à 0,90 € par passager en 2023 est passé à 1€ en 2024 puis 1,25 € en 2025.
- Redevance pour services terminaux de circulation aérienne, RSTCA, avec un coût moyen par passager de 2,16 €³⁰ en 2025 ;

Les principales divergences ont pour origine, d'une part, certaines taxes dont les règles sont fixées par l'Etat et, d'autre part, les redevances aéroportuaires dont les tarifs reflètent la structure des coûts et la stratégie compétitive de chaque aéroport :

- Une taxation spécifique à certains aéroports du panel :
 - o Taxe sur les nuisances sonores aériennes, TNSA. Les aéroports du panel sont concernés (Nantes, Paris-Orly, Paris-CDG, Toulouse, Bordeaux, Marseille, Beauvais et Nice,³¹). Le calcul basé sur les caractéristiques techniques de l'aéronef aboutit à une taxation par passager maximale de 0,69 € à Nantes ;
 - o Taxe d'embarquement et de débarquement assise sur les passagers fréquentant les aéroports corses³² (4,57 €) ;
- Une modulation du niveau des tarifs de sécurité et de sûreté (T2S) de la TTAP (ex-TAP, taxe d'aéroport)³³.

La fourchette des tarifs de T2S des aéroports de classe 3 (ceux avec le moins de trafic³⁴) a fortement évolué entre 2023 et 2025 : le tarif le plus élevé pour les aéroports de classe 3 s'établissait à 16 € par passager en 2023 puis 17,2 € en 2024 et 20 € en 2025.

Au sein de cette catégorie, on distingue les ensembles suivants : - des aéroports, millionnaires en termes de trafic annuel passagers se situant entre 10 € et 12,5 € (Lille, Strasbourg, et Montpellier) ; - un groupe d'aéroports entre 13 et 20 € (Carcassonne, Biarritz, Brest, Perpignan, Bastia, Ajaccio) ; - un groupe, majoritaire en nombre, se situant au tarif maximum de 20 €. L'aéroport de Beauvais constitue une exception avec un tarif T2S de 7,7 € en 2025 ;

La fourchette des tarifs de T2S des aéroports de classe 2 (Lyon, Nice, Marseille, Toulouse) a elle aussi varié d'autant plus que certains aéroports ont quitté cette catégorie en 2023 pour la réintégrer en 2025 compte tenu du trafic constaté sur les 3 dernières années concernées (Bordeaux et Nantes) se situe entre 8,60 € et 9,50 € en 2025. Ces aéroports affichent des tarifs globalement plus bas que les aérodromes de classe 3 : ils bénéficient de la possibilité

²⁸ Passagers voyageant en classe économique, point à point à destination de l'espace Schengen

²⁹ Passagers voyageant en classe économique, point à point à destination de l'espace Schengen

³⁰ Tarifs calculés à partir de la MTOW d'un A320 Winglet de 77 tonnes. La liste des tarifs pour chaque aéroport est consultable ici : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000044595989/LEGISCTA000049804118/#LEGISCTA000049804118

³¹ Le Bourget hors panel et Lyon tarif fixé à 0 €

³² Article L422-29 du code des impositions des biens et services

³³ Pas de fret transporté dans les paramètres retenus

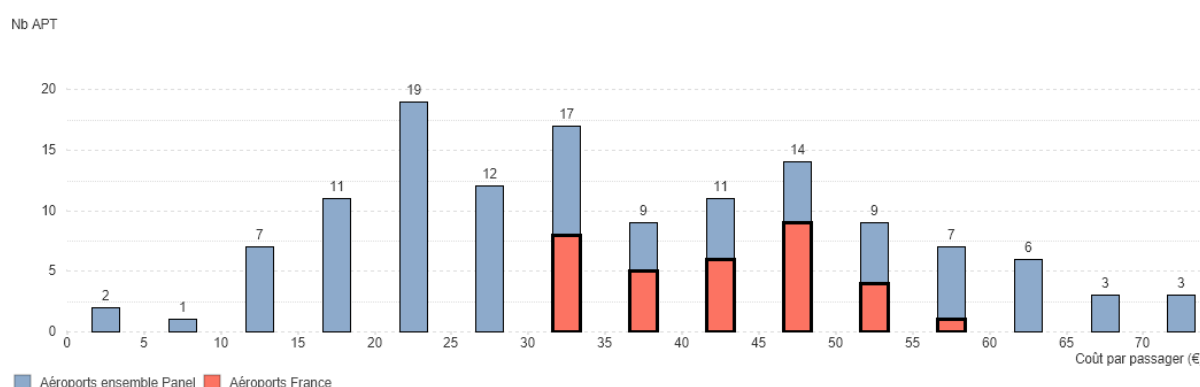
³⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000051348079>

d'économies d'échelle, liées à des volumes de trafic suffisant, leur permettant de mieux maîtriser leurs dépenses.

Les aéroports d'Aéroports de Paris constituent la classe 1 et leur tarif est de 11,80 € qui est demeuré inchangé sur la période 2023 - 2025 ;

La distribution des aéroports français reste parmi les plus homogènes d'Europe. Cette distribution s'est cependant déplacée entre 2023 et 2025 du fait de l'augmentation du coût de touchée. En 2023, les aéroports français occupaient les classes comprises entre 20 € et 40 € en 2025, les classes comprises entre 30 € et 55 € (Figure xx). Ce « déplacement » n'est pas propre à la France puisque désormais 3 aéroports européens dépassent les 70 € de coût de touchée par passager (aucun en 2023).

6 - nombre d'aéroports selon le coût de touchée par passager en 2025 – classe de 5€



Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

B - Comment la structure du coût de touchée des aéroports français se compare-t-elle aux aéroports européens ?

Le financement par **redevances aéroportuaires** est prédominant. Elles représentent une part majoritaire des coûts de touchée pour l'ensemble des pays du panel à l'exception de la France (à l'image des années précédentes) et de l'Allemagne. Par ailleurs, il s'agit du mode de facturation exclusif pour un pays, Chypre³⁵.

Les **redevances de navigation aérienne jouent un rôle minoritaire dans l'ensemble des pays du panel, en rapport avec la part des prestations** rendues pour effectuer une rotation complète. La part la plus élevée est atteinte en Suisse (11 %) et en Irlande (9 %). A contrario, de telles redevances ne représentent que 1 % du coût de touchée en Espagne.

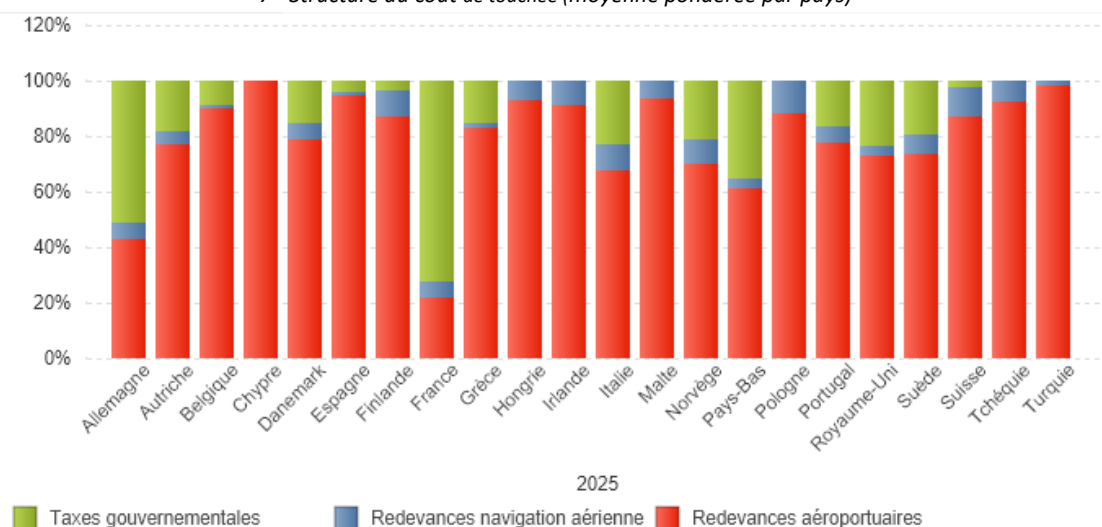
La France était traditionnellement le seul pays dans lequel les **taxes³⁶ gouvernementales** représentent une part majoritaire (63 %) du coût de touchée en 2025. Cette part est en progression de 5 points par rapport à 2023 du fait des hausses de tarifs de la TSBA et de la T2S. Les taxes représentent 51 % du coût de touchée en Allemagne en 2025 (2 points de plus qu'en 2023) devenant le second pays à passer le seuil des 50 %.

Un nombre croissant de pays dépassent des seuils significatifs : au-delà de 15 % pour le Portugal, l'Italie, l'Autriche, le Royaume-Uni, la Norvège, les Pays-Bas et, désormais, le Danemark. Les Pays-Bas se situent au-delà de 30 %. Du fait de la baisse des taxes, le niveau est de 12 % pour la Grèce et de 21 % pour la Suède (malgré la suppression de la taxe sur les billets d'avion, il existe toujours une taxe pour la sûreté de 4,15 € par passager). La Hongrie rejoint le groupe des pays qui n'ont aucune taxes, groupe comprenant l'Irlande, la Pologne, la Tchéquie, Malte, la Turquie et Chypre.

³⁵ Un seul aéroport dans le panel

³⁶ Définition OACI en partie 3 méthodologie

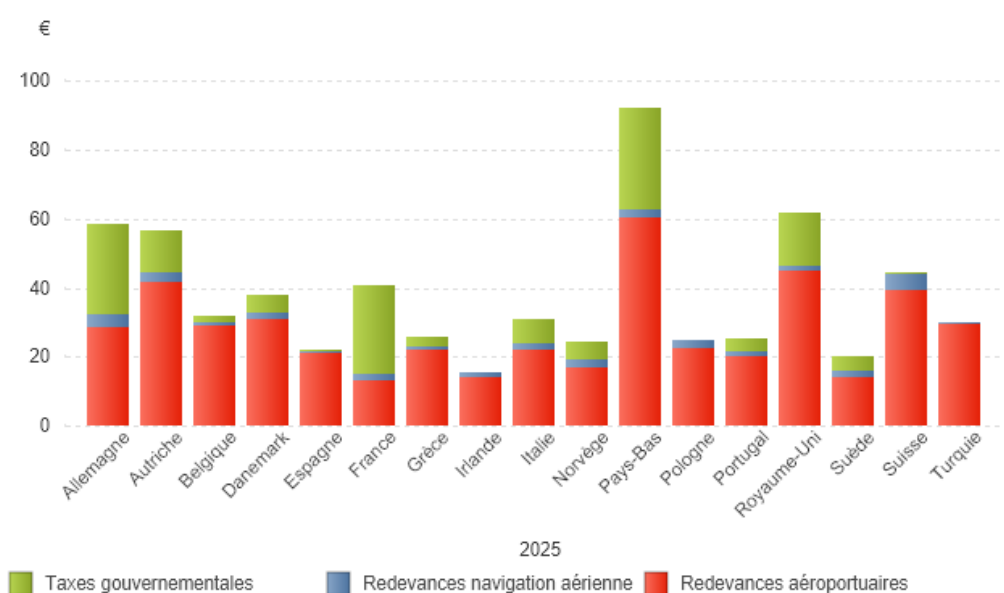
7 - Structure du coût de touchée (moyenne pondérée par pays)



Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

En dépit de la part des coûts de touchée liée à la fiscalité, la France n'affiche pas le coût de touchée le plus élevé du panel. La sûreté, financée en France par la T2S³⁷ quand elle fait souvent l'objet d'une redevance dans les autres pays européens, joue pour beaucoup dans ce paradoxe apparent.

8 - Structure du coût de touchée par passager (moyenne pondérée par pays)



Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

Seuls les pays comportant au moins 2 aéroports sont mentionnés dans le tableau ci-dessus (Hongrie, Tchéquie, Finlande, Chypre, Malte, pays avec un seul aéroport)

³⁷ Près de 80 % des coûts financés par la TAP relèvent du domaine de la sûreté, le solde relevant du domaine de la sécurité et des contrôles environnementaux.

Le tableau suivant fait la synthèse des différentes taxes sur les billets d’avion avec les tarifs par passager, les valeurs retenues dans l’observatoire étant celles soulignées en jaune liées à la desserte d’un vol européen en classe économique.

9 - Structure du coût de touchée par passager (moyenne pondérée par pays)

Taxe sur les billets d'avions (hors taxes liées à la sûreté)														
Taxe billet - en € (Tarifs au 1er juin 2025 sauf si autrement mentionné)	Autriche	Belgique	Allemagne	Danemark	France TSBA	France TAC	Grèce	Hongrie	Italie	Pays-Bas	Norvège	Portugal	Suède	Royaume-Uni
Vol domestique Eco/(Affaires)	30	2	15,53	4	7,40 / (30)	5,14					5,04			8,1 / (16,2)
Vol européen Eco/(Affaires)							3	suppression de la taxe au 1er janvier 2025	6,5 (Rome 7,5)	29,4		2	suppression de la taxe au 1er juillet 2025	15,1 / (32,5)
Vol international moyen-courrier Eco/(Affaires)	12	4	39,34	33	15 / (80)	9,25					28,73			104,4 / (250,6)
Vol international long-courrier Eco/(Affaires)			70,83	40	40 / (120)									109,2 / (259,8)

C - Comment les aéroports français, par catégorie d'aéroports, se situent-ils par rapport aux aéroports européens ?

En 2025, le coût de touchée des aéroports français est légèrement inférieur à celui de l'ensemble du panel.

Dans le détail, seule la catégorie regroupant les aéroports « hub/national/bas-coûts » affiche un positionnement concurrentiel plus compétitif que la moyenne européenne (- 2% soit - 0,7 € de différence).

Les aéroports de type « régional » français affichent un positionnement concurrentiel défavorable par rapport au panel européen (+3 % soit un différentiel de +0,9 € par passager). C'est la première édition de l'observatoire où ce positionnement devient plus onéreux par rapport aux autres aéroports européens.

Les aéroports de proximité, quel que soit leur niveau de trafic, ont un positionnement concurrentiel défavorable par rapport au panel européen. L'écart est de 12 % pour les aéroports > 1 million de passagers (cet écart s'établissait à 1 % en 2023) et de 42 % pour les aéroports < 1 million de passagers (cet écart s'établissait à 12 % en 2023).

Ces évolutions défavorables du positionnement concurrentiel des différentes catégories d'aéroports français proviennent de la hausse des coûts de touchée plus rapide en France sur la période que l'ensemble des autres pays européens.

10 - coût de touchée par passager (moyenne pondérée ensemble du panel en €)

	panel France	panel Europe (hors France)			ensemble panel (Fr + Europe)
	€ par passager A320 TBC	€ par passager A320 TBC	% écart Fr/Eur	€ par passager écart Fr/Eur	€ par passager A320 TBC
Hub/national/bas-coûts	44,1	44,8	-2%	-0,7	44,7
Régional	33,4	32,5	3%	0,9	32,7
Proximité (>1M)	41,9	37,3	12%	4,6	38,1
Proximité (<1M)	47,6	33,5	42%	14,1	38,6
ensemble	40,7	41,9	-3%	-1,2	41,7

Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

C.1/ Catégories « hub, national, bas-coûts » (moyenne pondérée ensemble du panel 40,3 €) – 41 aéroports

11 - principaux indicateurs des coûts de touché – 3 catégories d'Europe

Panel Europe	Hub	National	Bas-coûts
CDT moyen pondéré €	61,1	36,8	34,3
Nombre d'aéroports	6	23	12
Minimum €	31,7	15,3	5,6
Maximum €	93,1	66,3	72,6
Rapport + / - cher	2,9	4,3	12,9
Ecart type	21,4	13,3	19,5

Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

(*) panel européen uniquement afin de préserver l'anonymat des résultats des d'aéroports français (un seul aéroport dans chaque catégorie)

L'approche groupée de ces trois catégories permet d'appréhender le phénomène métropolitain (taille de la population, pouvoir d'achat, présence d'au moins deux aéroports). Treize des plus grandes métropoles européennes sont représentées par plusieurs aéroports appartenant à des catégories différentes (hub, nationaux, bas-coûts) dont au moins un appartient à la catégorie « bas-coûts » : Londres (5 aéroports³⁸), Paris et Milan³⁹ (3 aéroports). Les agglomérations suivantes sont représentées par 2 aéroports : Bruxelles, Copenhague-Malmö, Francfort, Barcelone, Istanbul, Manchester, Munich, Rome, Varsovie et Stockholm.

Dans les aéroports de type « hub », le trafic bas-coûts n'est pas forcément le plus développé et les bases de ces compagnies bas-coûts sont rares mais significatives quand elles existent⁴⁰. Ainsi, en 2024, le trafic des transporteurs à bas-coûts représente 12 % du trafic total de Paris-CDG (hub), soit malgré tout 8 millions de passagers. Six aéroports constituent ce panel avec un coût de touchée moyen de 61,1 € par passager, CDG occupant un positionnement très en-dessous de cette moyenne européenne.

La catégorie d'aéroport de type « national » est souvent au cœur de la stratégie des compagnies bas-coûts du fait du potentiel de leur trafic. A titre d'exemple, l'exploitation de nombreuses lignes assurées par Air France a été transférée à sa filiale bas-coûts, Transavia, à Paris Orly (le trafic TBC y représente désormais 63 % du trafic total soit près de 21 millions de passagers). Les 23 aéroports de ce panel affichent un coût de touchée de 36,8 € par passager, Orly occupant un positionnement légèrement au-dessus de la moyenne européenne.

Les aéroports de type « bas-coûts » doivent, pour la plupart, leur développement important à l'expansion des compagnies à bas-coûts et à leur zone de chalandise près des grandes métropoles européennes. Les infrastructures simplifiées qui accueillent très majoritairement un seul type de trafic permettent aux aéroports « bas-coûts » d'afficher d'une tarification très compétitive, en rapport avec

³⁸ Seul l'aéroport de Londres-City appartient à la catégorie « Proximité >1M »

³⁹ Seuls les aéroports de Milan-Linate et Varsovie appartiennent à la catégorie « régional »

⁴⁰ Ex : Easyjet et Vueling à Paris-CDG, Transavia, Vueling et Easyjet à Amsterdam

leurs coûts. Les aéroports européens de type « bas-coûts » génèrent des coûts de touchée de 34,3 € par passager inférieurs de 7 % à ceux de type « national » et de 44 % inférieurs à ceux de type « hub ». L'aéroport de Beauvais affiche des coûts inférieurs à ceux de la moyenne européenne.

Cette situation et ce différentiel de coûts se vérifient dans la plupart des agglomérations avec un écart généralement compris dans une fourchette de 1 à 1,9 selon les agglomérations, entre les aéroports les plus et les moins chers. Les aéroports londoniens connaissent une plus grande diversité de coûts (2,0) entre l'aéroport le plus cher (City Airport) et le moins cher (Luton) mais le rapport entre le hub d'Heathrow et l'aéroport de Luton est de 1,2. Ces résultats londoniens s'inscrivent tout à la fois, dans le contexte d'une segmentation des marchés certainement la plus poussée en Europe, et d'une concurrence entre entités gestionnaires d'aéroports. Bruxelles représente un cas à part avec des coûts près de 8 fois supérieurs à Bruxelles-National par rapport à Bruxelles-Charleroi. Enfin, en Suède, l'aéroport principal (Arlanda) affiche des coûts inférieurs de plus de 20 % aux coûts de l'aéroport à bas-coûts (Skavsta), ce qui interroge sur les prix « réels » pratiqués par ce dernier.

C.2/ Catégorie « régional » (moyenne pondérée ensemble du panel 32,7 €) – 34 aéroports

12 - principaux indicateurs des coûts de touchée – panel Europe (hors Fr) et France

	Panel Europe (hors France)	France
CDT moyen pondéré €	32,5	33,4
Nombre d'aéroports	28	6
Minimum €	4,0	30,4
Maximum €	68,5	35,0
Rapport + / - cher	17,0	1,2
Ecart type	17,0	1,8

Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

Le trafic des compagnies bas-coûts représente une part importante et croissante du trafic des aéroports de type « régional » français. Dans le détail pour la France, en 2024, cette part est en moyenne de 60 % pour les aéroports les volumes de trafic sont proches ou supérieurs à 4 M de passagers annuels pour chacun des aéroports concernés⁴¹ : elle varie entre 50 % (Toulouse et Nice) et 82 % (Nantes).

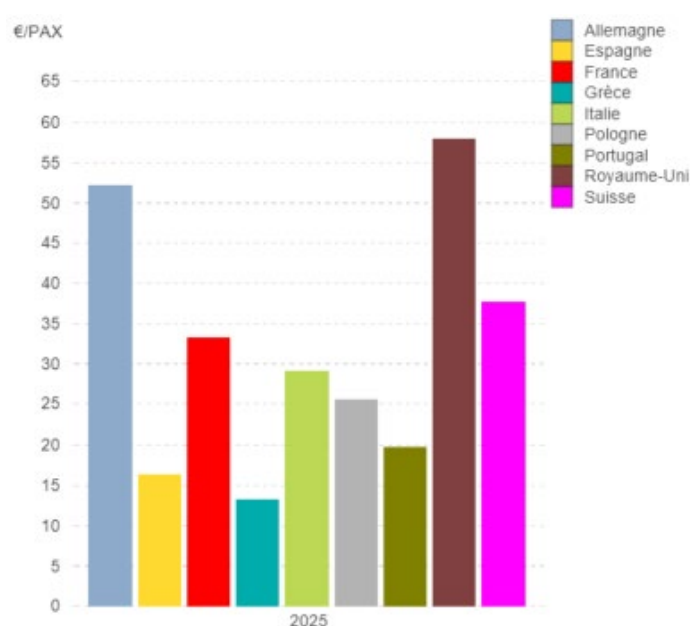
Les aéroports français se caractérisent par des coûts de touchée relativement homogènes par rapport à leurs homologues européens : l'écart-type est significativement inférieur à celui constaté pour les aéroports européens.

Les aéroports français affichent un coût de touchée de 33,4 € supérieur de 3 % à la moyenne du panel (hors France). Leur positionnement concurrentiel s'est dégradé par rapport aux années précédentes du fait de la hausse de la TSBA même s'ils ont été relativement peu touchés par la hausse des tarifs de la T2S.

⁴¹ 3,9 M de passagers pour Toulouse

Malgré cette évolution, les aéroports régionaux français occupent une position « intermédiaire » : bien classés notamment par rapport aux aéroports allemands, anglais, ou suisses ; moins bien positionnés par rapport aux pays du sud de l'Europe, Espagne, Portugal, Grèce ainsi que la Pologne. Le différentiel de coûts entre aéroports français de cette catégorie peut atteindre plus de 40 % avec certains pays soit un différentiel de plus de 10 € par passager.

13 - Aéroport type « régional » : coûts de touchée par passager – moyenne par pays 2025 - €/pax
(Seuls les pays comportant au moins 2 aéroports de ce type sont représentés)



14 - Aéroport type « régional » : coûts de touchée par passager – moyenne par pays 2025 - €/pax
Ecart en € et en % par rapport aux aéroports français
(Seuls les pays comportant au moins 2 aéroports de ce type sont représentés)

	cout de touchée	différence €	différence %
Royaume-Uni	57,9	24,5	73%
Allemagne	52,2	18,8	56%
Suisse	37,8	4,4	13%
France	33,4	0,0	0%
Italie	29,1	-4,3	-13%
Pologne	25,7	-7,7	-23%
Portugal	19,7	-13,7	-41%
Espagne	16,4	-17,0	-51%
Grèce	13,2	-20,2	-60%

Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

C.3/ Catégorie « proximité > 1M pax » (moyenne pondérée ensemble du panel 38,1 €) – 26 aéroports

15 - : principaux indicateurs des coûts de touché – panel Europe (hors Fr) et France

	Panel Europe (hors France)	France
CDT moyen pondéré €	37,3	41,9
Nombre d'aéroports	19	7
Minimum €	13,0	34,8
Maximum €	87,8	52,9
Rapport + / - cher	6,8	1,5
Ecart type	22,8	7,5

Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

Le trafic des compagnies bas-coûts représente une part majoritaire (56 % en moyenne en 2024) du trafic des aéroports de type « proximité > 1M pax » français. Dans le détail pour France, cette part varie entre 33 % (Bastia) et 87 % (Strasbourg) et les volumes de trafic correspondant sont compris entre 0,5 M et 1,3 M de passagers annuels.

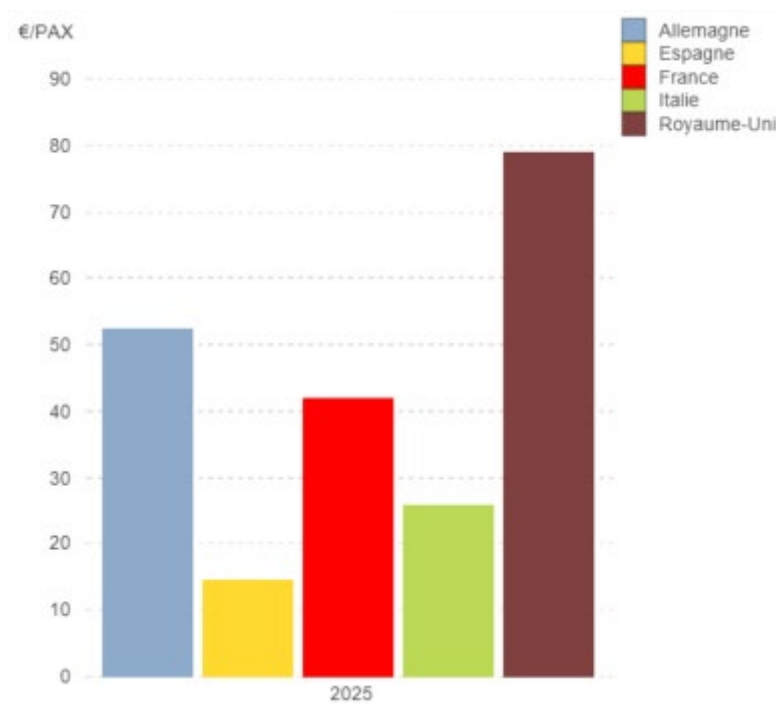
Les aéroports français se caractérisent par des coûts de touchée plus hétérogènes que d'autres catégories (ex : aéroports régionaux) mais dont l'écart-type reste néanmoins inférieur à celui de leurs homologues européens.

Les aéroports français affichent un coût de touchée de 41,9 €, supérieur de 12 % à la moyenne du panel (hors France). Leur positionnement concurrentiel s'est dégradé par rapport aux années précédentes du fait de l'évolution de la fiscalité française.

Le différentiel de coûts entre aéroports français de cette catégorie peut atteindre des écarts (absolus et relatifs) importants avec des aéroports espagnols ou italiens. Néanmoins, ce positionnement concurrentiel doit être nuancé. Une taxe spécifique à l'embarquement ou au débarquement des passagers s'applique aux deux aéroports corses⁴² du panel qui ont des coûts supérieurs d'environ un tiers à la moyenne du panel. Les autres aéroports français de cette catégorie connaissent un coût de touchée plus proche la moyenne et parfois même inférieurs pour deux d'entre eux.

⁴² Article L422-29 CIBS

16 - Aéroport type « proximité >1M » : coûts de touchée par passager – moyenne par pays - €/pax en 2025 (Seuls les pays comportant au moins 2 aéroports de ce type sont représentés)



17 - Aéroport type « proximité > 1M » : coûts de touchée par passager – moyenne par pays 2025 - €/pax
Ecart en € et en % par rapport aux aéroports français
(Seuls les pays comportant au moins 2 aéroports de ce type sont représentés)

	cout de touchée	différence €	différence %
Royaume-Uni	79,0	37,1	89%
Allemagne	52,6	10,7	26%
France	41,9	0,0	0%
Italie	25,9	-16,0	-38%
Espagne	14,7	-27,2	-65%

Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

C.4/ Catégorie « proximité < 1M pax » (moyenne pondérée ensemble du panel 38,6 €) – 36 aéroports

18 - principaux indicateurs des coûts de touchée – panel Europe (hors Fr) et France

	Panel Europe (hors France)	France
CDT moyen pondéré €	33,5	47,6
Nombre d'aéroports	19	17
Minimum €	4,0	37,2
Maximum €	79,0	57,7
Rapport + / - cher	19,6	1,6
Ecart type	25,7	5,1

Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

Le trafic des compagnies bas-coûts représente une part majoritaire (82 % en moyenne en 2024) du trafic des aéroports de type « proximité < 1M pax » français. Néanmoins, la situation des aéroports de cette catégorie varie très fortement. Cette diversité a été prise en compte dans la constitution du panel des aéroports⁴³. Certains aéroports français, en 2024, affichent une part de trafic bas-coûts supérieure à 90 % du trafic total (Carcassonne, Béziers, Nîmes, Tours, Limoges ou Bergerac) et d'autres une absence totale (Metz-Nancy) ou des niveaux faibles (Calvi, Clermont-Ferrand, Pau).

A l'image de la catégorie précédente, les aéroports français se caractérisent par des coûts de touchée plus hétérogènes que d'autres catégories (ex : aéroports régionaux) mais dont l'écart-type reste néanmoins inférieur à celui de leurs homologues européens.

Les aéroports français affichent un coût de touchée de 47,6 €, supérieur de 42 % à la moyenne du panel (hors France). Leur positionnement concurrentiel s'est dégradé par rapport aux années précédentes.

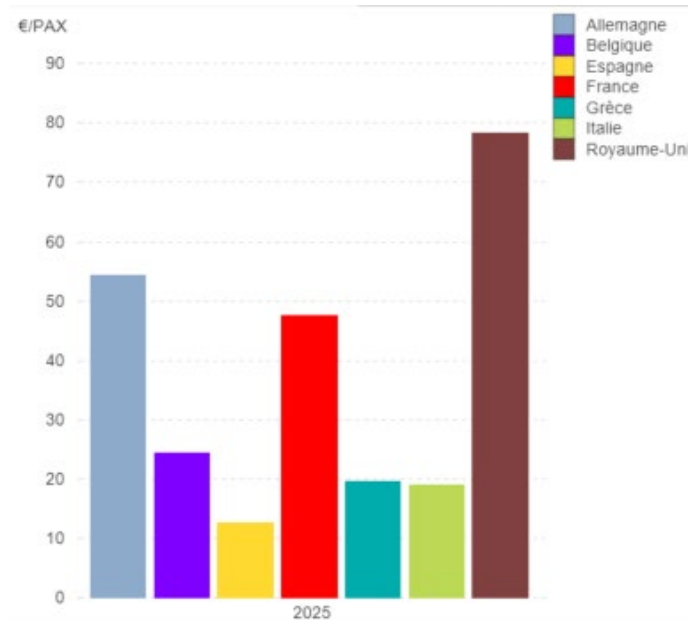
Deux facteurs spécifiques peuvent être soulignés :

- pour la France, comme pour la catégorie précédente, ce positionnement défavorable est accentué entre aéroports corses et continentaux. Les deux plateformes corses affichent des coûts supérieurs par rapport à la moyenne du panel du fait de la taxe spécifique à l'embarquement ou au débarquement des passagers s'appliquant aux deux aéroports corses.

- à l'image des années précédentes, les aéroports du trio sud-européen, Espagne, Grèce et Italie connaissent des coûts notablement bas, facteur d'attractivité pour les transporteurs cherchant à desservir des destinations estivales. Au moins un aéroport de chacun de ces pays affiche des coûts de touchée inférieurs à 13 € par passagers accentuant les écarts globaux avec la France.

⁴³ Cf. partie 3 « Méthodologie »

19 - Aéroport type « proximité <1M » : coûts de touchée par passager 2025 – moyenne par pays - €/pax
(Seuls les pays comportant au moins 2 aéroports de ce type sont représentés)



20 - Aéroport type « proximité < 1M » : coûts de touchée par passager – moyenne par pays 2025 - €/pax
Ecart en € et en % par rapport aux aéroports français
(Seuls les pays comportant au moins 2 aéroports de ce type sont représentés)

Apt_Pays	MoyenneCharges	différence €	différence %
Royaume-Uni	78,4	30,8	65%
Allemagne	54,3	6,7	14%
France	47,5	0,0	0%
Belgique	24,3	-23,2	-49%
Grèce	19,6	-27,9	-59%
Italie	19,2	-28,4	-60%
Espagne	12,8	-34,7	-73%

Source : RDC/DGAC/DTA-SDE3

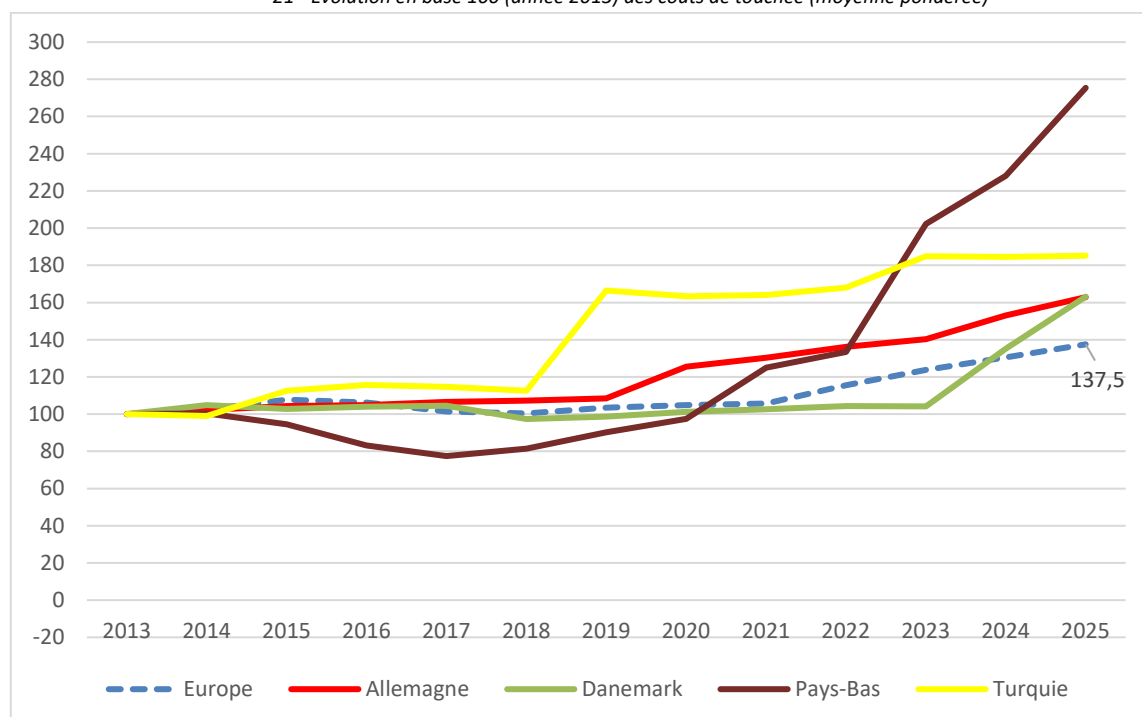
D - Comment la situation compétitive des aéroports français évolue-t-elle sur la période 2013-2025, par rapport aux aéroports européens ?

La moyenne pondérée est l'indicateur utilisé pour le calcul du coût de touchée moyen pour l'ensemble du panel, du coût de touchée moyen par pays ou encore du coût de touchée moyen par type d'aéroport (cf. partie Méthodologique).

Sur la période considérée, l'évolution des coûts de touchée a évolué de la manière suivante : une période de hausse de 7 % entre 2013 et 2015 puis une période de baisse tout aussi importante entre 2015 et 2018 suivie d'une nouvelle période de hausse depuis 2019 qui a donc débuté avant la crise sanitaire. Depuis 2022, la hausse des coûts s'est accélérée en Europe, dépassant pour les 4 années composant la période 2022-2025, le seuil des + 5 % annuels (+ 5,4 % en 2025 par rapport à l'année précédente).

Certains pays affichent sur l'ensemble de la période étudiée une hausse des coûts de touchée beaucoup plus importante que la moyenne européenne : c'est le cas des Pays-Bas et plus récemment du Danemark qui ont introduit des taxes sur les billets d'avion. C'est aussi le cas de la Turquie qui connaît une importante inflation et une dépréciation de sa monnaie par rapport à l'euro.

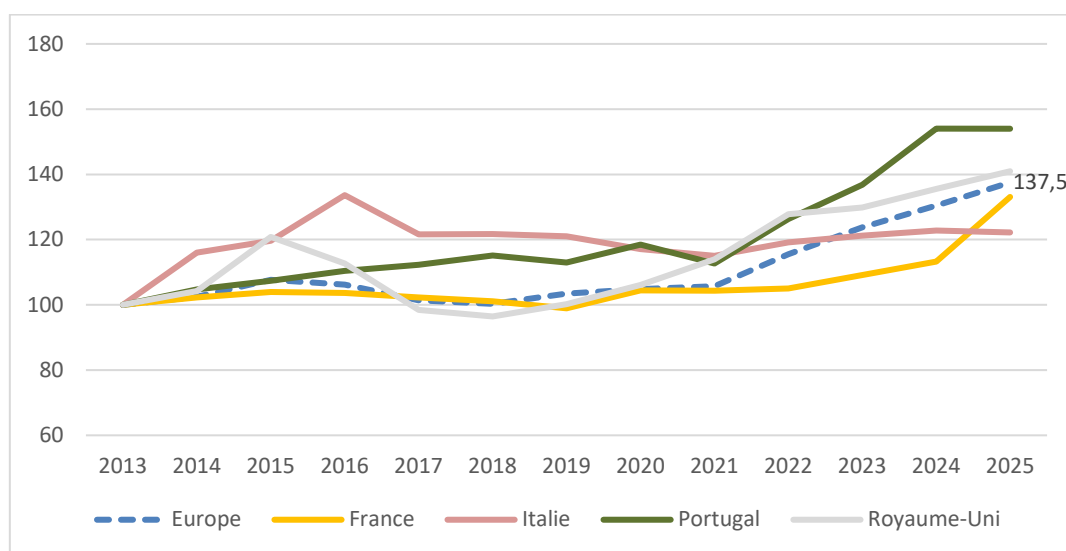
21 - Evolution en base 100 (année 2013) des coûts de touchée (moyenne pondérée)



Certains pays affichent sur l'ensemble de la période étudiée une évolution des coûts de touchée proche de la moyenne européenne, légèrement supérieure dans le cas du Portugal et du Royaume-

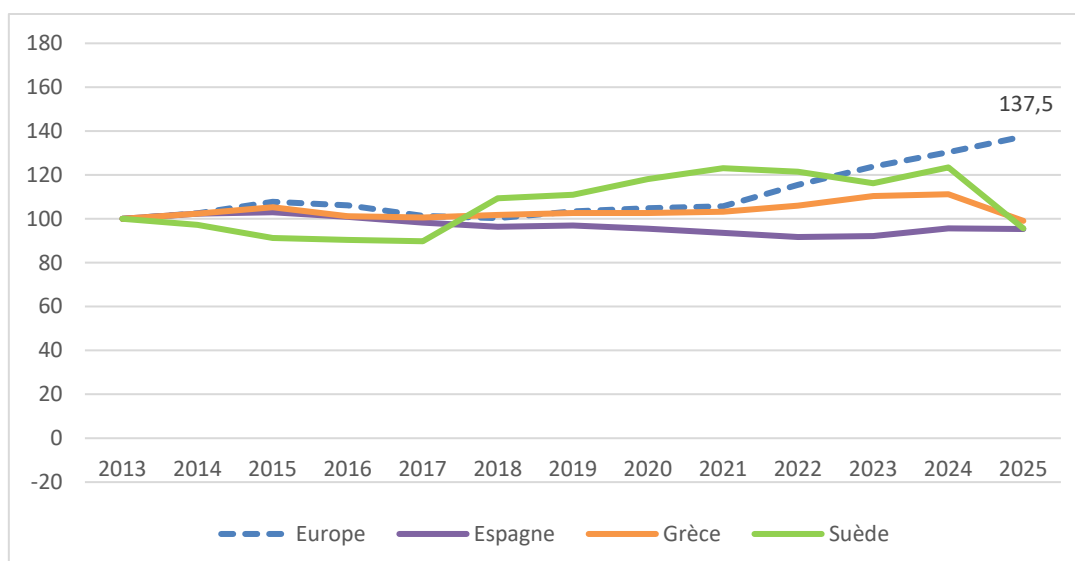
Uni ou inférieure pour l'Italie. L'importante hausse de fiscalité en France intervenue en 2025 a rapproché la France de la moyenne européenne sans toutefois la rattraper complètement.

22 - Evolution en base 100 (année 2013) des coûts de touchée (moyenne pondérée)



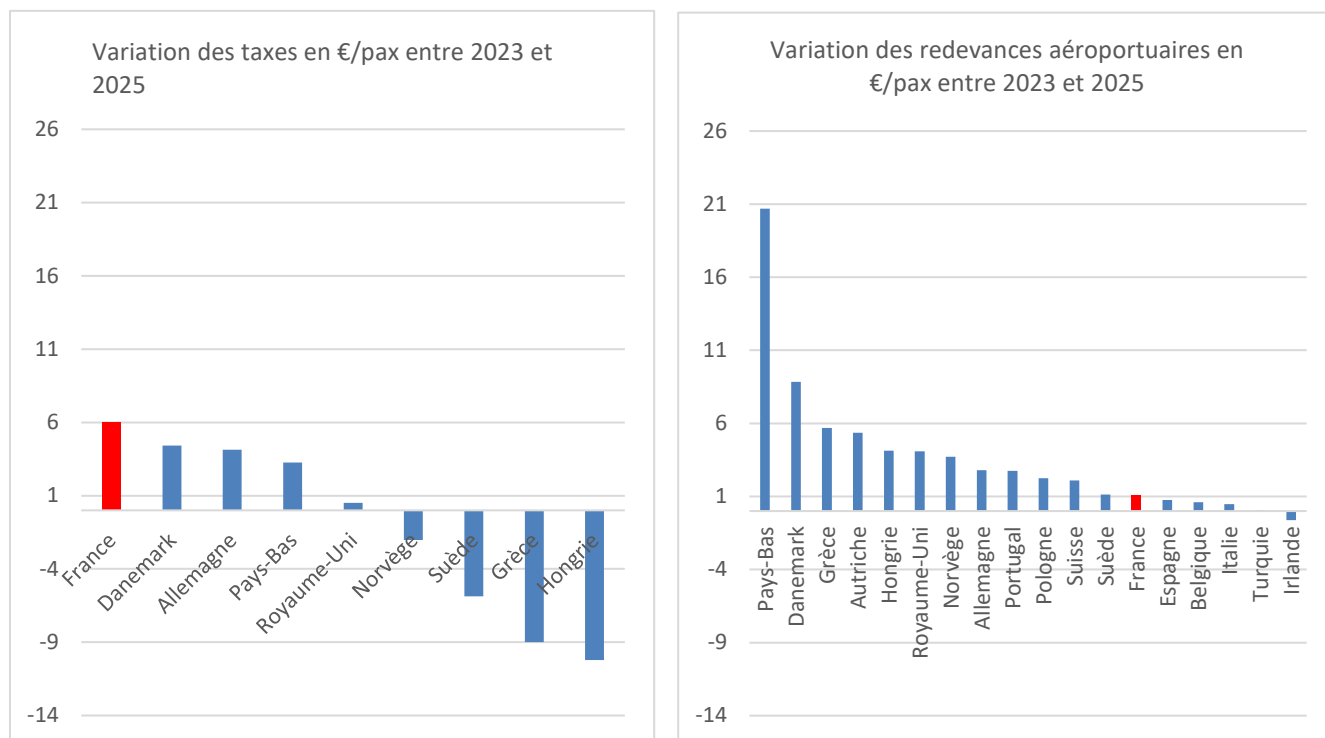
Certains pays affichent sur l'ensemble de la période étudiée une évolution des coûts de touchée inférieure à la moyenne européenne. C'est le cas de l'Espagne, pays qui maîtrise le mieux son évolution sur la période et, plus récemment de la Grèce et de la Suède qui ont procédé à une baisse ou une suppression des taxes en 2025.

23 - Evolution en base 100 (année 2013) des coûts de touchée (moyenne pondérée)



Entre 2023 et 2025, les principales évolutions des taxes et des redevances aéroportuaires, en € par passagers, sont représentées ci-dessous. A la baisse, ce sont les variations de la fiscalité qui sont les plus importantes. A la hausse, la fiscalité progresse le plus en France mais plusieurs pays affichent des progressions de redevances aéroportuaires supérieures à 5€ par passagers.

24 - Variation en €/pax entre 2023 et 2025, taxes et redevances aéroportuaires



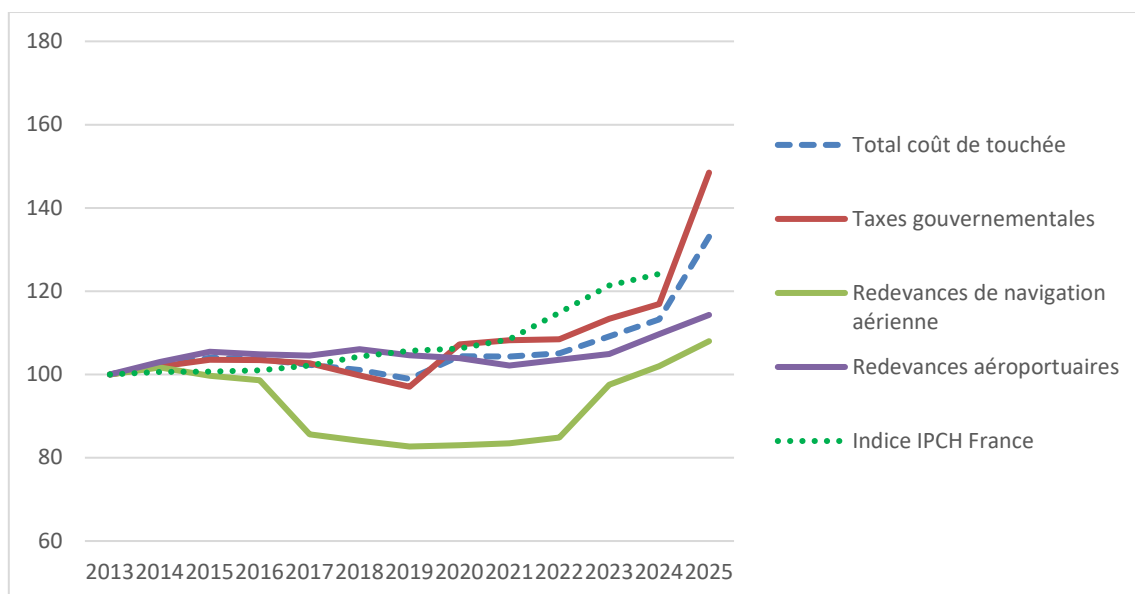
D.1/ Le cas de la France : un changement important de positionnement en 2025

Deux périodes distinctes pour l'évolution des coûts de touchée apparaît pour la France : préalablement à 2020, les redevances aéroportuaires croissaient plus rapidement que l'ensemble des coûts de touchées. Depuis 2020, ce sont les taxes gouvernementales qui alimentent la croissance, ce changement accentuant le poids, majoritaire, des taxes dans la structure nationale des coûts de touchée.

Depuis 2016, l'évolution totale des coûts de touchée était inférieure à celle de l'inflation. Il est probable que cette situation s'inverse en 2025, la Banque de France prévoyant une inflation en glissement annuel estimée à + 1,1 %⁴⁴.

⁴⁴ <https://www.banque-france.fr/fr/publications-et-statistiques/publications/projections-macroeconomiques-juin-2025>

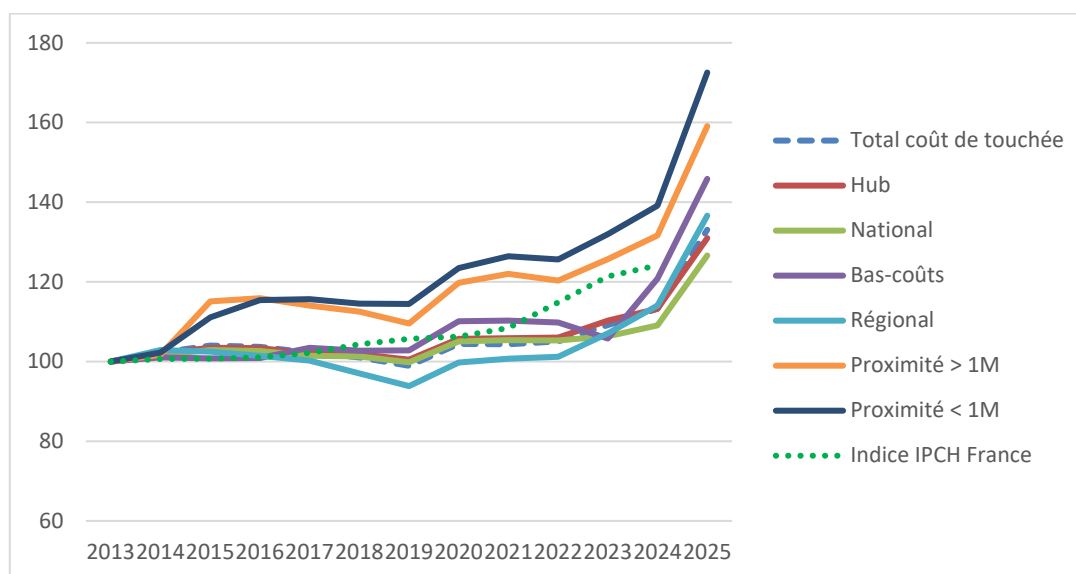
25 - Evolution en base 100 (année 2013) des coûts de touchée ventilée par taxes et redevances (moyenne pondérée) – France



Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

Par catégorie d'aéroports, ce sont les aéroports de proximité (< / > 1 M de passagers) qui ont connu la plus forte évolution de leurs coûts depuis 2013, évolution systématiquement supérieure à l'évolution de l'inflation. Cela s'explique par deux facteurs principaux : - un niveau de redevance passagers plus élevé que pour les autres catégories d'aéroports ; - un impact spécifique de la fiscalité liée au financement de la sûreté et de la sécurité (T2S), le montant des plafonds de la T2S ayant beaucoup plus augmenté pour ces aéroports (cf. partie A.2).

26 - Evolution en base 100 (année 2013) des coûts de touchée ventilée par taxes et redevances (moyenne pondérée) – catégorie aéroport – France



E - Existe-t-il un avantage compétitif à exploiter un « A320 TBC » par rapport à un « A320 TRADI » en Europe⁴⁵ ?

Pour l'ensemble des aéroports du panel, une rotation en « A320 TRADI » est facturée, en moyenne, 5% plus cher qu'une rotation en « A320 TBC ». Si en valeur relative, l'écart reste globalement stable, en valeur absolue, l'écart progresse : une différence de 2,3 € par passager en 2025 contre 2,0 € en 2023 ou encore 1,6€ en 2021, soit des montants considérables pour les transporteurs européens assurant des trafics qui se comptent en millions de passagers.

Tous les pays affichent des résultats supérieurs pour une exploitation en « A320 TRADI » bien que pour 8 d'entre eux l'écart soit inférieur ou égal à 1€ par passager. C'est le cas notamment de l'Espagne, de la Grèce ou encore de la Suède. A l'opposé, l'Irlande, pays du premier TBC européen, affiche le différentiel le plus important (31 % soit 7,1 € par passager) de tous les pays européens.

L'écart constaté en France (6 % et un différentiel de 2,4 € par passager, + 0,2 € par rapport à 2023) est supérieur à la moyenne du panel et détériore la situation compétitive nationale par rapport à la plupart des pays voisins à l'exception notable du Royaume-Uni (différentiel de 5,2 € par passager). Néanmoins, cet écart doit être contextualisé selon la part du trafic assurée par les transporteurs à bas-coûts ou les transporteurs traditionnels pour chaque aéroport métropolitain.

27 - Comparatif coût de touchée A320 TBC / A320 Tradi - €/pax en 2025
Moyenne pondérée par pays en €

	A320 Tradi	A320 TBC	Ecart % Tradi /TBC	Ecart € Tradi/TBC
Irlande	22,7	15,7	31%	7,1
Danemark	41,4	38,1	8%	3,2
Royaume-Uni	67,0	61,9	8%	5,2
Turquie	32,2	30,0	7%	2,2
Portugal	27,0	25,4	6%	1,6
France	43,1	40,7	6%	2,4
Panel Europe	44,0	41,7	5%	2,3
Panel Europe (hors France)	44,1	41,9	5%	2,3
Pologne	26,1	24,9	5%	1,2
Espagne	23,2	22,1	4%	1,0
Italie	32,1	30,9	4%	1,2
Grèce	26,7	25,9	3%	0,9
Autriche	58,4	56,6	3%	1,8
Suède	20,6	20,0	3%	0,6
Allemagne	59,9	58,3	3%	1,6
Suisse	45,7	44,5	3%	1,2
Pays-Bas	94,9	92,4	3%	2,5
Belgique	32,6	32,0	2%	0,5

Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

⁴⁵ Les différences sont notamment le reflet des paramètres d'exploitation retenus pour rendre compte de la réalité du marché aérien en France (emport supérieur de 4 sièges pour une compagnie TBC et coefficient de remplissage supérieur de 5 points – cf. partie « Méthodologie ») et du choix des paramètres d'exploitation différenciés selon les deux modes d'exploitation (type de terminal, type et temps de stationnement - cf. partie « Méthodologie »).

Seuls les pays comportant au moins 2 aéroports sont mentionnés dans le tableau ci-dessus (Hongrie, Tchéquie, Finlande, Chypre, Malte, pays avec un seul aéroport)

Pour les aéroports européens, les paramètres opérationnels retenus font apparaître logiquement les écarts les plus importants pour les redevances de parking (en valeur relative) et les redevances passagers et les redevances de piste (en valeur absolue).

Pour les aéroports français, la différence la plus importante, quel que soit le critère retenu, concerne les redevances de parking du fait des paramètres retenus (au contact pour les compagnies traditionnelles, au large pour les TBC). Ce critère revêt une importance plus ou moins importante selon les infrastructures proposées par les aéroports.

Il n'existe pas de différence pour les taxes gouvernementales dans la mesure où les assiettes de celles-ci sont basées uniquement sur l'embarquement des passagers sans référence au type de transporteur utilisé.

28 - Comparatif coût de touchée A320 TBC / A320 Tradi par catégorie de redevances et taxes – €/pax en 2025

Moyenne pondérée ensemble du panel en €

	A320 Tradi		A320 TBC		Ecart % Tradi /TBC		Ecart € Tradi/TBC	
	Panel Europe (hors Fr)	France	Panel Europe (hors Fr)	France	Panel Europe (hors Fr)	France	Panel Europe (hors Fr)	France
Redevances aéroportuaires								
Infrastructures	1,7	1,3	1,3	0,8	22%	36%	0,4	0,5
Parking	0,3	1,3	0,1	0,0	67%	99%	0,2	1,3
Redevance passager	18,5	10,0	17,7	9,6	4%	4%	0,7	0,4
Redevance piste	7,8	2,6	7,1	2,6	9%	1%	0,7	0,0
Sûreté (appareil)	0,0	0,0	0,0	0,0	33%	ns	0,0	0,0
Sûreté (passager)	4,3	0,0	4,3	0,0	0%	ns	0,0	0,0
Redevance navigation aérienne	2,0	2,4	1,8	2,2	9%	8%	0,2	0,2
Taxes gouvernementales	9,5	25,6	9,5	25,6	0%	0%	0,0	0,0

Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

Le différentiel de tarification entre une rotation « A320 TRADI » et une rotation en « A320 TBC » diminue en fonction du trafic de la catégorie d'aéroport.

Ce différentiel mérite cependant d'être appréhendé plus finement selon les catégories d'aéroports et parfois, au cas par cas. Ainsi :

- pour les aéroports saturés appartenant aux catégories « hub » et « national » (et dont les créneaux horaires sont souvent coordonnés), l'écart reste souvent théorique du fait de la faible possibilité pour les nouveaux entrants de développer leur offre. Ainsi, pour les aéroports de type hub, la comparaison tarifaire entre A320 Tradi est la plus importante ;

- certains aéroports de la catégorie « bas-coûts » n'accueillent aucun transporteur traditionnel. Le différentiel compétitif se compare plus justement aux coûts de touchée d'un A320 TBC avec celui d'un A320 TRADI desservant les aéroports de type « national » (différentiel de 7%) ;

- l'écart constaté est souvent plus important pour les aéroports (notamment ceux de la catégorie aéroports « régional » en mesure de capter les deux types de flux de trafic proposé par les compagnies traditionnelles ou les compagnies bas-coûts) qui proposent, souvent, des terminaux différenciés permettant une tarification elle aussi différenciée selon les services rendus ;

- l'écart faible pour les aéroports de proximité de < 1M de passagers peut s'expliquer, pour nombre d'entre eux, par le faible poids des transporteurs traditionnels, ou pour certains, la mise en place de pratiques commerciales annexes (exemple : outils de promotions de la région et de marketing des transporteurs) non prises en compte dans les données de cet observatoire.

29 - Comparatif coût de touchée A320 TBC / A320 Tradi par type d'aéroports – €/pax 2025
Moyenne pondérée ensemble du panel en €

	A320 Tradi	A320 TBC	Ecart % Tradi /TBC	Ecart € Tradi/TBC
Hub	64,9	61,1	6%	3,8
National	39,0	36,8	6%	2,2
Bas coût	35,4	34,3	3%	1,1
Régional	34,0	32,7	4%	1,3
Proximité (> 1M)	39,2	38,1	3%	1,1
Proximité (< 1M)	39,3	38,6	2%	0,7
Panel Europe	44,0	41,7	5%	2,3

Source : RDC / DGAC/DTA-SDE3

Un constat identique s'applique aux aéroports français.

30 - Comparatif coût de touchée A320 TBC / A320 Tradi par type d'aéroports en France – €/pax 2025
Moyenne pondérée ensemble du panel en €
Uniquement pour les catégories représentées par plusieurs aéroports

	A320 Tradi	A320 TBC	Ecart % Tradi /TBC	Ecart € Tradi/TBC
Régional	35,4	33,4	6%	2,0
Proximité (> 1M)	42,5	41,9	1%	0,6
Proximité (< 1M)	48,1	47,6	1%	0,6
France	42,9	40,7	5%	2,1

F- Comment la problématique environnementale est -elle prise en compte ?

F.1/ Les redevances environnementales

Au sein du périmètre couvert par les coûts de touchée, la prise en compte de la problématique environnementale par les aéroports est réalisée sous la forme de modulations tarifaires de certaines redevances et / ou la création de redevances spécifiques.

13 pays⁴⁶ sont concernés sur les 22 pays présents dans le panel, soit 65 aéroports sur un total de 137.

Les formes les plus courantes utilisées pour la prise en compte des problématiques environnementales sont les suivantes (les différentes composantes ne sont pas exclusives les unes des autres et, fréquemment, présentent un caractère additif) :

- Modulation tarifaire de la redevance de piste en fonction du bruit émis par le type d'aéronef utilisé (51 aéroports concernés, soit 5 de plus qu'en 2023). Exemples : Cologne, Biarritz, Rome, Prague ...
- Redevance ou modulation spécifique en fonction des émissions de gaz à effet⁴⁷ de serre par le type d'aéronef utilisé (65 aéroports concernés, soit 34 de plus qu'en 2023). Exemples : Bordeaux, Bruxelles, Londres LGW, Rennes La modulation tarifaire permet de privilégier l'exploitation d'aéronefs de dernière génération ;

Plus de la moitié des aéroports français (21 sur 33, soit 4 de plus qu'en 2023) ont intégré des redevances environnementales et toutes les catégories d'aéroports sont représentées, soulignant que cette préoccupation est décorrélée de la taille de l'aéroport et du trafic généré.

F.2/ Les taxes environnementales

Le rôle de la fiscalité est plus difficile à appréhender.

Certaines taxes ont une utilisation finale des recettes clairement fléchées vers le développement durable. C'est le cas de la France, avec la TNSA concernant les aéroports ayant une problématique de dédommagements des riverains au bruit (cf. partie A.2) et du Portugal, avec l'introduction du « Taxe carbone » depuis juillet 2021 au tarif de 2€ par passager au départ dont les recettes sont affectées à un fond environnemental. Toujours en France, la TSBA pourrait, en partie, rejoindre cette catégorie avec des recettes qui servent également à financer l'AFITF (Agence française de financement des infrastructures de transports).

Le 1^{er} juillet 2022, la Hongrie avait créé une taxe sur les billets d'avion avec deux tarifs selon la destination finale du vol : Europe ou hors Europe. La structure de la taxe a été modifiée le 1^{er} janvier 2023 pour tenir compte de la valeur d'émission par siège. Ainsi, pour un vol européen, le montant de

⁴⁶ Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Irlande, Italie, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchéquie.

15 pays sont à comptabiliser avec l'Espagne dont l'exploitant AENA a mis en place une surcharge de sa redevance d'atterrissage basée sur la classification acoustique de l'appareil. Le modèle d'exploitation sélectionné dans cet observatoire n'est pas sujet à cette surcharge.

⁴⁷ Redevances qui peuvent couvrir l'ensemble des émissions ou qui peuvent plus spécifiques et couvrir les émissions de CO2 et/ou de Nox

la taxe est de 1600 HUF si les émissions sont inférieures à 10,5 kg, 3900 HUF pour des émissions comprises entre 10,5 kg et 17,50 kg et 6200 HUF pour des émissions au-delà de 17,50 kg. Il s'agit du premier pays européen à adopter une telle modulation. Néanmoins, cette taxe a été supprimée au 1^{er} janvier 2025.

Pour le Danemark, qui a introduit une taxe sur les billets d'avion au 1^{er} janvier 2025, une partie des recettes de cette taxe devrait être utilisée pour financer la transition écologique du secteur de l'aviation nationale du pays

Certains états affichent des taxes sur les billets d'avion dont la finalité comportementale / environnementale a été déclarée lors de leur mises en place respectives (Allemagne, Autriche, Pays-Bas, France ...) sans que l'utilisation des recettes soit explicitement reversées à des actions environnementales.

Partie 3

Méthodologie de l'observatoire des coûts de touchée

Données collectées

1. Tarifs publics

1.1 Les données collectées correspondent aux tarifs publiés dans les guides tarifaires des aéroports.

Cette méthode est pratiquée dans les diverses études produites par les consultants spécialisés⁴⁸ ou par les compagnies aériennes⁴⁹ car elle correspond aux seules informations disponibles. Ces données reflètent imparfaitement le coût de touchée réel payé dans la mesure où les accords commerciaux, lorsqu'ils existent, entre certains aéroports et certaines compagnies ne sont pas rendus publics. A titre d'exemple, l'étude de la Commission européenne sur les redevances aéroportuaires⁵⁰ mentionne l'existence d'accords bilatéraux entre aéroports et compagnies pouvant permettre des réductions des tarifs publics substantielles dans le cas du Royaume-Uni (jusqu'à 80 % du trafic concerné à Londres Gatwick). Plusieurs rapports, notamment relatifs aux aéroports français, traitent de l'existence d'accords commerciaux entre (certains) aéroports et (certaines) compagnies aériennes qui ne sont pas pris en compte dans cet observatoire.⁵¹

1.2 La collecte des tarifs est appliquée, pour chaque aéroport, au 1^{er} juin⁵² de l'année considérée.

Cette méthode permet de prendre en compte, à l'instant t , les variations tarifaires liées aux politiques commerciales des aéroports à l'exception des mesures incitatives (le plus souvent se traduisant par des réductions de tarification) liées à un volume de mouvements/passagers que les aéroports peuvent appliquer.

1.3 Les données collectées s'appliquent à une liaison aérienne exploitée depuis plus de 3 ans. Ce choix ne couvre donc pas les aides au démarrage de lignes nouvelles, dont le cadre est fixé par les lignes directrices européennes (jusqu'à 50 % des redevances aéroportuaires pendant 3 ans sous réserve de produire un business plan viable ou un engagement à exploiter sans aide pendant une durée équivalente) pour les aéroports jusqu'à 3 millions de passagers.

2. Périmètre des services facturés dans les coûts de touchée

⁴⁸ Leigh Fischer, Aeronautical Charges Benchmarking, for Auckland International Airport, April 2013 « *The information (...) is usually available from the airport's websites.* »

⁴⁹ Easyjet, contribution complémentaire (...) à la mission du CGET sur le maillage aéroportuaire français, comparaison des coûts de touchée par passager dans les grands aéroports internationaux (mai 2016) : « *la comparaison (...) ne reflète pas les tarifs issus des accords commerciaux entre les aéroports et les compagnies aériennes* »

⁵⁰ Support study to the ex-post evaluation of directive 2009/12/Ec on airport charges, décembre 2017, Sterne Davies Glavies

⁵¹ Cour des comptes, le maillage aéroportuaire français, juin 2023 ; Assemblée Nationale, « rapport d'information sur les dépenses de soutien aux aéroports », Mme Arrighi, juillet 2025

⁵² Exceptionnellement, la suppression de la taxe sur les billets d'avions en Suède au 1er juillet en 2025 a été intégrée aux résultats des aéroports suédois même si l'ensemble des autres paramètres datent du 1er juin 2025

La problématique du périmètre des services facturés peut être illustrée par l'exemple des conditions de financement des missions de sûreté en Europe :

- Les pays dont le coût de financement de la sûreté est pris en compte dans le coût de touchée de l'observatoire : en France, le financement est assuré par le tarif sûreté et sécurité de la taxe sur le transport aérien de passagers (ex- TAP, taxe qui sert aussi à financer certaines missions régaliennes de sécurité et de contrôles environnementaux pour environ 20 % du montant total). L'Allemagne combine un système de taxe nationale et de redevances aéroportuaires dont les niveaux (taxe et redevances) sont différents pour chaque aéroport. La Suède dispose d'une taxe au tarif unique pour tous les aéroports. Néanmoins, pour ces deux pays, il n'est pas établi de façon certaine que la sûreté ne bénéficie pas de financements complémentaires directs de la part du budget général. Le Danemark, l'Espagne affichent à la fois des redevances et des taxes liées à la sûreté (et/ ou à la sécurité), là aussi sans être certain qu'il n'existe pas des financements directs de l'Etat ;
- Les pays dont le coût de financement de la sûreté est partiellement [partiellement, dans la mesure où les niveaux constatés des redevances est faible par rapport aux obligations européennes en la matière qui s'appliquent de manière uniforme à tous les pays] pris en compte dans le coût de touchée de l'observatoire : Autriche, Belgique, Italie, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Malte, Norvège, Royaume-Uni, Pays-Bas, Pologne, Turquie ... Ces pays financent les missions de sûreté par des redevances aéroportuaires (la situation peut néanmoins varier au sein même d'un pays où certains aéroports affichent des redevances spécifiques, d'autres aucunes, par exemple au Royaume-Uni). Néanmoins, ces données ne permettent pas d'appréhender la part et les montants financés directement par les budgets publics de chaque Etat (ou autres collectivités publiques) pour financer - éventuellement - le solde de ces activités. La Belgique, du fait de son organisation politique, présente la particularité de financer tout (Flandres) ou partie (Wallonie) du coût de sûreté⁵³ par ses régions hormis pour l'aéroport de Bruxelles-National qui prévoit une redevance ;
- Un pays dont le coût de financement de la sûreté n'est pas identifié (ou très marginalement) dans le coût de touchée de l'observatoire : Tchéquie.

3. Assistance en escale

Le CGEDD a publié en septembre 2015 une « étude sur le marché de l'assistance en escale dans les aéroports⁵⁴ » qui indiquait que « les coûts de l'assistance aéroportuaire représentent une part importante des coûts des compagnies aériennes dans les aéroports, (...), supérieure d'environ 25 % aux coûts des redevances et taxes aéroportuaires et constituent donc un élément significatif de la compétitivité des aéroports [français] ».

⁵³ Et de sécurité

⁵⁴ Christian Assailly et Chantal Marraccini

4. Taxes vs Redevances

Selon la définition du Conseil de l'OACI⁵⁵, « une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et services à l'aviation civile, tandis qu'une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux, qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité, ni en fonction des coûts précis ».

5. Traitement des bagages

La majorité des aéroports ne dispose pas de redevance bagage spécifique⁵⁶ et l'on peut penser que ce traitement est inclus dans le coût de touchée quel que soit le nombre de bagages transportés. Cependant, certains aéroports du panel facturent une redevance bagage spécifique.

Si la redevance est « non optionnelle », les coûts du traitement bagages seront inclus dans l'étude. A titre d'exemple à Gérone, la redevance bagage représente 4 % du coût de touchée d'un A320 TBC.

Si la redevance est identifiable et « optionnelle » ou complémentaire, elle n'est pas retenue dans cette étude. Ainsi, à Brest, le système de réconciliation des bagages (SRB) est facturé 0,32 € par bagage (tarif au 1^{er} mai 2024). Si tous les passagers enregistraient un bagage en soute, le coût de touchée par passager augmenterait de moins de 1%.

Panel des aéroports

A partir de la typologie des aéroports français inspirée du rapport maillage aéroportuaire⁵⁷, des aéroports européens ont été sélectionnés sur la base des critères explicités en partie 1 « présentation », pour aboutir à une classification en six catégories :

- **Aéroport de type « hub »** : aéroports dont la plate-forme de correspondances est à vocation mondiale avec une compagnie de référence basée et un trafic supérieur à 50 M de passagers annuel et un index de connectivité supérieur à 25 000⁵⁸ (6 aéroports et 5 pays). Ces hubs mondiaux sont basés sur l'organisation de plages de correspondances combinant vols courts et moyens courriers et vols longs courriers. Londres-Heathrow, du fait de ses contraintes de capacité, offre la plus forte proportion des vols long-courriers (les gros porteurs représentent 53% de l'offre de sièges⁵⁹). Pour les autres aéroports, la part de l'offre long-courrier se distribue comme suit : CDG (39%), Francfort (32%), Amsterdam (31%), Istanbul (29%) et Munich (16%) ;

⁵⁵ https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp010_fr.pdf

⁵⁶ 105 aéroports sur un panel de 137

⁵⁷ <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/rapport-sur-le-maillage-aeroportuaire-francais-387>

⁵⁸ ACI Europe Airport industry connectivity Report 2016, « hub connectivity by individual airport »

⁵⁹ Source OAG, données 2017, offre en sièges vols domestiques et internationaux

- **Aéroport de type « national »** : il s'agit d'aéroport principal d'une capitale (ex : Rome) ou d'un aéroport d'une ville secondaire majeure (ex : Manchester) d'un pays ou d'un aéroport « non-hub » d'une des villes de la catégorie précédente (ex : Paris-Orly). Ces aéroports ont en commun un trafic supérieur à 20 M de passagers annuel et un index de connectivité supérieur à 1 000⁶⁰ (21 aéroports et 15 pays) ;
- **Aéroport de type « bas coûts »** : aéroports accueillants très majoritairement des compagnies à bas-coûts et se situant à proximité géographique d'un ou de plusieurs aéroports d'une même agglomération (ex : Beauvais) appartenant à une autre catégorie de ce panel. Cette catégorie, dans un souci de représentativité et de comparaison avec Beauvais, est composée pour moitié d'aéroports ne dépassant pas le seuil de 5 millions de passagers et, pour l'autre moitié, d'aéroport dépassant le seuil de 5 millions de passagers (12 aéroports et 9 pays) ;
- **Aéroport de type « régional »** : aéroports de grandes métropoles européennes avec un trafic supérieur à 4 M de passagers annuel. Afin de tenir compte du profil des aéroports français appartenant à cette catégorie, la représentativité des aéroports européens se compose pour moitié d'aéroports ne dépassant pas le seuil de 10 millions de passagers et, pour l'autre moitié, d'aéroport dépassant le seuil de 10 millions de passagers (27 aéroports et 12 pays) ;
- **Aéroport de type « proximité de > 1 million de passagers »** : aéroport dont le trafic annuel est compris entre 1 et 3 M de passagers et dont le trafic a été étudié afin de tenir compte du profil des aéroports français (22 aéroports et 10 pays). Ainsi, la moitié des aéroports présente une part du trafic bas-coûts supérieure à 50 % et l'autre inférieure à 50% ;
- **Aéroport de type « proximité de < 1 million de passagers »** aéroport dont le trafic annuel est compris entre 0,2 et 0,8 M de passagers annuel et dont la part (<30%, 30-60%, > 60%) des compagnies à bas-coûts dans le trafic a été étudiée afin de tenir compte du profil des aéroports français : (33 aéroports et 8 pays). Du fait de la typologie du maillage aéroportuaire hexagonale, les aéroports français sont « surreprésentés » dans cette catégorie.

Malgré les fluctuations récentes du trafic des aéroports dues aux conséquences de la crise sanitaire, il a été décidé de conserver l'ensemble des aéroports dans leur catégorie initiale afin de faciliter le travail de comparaison des résultats des données d'une année sur l'autre.

Les 22 pays (dont 19 de l'Union Européenne) et les aéroports au sein des pays sont représentés de la manière suivante :

⁶⁰ Exceptions : MAN et MXP

Pays	Hub	National	Bas coût	Régional	Proximité (<1M)	Proximité (>1M)	Total
France	1	1	1	6	17	7	33
Italie		2	2	5	5	4	18
Allemagne	2	2	2	4	3	3	16
Royaume-Uni	1	3	2	4	3	3	16
Espagne		2	1	4	3	3	13
Grèce		1		2	2	1	6
Belgique		1	1		2		4
Suède		1	2	1			4
Autriche		1			1	1	3
Pologne			1	2			3
Portugal		1		2			3
Suisse		1		2			3
Danemark		1				1	2
Irlande		1				1	2
Norvège		1		1			2
Pays-Bas	1					1	2
Turquie	1	1					2
Chypre						1	1
Finlande		1					1
Hongrie		1					1
Malte				1			1
Tchéquie		1					1
Total Panel	6	23	12	34	36	26	137

Source : DGAC/DTA-SDE3

Aéroport	Code IATA	Catégorie	Pays
AMSTERDAM-AMS	AMS	Hub	Pays-Bas
FRANCFORT-FRA	FRA	Hub	Allemagne
ISTANBUL-IST	IST	Hub	Turquie
LONDRES-LHR	LHR	Hub	Royaume-Uni
MUNICH-MUC	MUC	Hub	Allemagne
PARIS-CDG	CDG	Hub	France
Aéroport	Code IATA	Catégorie	Pays
ATHENES-ATH	ATH	National	Grèce
BARCELONE-BCN	BCN	National	Espagne
BERLIN-BER	BER	National	Allemagne
BRUXELLES-BRU	BRU	National	Belgique
BUDAPEST-BUD	BUD	National	Hongrie
COPENHAGUE-CPH	CPH	National	Danemark
DUBLIN-DUB	DUB	National	Irlande
DUSSELDORF-DUS	DUS	National	Allemagne
HELSINKI-HEL	HEL	National	Finlande
ISTANBUL-SAW	SAW	National	Turquie
LISBONNE-LIS	LIS	National	Portugal
LONDRES-LGW	LGW	National	Royaume-Uni
LONDRES-STN	STN	National	Royaume-Uni
MADRID-MAD	MAD	National	Espagne
MANCHESTER-MAN	MAN	National	Royaume-Uni
MILAN-MXP	MPX	National	Italie
OSLO-OSL	OSL	National	Norvège
PARIS-ORY	ORY	National	France
PRAGUE-PRG	PRG	National	Tchéquie
ROME-FCO	FCO	National	Italie
STOCKHOLM-ARN	ARN	National	Suède
VIENNE (AUT.)-VIE	VIE	National	Autriche
ZURICH-ZRH	ZRH	National	Suisse
Aéroport	Code IATA	Catégorie	Pays
BEAUVAIS-BVA	BVA	Bas coût	France
CHARLEROI-CRL	CRL	Bas coût	Belgique
FRANCFORT-HHN	HHN	Bas coût	Allemagne
GERONE-GRO	GRO	Bas coût	Espagne
LIVERPOOL-LPL	LPL	Bas coût	Royaume-Uni
LONDRES-LTN	LTN	Bas coût	Royaume-Uni
MALMO-MMX	MMX	Bas coût	Suède
MEMMINGEN/MUNICH-FMM	FMM	Bas coût	Allemagne
MILAN-BGY	BGY	Bas coût	Italie
ROME-CIA	CIA	Bas coût	Italie
STOCKHOLM-NYO	NYO	Bas coût	Suède
VARSOVIE-WMI	WMI	Bas coût	Pologne
Aéroport	Code IATA	Catégorie	Pays
BALE/MULHOUSE-BSL	BSL	Régional	Suisse
BERGEN-BGO	BGO	Régional	Norvège
BILBAO-BIO	BIO	Régional	Espagne
BIRMINGHAM-BHX	BHX	Régional	Royaume-Uni
BORDEAUX-BOD	BOD	Régional	France
BRISTOL-BRS	BRS	Régional	Royaume-Uni
CATANE-CTA	CTA	Régional	Italie
COLOGNE/BONN-CGN	CGN	Régional	Allemagne
CRACOVIE-KRK	KRK	Régional	Pologne
EDIMBOURG-EDI	EDI	Régional	Royaume-Uni
FARO-FAO	FAO	Régional	Portugal
GENEVE-GVA	GVA	Régional	Suisse
GLASGOW (GB)-GLA	GLA	Régional	Royaume-Uni
GOTEBORG-GOT	GOT	Régional	Suède
HAMBOURG-HAM	HAM	Régional	Allemagne
HANOVRE-HAJ	HAI	Régional	Allemagne
HERAKLION (CRETE)-HER	HER	Régional	Grèce
IBIZA-IBZ	IBZ	Régional	Espagne
LYON-LYS	LYS	Régional	France
MALAGA-AGP	AGP	Régional	Espagne
MALTE-MLA	MLA	Régional	Malte
MARSEILLE-MRS	MRS	Régional	France
MILAN-LIN	LIN	Régional	Italie
NANTES-NTE	NTE	Régional	France
NAPLES-NAP	NAP	Régional	Italie
NICE-NCE	NCE	Régional	France
PALERME-PMO	PMO	Régional	Italie
PORTO-OPD	OPD	Régional	Portugal
STUTTGART-STR	STR	Régional	Allemagne
THESSALONIQUE-SKG	SKG	Régional	Grèce
TOULOUSE-TLS	TLS	Régional	France
VALENCE (ESP.)-VLC	VLC	Régional	Espagne
VARSOVIE-WAW	WAW	Régional	Pologne
VENISE-VCE	VCE	Régional	Italie

Aéroport	Code IATA	Catégorie	Pays
AJACCIO-AJA	AJA	Proximité (>1M)	France
ALGHERO-AHO	AHO	Proximité (>1M)	Italie
BASTIA-BIA	BIA	Proximité (>1M)	France
BIARRITZ-BIQ	BIQ	Proximité (>1M)	France
BILLUND-BLL	BLL	Proximité (>1M)	Danemark
BREME-BRE	BRE	Proximité (>1M)	Allemagne
BREST-BES	BES	Proximité (>1M)	France
CAGLIARI-CAG	CAG	Proximité (>1M)	Italie
CARDIFF-CWL	CWL	Proximité (>1M)	Royaume-Uni
CORK-ORK	ORK	Proximité (>1M)	Irlande
DRESDE-DRS	DRS	Proximité (>1M)	Allemagne
GENES-GOA	GOA	Proximité (>1M)	Italie
KARLSRUHE-FKB	FKB	Proximité (>1M)	Allemagne
LA COROGNE-LCG	LCG	Proximité (>1M)	Espagne
LILLE-LIL	LIL	Proximité (>1M)	France
LONDRES-LCY	LCY	Proximité (>1M)	Royaume-Uni
MINORQUE-MAH	MAH	Proximité (>1M)	Espagne
MONTPELLIER-MPL	MPL	Proximité (>1M)	France
PAPHOS-PFO	PFO	Proximité (>1M)	Chypre
ROTTERDAM-RTM	RTM	Proximité (>1M)	Pays-Bas
SALZBOURG-SZG	SZG	Proximité (>1M)	Autriche
SANTORIN (L. CYCLADES)-JTR	JTR	Proximité (>1M)	Grèce
SOUTHAMPTON-SOU	SOU	Proximité (>1M)	Royaume-Uni
STRASBOURG-SXB	SXB	Proximité (>1M)	France
VERONE-VRN	VRN	Proximité (>1M)	Italie
VIGO-VGO	VGO	Proximité (>1M)	Espagne
Aéroport	Code IATA	Catégorie	Pays
BERGERAC-EGC	EGC	Proximité (<1M)	France
BEZIERS-BZR	BZR	Proximité (<1M)	France
BOURNEMOUTH-BOH	BOH	Proximité (<1M)	Royaume-Uni
CAEN-CFR	CFR	Proximité (<1M)	France
CALVI-CLY	CLY	Proximité (<1M)	France
CARCASSONNE-CCF	CCF	Proximité (<1M)	France
CLERMONT-FERRAND-CFE	CFE	Proximité (<1M)	France
COMISO-CIY	CIY	Proximité (<1M)	Italie
FIGARI-FSC	FSC	Proximité (<1M)	France
FRIEDRICHSHAFEN-FDH	FDH	Proximité (<1M)	Allemagne
GRENADE-GRX	GRX	Proximité (<1M)	Espagne
GRENOBLE-GBN	GBN	Proximité (<1M)	France
HUMBERSIDE-HUY	HUY	Proximité (<1M)	Royaume-Uni
KALAMATA-KLX	KLX	Proximité (<1M)	Grèce
KEFALONIA-EFL	EFL	Proximité (<1M)	Grèce
LA ROCHELLE-LRH	LRH	Proximité (<1M)	France
LIEGE-LGG	LGG	Proximité (<1M)	Belgique
LIMOGES-LIG	LIG	Proximité (<1M)	France
LINZ-LNZ	LNZ	Proximité (<1M)	Autriche
LONDONDERRY-LDY	LDY	Proximité (<1M)	Royaume-Uni
METZ/NANCY-ETZ	ETZ	Proximité (<1M)	France
MUNSTER-FMO	FMO	Proximité (<1M)	Allemagne
NIMES-FNI	FNI	Proximité (<1M)	France
OSTENDE-OST	OST	Proximité (<1M)	Belgique
PAU-PUF	PUF	Proximité (<1M)	France
PEROUSE-PEG	PEG	Proximité (<1M)	Italie
PERPIGNAN-PGF	PGF	Proximité (<1M)	France
PESCARA-PSR	PSR	Proximité (<1M)	Italie
RENNES-RNS	RNS	Proximité (<1M)	France
RIMINI-RMI	RMI	Proximité (<1M)	Italie
SARAGOSSE-ZAZ	ZAZ	Proximité (<1M)	Espagne
SARREBRUCK-SCN	SCN	Proximité (<1M)	Allemagne
TARBES/LOURDES-LDE	LDE	Proximité (<1M)	France
TOULON-TLN	TLN	Proximité (<1M)	France
TRIESTE-TRS	TRS	Proximité (<1M)	Italie
VALLADOLID-VLL	VLL	Proximité (<1M)	Espagne

Source : DGAC/DTA-SDE3

Aéronefs

L'analyse de l'offre de sièges au départ de la France métropolitaine⁶¹, sur l'ensemble des aéroports français du panel, a permis de sélectionner l'aéronef le plus représentatif sur le segment court et moyen-courrier, l'Airbus A320 qui représente 26 % de l'offre totale de sièges. La famille A320 (A318, A319, A320, A321) représente 52 % de l'offre totale de sièges. La représentativité de l'Airbus A320 a été testée sur l'ensemble des différentes catégories d'aéroports français et sur les principales compagnies du marché.

Malgré l'évolution des flottes des compagnies depuis le premier observatoire, il a été décidé de conserver l'ensemble l'A320 comme aéronef de référence afin de faciliter le travail de comparaison des résultats des données d'une année sur l'autre.

Moyenne pondérée

La moyenne pondérée est réalisée avec l'année de trafic de référence (ex : coût de touchée 2024 avec le trafic de 2024) sauf pour l'année 2025. Au moment de la réalisation de cet observatoire, les données de trafic annuel 2025 n'étant pas disponibles, les données de trafic des aéroports de l'année 2024 ont servi à pondérer les résultats des coûts de touchées 2025.

Afin d'effectuer diverses comparaisons, un indicateur permettant de refléter le coût de touchée d'un pays ou d'une catégorie a été introduit. Il s'agit de la moyenne du coût de touchée des aéroports, pondérée par le trafic annuel total des aéroports. Bien que différent du véritable coût de touchée moyen payé par passager voyageant en avion monocouloir, cet indicateur permet de considérer chaque aéroport selon sa représentativité dans la catégorie étudiée et de limiter l'influence d'aéroports peu fréquentés proposant une structure tarifaire atypique.

La moyenne pondérée est donnée par

$$CDT = \frac{\sum_{\text{aéroport}} \text{Coût de touchée complet par passager} \cdot \text{Trafic total annuel}}{\sum_{\text{aéroport}} \text{Trafic total annuel}}$$

Cet indicateur est donc utilisé pour le calcul du coût de touchée moyen pour l'ensemble du panel, du coût de touchée moyen par pays ou encore du coût de touchée moyen par type d'aéroport.

Durant la période 2020-22, le trafic a été impacté pour les aéroports de manière différenciée et a pu affecter le poids relatif de chaque aéroport dans la moyenne pondérée par pays. En conséquence, selon les cas, l'évolution de la moyenne pondérée par pays peut différer plus ou moins fortement de l'évolution des coûts de chaque aéroport entrant dans le panel du pays considéré. L'année 2023 a marqué le retour à une situation plus normalisée.

⁶¹ Année 2016, vols commerciaux, données DGAC

Paramètres techniques

Les paramètres techniques (*motorisation, groupe acoustique, masse maximale au décollage*) liés à l'aéronef sont ceux proposés par la base de données RDC Aviation⁶². La DGAC s'est assurée de la conformité et de la bonne cohérence de ceux-ci.

Paramètres commerciaux

L'analyse de l'offre de sièges au départ de la France métropolitaine a permis de déterminer des paramètres « type » représentatif de chaque marché :

- L'offre de sièges « type » pour un aéronef : 178 sièges pour un A320 exploité par une compagnie traditionnelle ; 182 sièges pour un A320 exploité par une compagnie à bas-coûts ;
- Le coefficient de remplissage « type » pour un A320 : 80 % pour une compagnie traditionnelle et 85 % pour une compagnie à bas-coûts ;

Paramètres opérationnels

1.1 Type de terminal : pour l'A320, terminal classique (pour les compagnies traditionnelles) ou bas-coûts (pour les compagnies bas-coûts) selon le modèle d'exploitation retenu et lorsque l'infrastructure aéroportuaire propose le choix⁶³. A titre d'exemple, l'aéroport de Marseille facture la redevance passager (Schengen) avec une différence de 56 % (guide tarifaire au 1^{er} janvier 2025) entre le terminal 1 « classique » (6,61 €) et le terminal bas-coûts « MP2 » (2,92 €).

1.2 Type de stationnement : pour l'A320, stationnement au contact (pour les compagnies traditionnelles) ou au large (pour les compagnies bas-coûts). Ce dernier paramètre permet de prendre en compte l'ensemble de la diversité du panel aéroportuaire, notamment celle des plus petits aéroports, bien que les grands aéroports pratiquent souvent le « faux-contact » (pier-side stand) i.e. le stationnement au plus proche de l'aérogare mais sans utilisation des passerelles. Par exemple, sur l'aéroport de Gatwick, la redevance passager est minorée de £4,17 par passager pour les aéronefs stationnés au large, soit une remise de 21% par rapport à la redevance passager pour les aéronefs au contact (£19,94/pax).

1.3 Le temps de stationnement est calculé à partir des moyennes observées sur le marché français soit 30 minutes pour un A320 exploité par une compagnie bas-coûts et 45 minutes pour un A320 exploité par une compagnie traditionnelle. Le temps de location passerelle est égal au temps de stationnement lorsque le choix de l'utilisation d'une passerelle a été fait (cf. infra).

Heure d'arrivée

Les données sont relevées pour chaque aéroport et chaque aéronef au 1^{er} juin de l'année considérée pour une heure d'arrivée de 8:30 AM (A320), heure locale. La date du 1^{er} juin permet de prendre en

⁶² Et vérifiés par la DGAC

⁶³ Les aéroports suivants proposent des prestations à partir d'un terminal bas-coûts identifiés : ATH, BOD, BSL, CPH, DUB, LYS, MRS, WAW, WMI. Le Pier H de l'aéroport d'AMS n'a pas été retenu dans cette liste, la principale compagnie bas-coûts de l'aéroport opérant d'un autre terminal

compte, dans la plupart des cas, les augmentations éventuelles de taxes et/ou redevances qui interviennent au 1^{er} janvier et/ou au 1^{er} avril de chaque année. Cette date correspond aussi à une semaine type, hors vacances scolaires et hors jours fériés, en France. Les heures d'arrivées correspondent à une plage de « pointe » le matin. L'application de ces critères garantit une homogénéité de traitement pour l'ensemble des aéroports du panel mais ne prend en compte les politiques d'incitations tarifaires particulières à chaque aéroport. Par exemple, à Gatwick un A320 pour une rotation au 1^{er} juin de l'année (saison été IATA) à 8h30 entre dans la catégorie « été – période de base » est paye une redevance de piste de £993.38 contre £1,490.06 en période de pointe et £331.13 en période basse⁶⁴.

L'ensemble des principaux paramètres opérationnels est résumé dans le tableau ci-après :

Exploitation type compagnie traditionnelle		A320 TRD
Exploitation type compagnie à bas coût		A320 TBC
Paramètres d'exploitation pour une rotation effectuée sur un aéroport x pour un vol en provenance et vers un aéroport de l'Espace Economique Européen (EEE) de l'espace Schengen		
Devise	euro	euro
Type avion	A320 winglets	A320 winglets
Motorisation	CFM56	CFM56
Groupe acoustique	5a	5a
MTOW	77	77
Sièges offerts	178	182
Pax éco non corresp.	142	155
Pax éco corresp.	0	0
Total pax éco	142	155
Pax sup. non corresp.	0	0
Pax sup. corresp.	0	0
Total pax sup	0	0
Total pax	142	155
Type terminal	Terminal classique	Terminal bas coûts
Type stationnement	Contact passerelle	Au large
Temps location passerelle	45	0
Période	Journée	Journée
Heure arrivée	8:15	8:30
Heure départ	9:00	9:00
Temps stationnement	0:45	0:30
Temps comptoirs enregistrement	1h30	1h
Nombre comptoirs enregistrement	3	3

Source : DGAC/DTA-SDE3

⁶⁴ Gatwick Airport Limited, conditions of Use valable 2025/2026, hors réductions tarifaires



Direction générale de l'Aviation civile
Direction du transport aérien, sous-direction des études, DTA/SDE3
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
Téléphone : 01 58 09 43 21
dta-etudes-eco-bf@aviation-civile.gouv.fr
www.ecologie.gouv.fr