



Etat des lieux du secteur aérien et aéronautique portugais

Résumé : *Le poids du secteur aérien et aéronautique dans l'économie portugaise est important et constitue un pilier de sa montée en gamme depuis la crise financière. Le transport de passagers en particulier a connu une forte croissance qui a accompagné l'explosion du tourisme. Le secteur est important pour les entreprises françaises : Vinci gère les aéroports portugais et les exportations de biens depuis la France dépendent beaucoup des résultats d'Airbus. Du fait de la crise, l'Etat portugais a été amené à s'engager, en particulier avec le renforcement de sa position au sein de la compagnie aérienne nationale TAP.*

Le rôle croissant du transport aérien et de l'industrie aéronautique au Portugal

Le secteur du transport aérien représente environ 2 % du PIB en 2018 avec un CA total de 4,4 Md€, essentiellement *via* le transport de passagers dont le volume a plus que doublé entre 2010 (29 M de passagers) et 2019 (60 M). Il représente 0,4 % de l'emploi total [selon Eurostat](#), au 3^{ème} rang européen. **Un véritable cluster aéronautique s'est constitué depuis la crise financière**, reflété par la création de l'association des industries Aéronautique, Espace et Défense en 2016 (AED) qui totalise plus de 1,7 Md€ de CA et 18 500 emplois. Il représente un pan significatif de la montée en gamme de l'économie portugaise et du commerce extérieur puisque 87 % de la production est exportée.

La présence française dans le secteur est notable : parmi les investissements étrangers significatifs [cités par l'AED en 2018](#), hormis *Embraer*, tous étaient français¹. Plus récemment, **en 2019, STELIA Aerospace, filiale d'Airbus, a annoncé un investissement de 40 M€** pour l'implantation d'une ligne de montage de sections de fuselage à Santo Tirso (nord de Porto).

Impact de la crise sanitaire : chute du trafic aérien et nationalisation de la TAP

Logiquement, le secteur a été touché frontalement par la crise sanitaire avec une **baisse du trafic aérien de passagers de 97,4 % entre avril et juin** selon l'Institut National de Statistique (INE). Malgré une récupération pendant l'été le trafic était très inférieur à l'année dernière (baisse d'environ 2/3 en juillet et de moitié en août), la décision britannique d'inclure puis d'exclure le Portugal de la liste des provenances exemptées de quarantaine² a aggravé la situation. La chute d'activité s'est surtout faite au détriment [de la compagnie aérienne nationale](#), la TAP, qui a perdu des parts de marché au 2^{ème} trimestre et a recentré ses activités à Lisbonne.

TAP rencontrait déjà des difficultés avant la pandémie : elle cumulait une dette nette d'environ 1,36 Md€ fin 2019 qui l'avait déjà poussé à solliciter un prêt public. Depuis, l'endettement de TAP aurait atteint 3,3 Md€ en mai selon le Ministre des Infrastructures. La compagnie a enregistré des pertes de 582 M€ au 1^{er} semestre 2020. S&P et Moody's ont par ailleurs abaissé la note de la compagnie³. Après des mois de débat, **l'Etat portugais a finalement repris le contrôle de TAP**, relevant sa part au capital de 50 % à 72,5 % en rachetant la participation de l'homme d'affaires David Neeleman. Le plan d'aides autorisé par la Commission devrait permettre à **TAP de bénéficier d'un prêt public jusqu'à 1,2 Md€ conditionné à une restructuration de l'entreprise**. TAP a par ailleurs annoncé avoir renégocié la livraison de 15 appareils *Airbus* prévue à l'horizon 2025 et repoussée à « d'ici 2027 », pour une économie de 856 M€ entre 2020 et 2022.

Ce soutien public à TAP a été la cible de nombreuses critiques. Récemment, le directeur de la compagnie portugaise *EuroAtlantic* a accusé l'aide apportée de « distordre la concurrence » et **a regretté l'absence d'un**

¹ Lauak, présente au Portugal depuis 2003, [dispose d'une unité d'assemblage à Setúbal](#) (sud de Lisbonne) et a inauguré en octobre 2019 une nouvelle usine à Grândola, dans l'Alentejo, pour un investissement de 32 M€ afin de produire des pièces notamment pour les A320 et A330. Mecachrome a inauguré une usine de production de pièces métalliques de précision en 2017 à Evora (est de Lisbonne) pour un investissement de 30 M€.

² Le Royaume-Uni est le premier marché touristique pour le Portugal : 2,1 M de visiteurs et 3,2 Md€ de recettes en 2019.

³ S&P et Moody's ont abaissé deux fois la note de sa dette à B- et Caa3, respectivement dans la catégorie « hautement spéculatif ».

plan d'aide global pour le secteur de l'aviation, une critique reprise par les autres entreprises du secteur. **Ryanair a entamé une procédure en justice contre les aides d'Etat apportées notamment à la TAP** et devrait également attaquer les aides à la compagnie publique des Açores *SATA*. *Ryanair* veut en lieu et place une exemption de taxe aéroportuaire sur 3 ans, la compagnie dit par ailleurs étudier la réduction du nombre de fréquences et d'employés au Portugal.

La compagnie *SATA*, détenue à 100 % par le Gouvernement régional des Açores, faisait face à une situation financière dégradée avant la pandémie. A la fin de l'année 2019, le Gouvernement régional avait relancé un projet de privatisation de 49 % de *SATA Internacional*, après une première tentative en 2018. La Commission a approuvé en août une aide d'Etat de 133 M€ conditionnée à un plan de restructuration.