



Paris, le 7 novembre 2014

COMMUNIQUE DE PRESSE

de Ville & Aéroport
Association nationale d'élus

RAPPORT LE ROUX SUR LA COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS

La pression fiscale portée sur les compagnies aériennes est une conséquence de la déréglementation du transport aérien

Les coûts liés à la sûreté (80%) et à la sécurité (19%) représentaient en 2013 près d'un milliard d'euros, sans commune mesure avec les coûts environnementaux (1%)

Le gouvernement, conscient des difficultés traversées par les transporteurs aériens français qui sont de moins en moins compétitifs face au développement du low-cost et des compagnies du Golfe, a missionné un groupe de travail présidé par le député Bruno Le Roux. Le rapport final qui vient d'être remis au premier ministre répond à la grogne fiscale des associations de transporteurs aériens.

Pour Ville & Aéroport, le diagnostic établi par le rapport Le Roux et les mesures qu'il préconise n'est qu'une conséquence de la déréglementation du transport aérien initiée aux Etats-Unis à la fin des années 70 et qui s'est traduite en Europe par sa libéralisation effective à partir de 1997. Cette libéralisation a eu de nombreuses conséquences tant sur les compagnies que sur les politiques de transport aérien des pays membres. Elle a tout d'abord entraîné une privatisation progressive des compagnies, puis abouti à la recherche par les plus grandes d'entre elles de partenaires européens et à la création de hubs sur le modèle économique américain. L'apparition de compagnies low cost est également due à cette libéralisation.

Il est frappant d'observer l'écart, dans le cadre des budgets annuels successifs de l'aviation civile, entre l'évolution des coûts liés à la sûreté et à la sécurité et les coûts environnementaux.

Ainsi, les dépenses de sûreté financée par la collecte de la taxe aéroport sont passées d'environ 100 millions d'euros par an en 2001 à 800 millions d'euros en 2013. Si l'on regarde du côté de la fiscalité écologique, on constate le phénomène inverse. Le produit annuel de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes a été plafonné à 49 millions d'euros dans la loi de finances 2014 et il est revu à la baisse chaque année (48 millions dans le cadre du PLF 2015). Si l'on écarte la Taxe Chirac de solidarité (160 millions d'euros par an), le produit global de la fiscalité environnementale de l'aérien est aujourd'hui égal à 58 millions d'euros (TNSA : 48 millions d'euros/an ; FCNA : 5 millions d'euros/an ; Amendes ACNUSA : 5 millions d'euros).

Les prix intègrent donc très insuffisamment les externalités environnementales. Si bien que le trafic aérien paie moins de 4% des coûts externes générés par ce mode de transport. **Pour Ville & Aéroport, il convient de confier à la taxation ce rôle de régulation et de compensation sans compromettre pour autant la compétitivité des transporteurs aériens. Un rééquilibrage des coûts du transport aérien est nécessaire. Il passe en partie par une internalisation des coûts environnementaux.**

Quant aux exploitants d'aéroports, leur privatisation est engagée depuis la loi relative aux aéroports votée en 2005. Aéroports de Paris est devenue une société anonyme et les sociétés aéroportuaires qui gèrent les principaux aéroports régionaux sont sur le point de passer aux mains d'opérateurs privés (ex : Toulouse-Blagnac), l'Etat cédant progressivement son capital. Cela pose un véritable problème puisqu'on assiste à un développement important d'activités extra-aéronautiques sur les sites (commerces, activités immobilières). Le chiffre d'affaires des activités extra-aéronautiques d'ADP de 23 euros par passager se distingue. C'est 10 euros de plus que la moyenne des autres aéroports (p.11 du rapport Le Roux). Le rapport précise que « l'essentiel des bénéfices d'ADP provient aujourd'hui des commerces et des activités immobilières, qui dégagent respectivement en 2013 un résultat opérationnel courant de 452 millions d'euros et 117 millions d'euros, contre 83 millions d'euros pour les activités aéronautiques » (p.11).

Pour Ville & Aéroport, l'aéroport est avant tout un outil d'aménagement du territoire et de service public et il doit le rester. Dès lors, faut-il envisager de renationaliser les grands aéroports français ?