



# La Newsletter

Ville & Aéroport

Novembre 2014 - N° 41

## Rapport Le Roux sur la compétitivité du transport aérien

Pour Ville et Aéroport, la pression fiscale portée sur les compagnies aériennes est une conséquence de la déréglementation du transport aérien

*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. Cependant, Ville et Aéroport rappelle que 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%)*

### 12 propositions formulées dont 6 mesures d'urgence

Un allègement des charges (taxes, redevances, TVA) qui pèsent sur les compagnies aériennes et menacent leur avenir est préconisé. **Six mesures d'urgence sont mises en avant**

- réaffectation de la totalité des recettes de la taxe de l'aviation civile au secteur alors que 88 millions d'euros seront prélevés, comme chaque année, pour être versés au budget de l'Etat ;
- exonération de la taxe de l'aviation civile pour les passagers en correspondance pour les transporteurs aériens, du sur mesure pour le hub d'Air France à Paris-Charles-de-Gaulle ;
- prise en charge par l'Etat des investissements de sûreté aéroportuaire ; gel du niveau des redevances fixé par Aéroports de Paris auxquelles sont assujetties les compagnies aériennes ;
- limitation des droits de trafic accordés par l'Etat aux compagnies du Golfe ;
- création de cellules chargées du contrôle et du respect des règles sociales et fiscales françaises;
- Enfin, sur le moyen terme, il est proposé d'appliquer la taxe de solidarité, dite taxe Chirac, sur un autre secteur que celui du transport aérien : celui de la grande distribution.

## **La déréglementation du transport aérien et ses conséquences sur la fiscalité**

Pour Ville et 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.

## **Coûts liés à la sûreté et la sécurité versus coûts environnementaux**

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).

## **Un rééquilibrage nécessaire des coûts du transport aérien**

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 et 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.

## **Le problème posé par la privatisation des exploitants d'aéroports**

La privatisation des exploitants d'aéroports 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 (cf. 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 et 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 ?

### **Un amendement concernant 2 mesures urgentes voté à l'Assemblée**

En première lecture de la loi de finances à l'Assemblée Nationale, deux amendements ont été votés par les députés, qui concernent la taxe de l'Aviation civile et entrent dans le cadre des préconisations du rapport Le Roux. Cette taxe est prélevée sur chaque billet d'avion. Les députés ont demandé que 19% de cette taxe (soit environ 80 millions d'euros par an) ne soient plus affectés au profit du budget général de l'Etat, comme c'est le cas depuis dix ans. Deuxième amendement voté, cette taxe ne sera plus perçue pour les passagers en transit, ce qui remettra les compagnies françaises et notamment Air France à Paris CDG au même niveau de concurrence que celles empruntant les autres aéroports européens ou du Golfe. Si elles sont adoptées lors des navettes avec le Sénat, ces deux mesures entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour coller au plus près du prochain contrat de régulation économique (CRE) que vont négocier l'Etat et Aéroports de Paris, lequel débutera le 1<sup>er</sup> avril 2016.

### **Une réforme de la taxe Chirac à venir**

Le Sénat pourrait par ailleurs proposer de réformer la taxe Chirac, comme le demande le rapport Le Roux, ce qui allègerait les compagnies aériennes d'une charge de 80 millions d'euros.

### **Rapport Le Roux**



AGENDA VILLE & AEROPORT