



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Des politiques de redevances aéroportuaires au service de l'attractivité

Question orale n° 604

Texte de la question

M. Pierre Cabaré attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la politique de redevances aéroportuaires en vue des conclusions des assises de l'aérien. Il souhaite l'interpeller sur un sujet qu'il a à cœur d'évoquer et qui concerne sa circonscription, et notamment l'aéroport de Toulouse Blagnac. Les assises de l'aérien rendront leurs conclusions prochainement, suite à des débats riches et souvent mouvementés. Pourtant on est aujourd'hui dans l'incertitude, notamment sur l'avenir donné à la fiscalité aéroportuaire. L'écosystème aéroportuaire est soumis à plus de 20 taxes, redevances et prélèvements spécifiques au transport aérien, des taxes qui représentaient 4,8 milliards d'euros en 2017. Mais une redevance impacte particulièrement l'économie du transport aérien français : la redevance aéroportuaire. Ses tarifs sont fixés dans chaque aéroport par un cadre réglementaire pluriannuel : le contrat de régulation économique. Or, ces dernières années, ces redevances ont souvent augmenté, pesant de manière croissante sur la compétitivité du secteur. M. le député pense aux premiers concernés : les passagers, sans oublier les transporteurs et les acteurs œuvrant tous les jours pour garantir des services et des infrastructures de qualité. L'écosystème français s'essouffle alors que la concurrence des marchés aériens est féroce. De nouveaux *hubs* comme Dubaï seront les plateformes de demain. D'ici vingt ans, on estime que le nombre de passagers aura doublé, atteignant 8 milliards de personnes. Pour pouvoir absorber ce trafic, la France doit renforcer le rôle économique de ses aéroports avec des modes de redevances adaptés et davantage différenciés. Il en va de la connectivité des territoires, il en va de l'attractivité mondiale. Différencier les redevances selon les besoins des territoires, renforcer la concertation entre tous les acteurs, et garantir l'indépendance du régulateur, voilà les trois conditions pour assurer la viabilité économique et sociale aéroportuaire. Par ailleurs, il est indispensable de veiller à un meilleur fléchage des investissements. C'est pourquoi, le système de caisse unique devra être privilégié pour ne laisser de côté aucune activité, qu'elle soit commerciale comme opérationnelle. Chacune sert la performance des aéroports. Alors, sa question est simple : il lui demande si elle peut lui en dire davantage sur les nouvelles dispositions qui sont envisagées afin d'assurer un transport aérien français attractif, au service des passagers et de l'emploi.

Texte de la réponse

REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

M. le président. La parole est à M. Pierre Cabaré, pour exposer sa question, n° 604, relative aux redevances aéroportuaires.

M. Pierre Cabaré. Madame la ministre chargée des transports, je souhaite vous interpeller sur un sujet qui me tient à cœur et qui touche ma circonscription, sur laquelle se trouve l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Vous le savez, les assises nationales du transport aérien rendront prochainement leurs conclusions, à l'issue de débats riches et souvent mouvementés. Pourtant, nous sommes aujourd'hui dans l'incertitude, notamment s'agissant de l'avenir de la fiscalité aéroportuaire.

L'écosystème aéroportuaire est soumis à plus de vingt taxes, redevances et prélèvements spécifiques au transport aérien. Ces taxes représentaient 4,8 milliards d'euros en 2017.

Une redevance touche tout particulièrement l'économie du transport aérien français : la redevance aéroportuaire. Ses tarifs sont fixés dans chaque aéroport par un cadre réglementaire pluriannuel, le contrat de régulation économique. Or, ces dernières années, ces redevances ont souvent augmenté, pesant de manière croissante sur la compétitivité du secteur. Parmi les premiers concernés, on trouve les passagers, bien sûr, mais il ne faut pas oublier les transporteurs et les acteurs qui œuvrent tous les jours pour garantir des services et des infrastructures de qualité.

Notre écosystème s'essouffle alors que la concurrence des marchés aériens est féroce. De nouveaux hubs, comme Dubaï, seront les plateformes de demain. D'ici à vingt ans, on estime que le nombre de passagers aura doublé, pour atteindre huit milliards de personnes. Pour absorber ce trafic, la France doit renforcer le rôle économique de ses aéroports avec des modes de redevance adaptés et mieux différenciés. Il y va de la connectivité de nos territoires et de notre attractivité mondiale. Différencier les redevances selon les besoins des territoires, renforcer la concertation entre tous les acteurs et garantir l'indépendance du régulateur, voilà les trois conditions pour assurer la viabilité économique et sociale aéroportuaire.

Par ailleurs, il est indispensable de veiller à un meilleur fléchage des investissements. C'est pourquoi le système de caisse unique devra être privilégié pour ne laisser de côté aucune activité, qu'elle soit commerciale ou opérationnelle : chacune de ces activités, nous le savons tous, sert la performance de nos aéroports.

Aussi, madame la ministre, ma question est simple : pouvez-vous nous en dire plus sur les nouvelles dispositions envisagées pour assurer un transport aérien français attractif, au service des passagers et de l'emploi ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'en suis d'accord avec vous, monsieur le député, le niveau des redevances aéroportuaires est une question d'importance pour l'économie du transport aérien français. Ce sujet majeur a fait l'objet de travaux lors des assises nationales du transport aérien, dont je présenterai les conclusions ce vendredi 8 mars.

Vous mettez en avant trois axes d'action pour améliorer la viabilité économique et sociale des plus grands aéroports. S'agissant du développement de la concertation entre les acteurs de l'écosystème aéroportuaire, la prise en compte de l'avis des compagnies aériennes sera renforcée, en particulier sur les choix d'investissements et les contrats de régulation économique conclus par l'État avec les grands aéroports français.

En matière de régulation, votre assemblée examinera prochainement, en nouvelle lecture, le projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises, dit PACTE. Dans ce cadre, le Gouvernement proposera à l'Assemblée nationale, comme vous le souhaitez, de l'habiliter à transformer par ordonnance l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires en autorité administrative indépendante et d'en renforcer les attributions.

Vous demandez aussi que soient différenciées les redevances aéroportuaires selon les besoins des territoires. Les exploitants d'aéroport ont déjà une grande liberté pour conduire, en matière de redevances, une politique commerciale adaptée aux enjeux du territoire, bien évidemment dans la limite des principes qui encadrent les redevances pour services rendus.

Enfin, la caisse unique demeurera la norme pour la régulation des redevances des grands aéroports régionaux. Elle permet une participation des activités commerciales au financement des activités aéronautiques. Cependant, dans le respect du droit des concessions, et en préservant les intérêts de chacun des acteurs du transport aérien, des aménagements limités du modèle de caisse doivent rester possibles au cas par cas.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Cabaré](#)

Circonscription : Haute-Garonne (1^{re} circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 604

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [26 février 2019](#)

Réponse publiée le : 6 mars 2019, page 1747

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [26 février 2019](#)