



14ème législature

| | | |
|--|---|---|
| Question N° : 72507 | De M. Gérard Sebaoun (Socialiste, républicain et citoyen - Val-d'Oise) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie | | Ministère attributaire > Transports, mer et pêche |
| Rubrique > transports aériens | Tête d'analyse > aéroports de Paris | Analyse > redevance aéroportuaire. réglementation. perspectives. |
| Question publiée au JO le : 13/01/2015 Réponse publiée au JO le : 21/04/2015 page : 3096 Date de changement d'attribution : 20/01/2015 | | |

Texte de la question

M. Gérard Sebaoun attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la modulation de la redevance aéroportuaire. L'article L. 6325-1 du code des transports prévoit que l'utilisation de services publics aéroportuaires donne lieu à la perception de redevances pour services rendus. La fixation des taux de ces redevances sur les aéroports d'État comme ceux gérés par Aéroports de Paris fait l'objet d'une régulation par l'Autorité de supervision indépendance (ASI). Le code des transports prévoit que ces redevances peuvent être modulées pour des motifs d'intérêt général, notamment pour « compenser les atteintes à l'environnement » en prenant en compte par exemple le niveau de pollution atmosphérique ou le niveau de bruit de l'aéronef. Concrètement, moins la flotte aérienne d'une compagnie sera bruyante et polluante moins la compagnie acquittera de redevance aéroportuaire, selon un système bonus-malus. Toutefois, bien que le code des transports prévoie cette disposition, elle n'est à ce jour pas appliquée à l'aéroport de Paris Charles de Gaulle. Alors que le rapport de Bruno Le Roux sur la compétitivité du secteur aérien évoque la nécessité de réétudier le niveau des redevances, il conviendrait que la modulation environnementale soit au cœur des discussions. En effet, l'application de cette mesure encouragera au renouvellement des flottes et constituera un signe positif tant pour les riverains des aéroports que pour l'industrie aéronautique française. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir expliquer les mesures qu'elle pourrait prendre pour aller dans ce sens.

Texte de la réponse

Dans l'objectif de réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, les redevances d'atterrissage peuvent effectivement faire l'objet d'une modulation en fonction de la période de la journée et de la performance des aéronefs en matière acoustique ou d'émissions gazeuses. Depuis 2009, la grande majorité des exploitants aéroportuaires appliquent la modulation de la redevance d'atterrissage en fonction du niveau acoustique des aéronefs. En pratique, le mécanisme consiste à multiplier le tarif de la redevance d'atterrissage par un coefficient qui dépend de la performance acoustique de l'aéronef et de l'heure de l'atterrissage. Sur les aérodromes gérés par Aéroports de Paris, cela se traduit par un système modulé avec un écart de 180 % entre un avion de niveau de bruit le plus faible atterrissant de jour et un avion de niveau de bruit le plus élevé atterrissant de nuit, incitant ainsi les exploitants d'aéronefs à renouveler leur flotte.