

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2011

LOI DE FINANCES POUR 2012 - (n° 3775)
(Première partie)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N° I - 22

présenté par
M. de Courson-----
ARTICLE 17

Rédiger ainsi cet article :

« I. – L'article 45 de la loi n° 2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008 est abrogé.

« II. – L'article 302 *bis* K du code général des impôts est ainsi modifié :

« 1° Au premier alinéa du I du I, les mots : « et du budget général de l'État » sont supprimés ;

« 2° Le III est supprimé.

« III. – La perte de recettes pour le budget général de l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objet, en proposant une nouvelle rédaction de l'article 17 du projet de loi de finances, d'affecter l'intégralité du produit de la taxe de l'aviation civile (TAC) au budget annexe Contrôle et exploitation aériens (BACEA).

L'article 302 bis K du code général des impôts prévoit que le produit de cette taxe est réparti entre le budget général et le budget annexe, selon des quotités fixées par une loi de finances. Dans sa rédaction actuelle, l'article 45 de la loi de finances pour 2008 prévoit, à compter de l'année 2011, l'affectation de 80,32 % du produit de la TAC au BACEA et de 19,68 % au budget général.

L'article 17 du présent projet de loi de finances propose d'augmenter légèrement la quotité de TAC affectée au BACEA, la portant à 80,91 %. Il s'agirait de financer le transfert du budget général vers le budget annexe de 40 équivalents temps plein travaillé, pour achever la consolidation au sein de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) du service national d'ingénierie aéroportuaire. Sur les quelque 398 millions d'euros de TAC attendus pour 2012, 322 seraient ainsi affectés au BACEA et 76 au budget général.

Acquittée par les compagnies aériennes, la taxe de l'aviation civile a vocation à financer les activités de la DGAC qui ne sont pas couvertes par les redevances que celle-ci perçoit au titre de ses activités de prestation de services, essentiellement en matière de contrôle aérien.

Si les redevances constituent la principale recette du budget annexe, elles ne suffisent pas à couvrir en totalité le coût des services rendus. En effet, certaines des activités de la DGAC qui devraient être financées en totalité par des redevances ne le sont pas. Il s'agit essentiellement :

- des prestations de navigation aérienne outre-mer, dont le coût est couvert à moins de 36 % par le produit des redevances, en dépit de la création en 2010 d'une redevance océanique, destinée à couvrir une partie du coût du contrôle en route, jusqu'alors exonéré ;

- des vols exemptés de redevances ;

- des diverses prestations de surveillance et de certification, pour lesquelles des redevances dédiées ont pourtant été créées par l'article 120 de la loi de finances rectificative pour 2004. Mais, du fait notamment de la solvabilité limitée des acteurs de l'aviation légère, ces redevances couvrent à peine 40 % des coûts.

Au total, le « sous-financement » du budget annexe est évalué à plus de 110 millions d'euros.

Le budget annexe a en outre été très fortement affecté par la grave crise du transport aérien en 2008 et 2009, qui s'est traduite, pour la seule année 2009, par une chute du niveau des recettes de près de 200 millions d'euros.

En conséquence, le budget annexe est entré dans ce que la Cour des comptes n'a pas hésité à qualifier de « spirale de surendettement ». Sur les seules années 2009 et 2010, l'endettement a progressé de 30 %, soit 270 millions d'euros. La situation du budget annexe, déjà préoccupante, va s'aggraver en 2012, puisqu'il est prévu de faire passer le plafond d'emprunt de 194,4 à 250,3 millions d'euros. En fin d'année 2012, l'endettement net s'élèverait à 1 214 millions d'euros.

La DGAC doit certes poursuivre les efforts engagés pour réduire ses dépenses de fonctionnement et mieux maîtriser l'évolution de sa masse salariale.

Mais l'action sur les seules dépenses ne suffira pas à contenir l'endettement, d'autant que d'importants investissements doivent être réalisés dans le cadre de la construction du « Ciel unique européen », dont la France est l'un des acteurs majeurs.

C'est pourquoi le présent amendement propose d'affecter au budget annexe l'intégralité du produit de la taxe de l'aviation civile. Les 76 millions d'euros de recettes supplémentaires résultant de cette affectation effaceraient l'augmentation du plafond d'endettement prévue pour 2012 (+ 55 millions d'euros), et permettraient d'engager la réduction du stock de dette.

D'un point de vue économique, il ne serait pas absurde que le produit d'une taxe acquittée par les compagnies aériennes serve en totalité au financement des activités de la direction générale de l'Aviation civile, dont le cœur de métier est la prestation de service auxdites compagnies.

D'un point de vue juridique, l'affectation de l'intégralité de la TAC au budget annexe n'entrerait pas en contradiction avec l'article 18 de la loi organique relative aux lois de finances du 1er août 2001, puisque le budget annexe demeurerait très majoritairement financé par le produit de redevances : leur part dans les recettes totales nettes passerait, pour 2012, de 70,3 à 67,9 %, tandis que celle de la TAC passerait de 15,6 à 18,5 %.

Le présent amendement comporte un gage au profit du budget général, afin de respecter les prescriptions de l'article 40 de la Constitution. Si l'amendement était adopté et le gage levé par le Gouvernement, il serait opportun d'envisager de compenser une partie de la perte de recettes du budget général par l'affectation du produit des premières enchères de quotas de CO2, qui devraient intervenir fin 2012.