

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

1er décembre 2016

PLFR POUR 2016 - (N° 4235)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 312

présenté par  
Mme Dalloz

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 23, insérer l'article suivant:**

I. – Après le 5° de l'article L. 331-7 du code de l'urbanisme, il est inséré un 5° *bis* ainsi rédigé :

« 5° *bis* Les constructions et aménagements réalisés à l'intérieur des périmètres des aéroports d'intérêt national ou international, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État pris en application de l'article L. 6311-1 du code des transports, ainsi que périmètres des aéroports relevant de la compétence des collectivités territoriales et leurs groupements, lorsque le coût des équipements publics, dont la liste est fixée par un décret en Conseil d'État, a été mis à la charge des exploitants ; ».

II. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales résultant du I est compensée par la majoration à due concurrence de la dotation globale de fonctionnement, et corrélativement pour l'État par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2012, la taxe d'aménagement (TA) a succédé à la taxe locale d'équipement. Le fait générateur de ce prélèvement fiscal est la délivrance d'une autorisation d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager ou déclaration préalable) par l'autorité publique compétente. Le produit de la taxe est destiné à procurer aux collectivités locales les ressources indispensables à la réalisation des équipements publics nécessaires au développement de l'urbanisation (voiries et réseaux en particulier).

Pour certaines opérations spécifiques, le coût de ces équipements est mis directement à la charge des constructeurs ou aménageurs : par exemple en zone d'aménagement concerté (lorsque la

---

collectivité compétente a opté pour l'exonération de la TA) ou encore dans les périmètres des opérations d'intérêt national (OIN). Pour ces opérations d'aménagement, le coût des équipements publics est directement mis à la charge de l'aménageur désigné, qui se charge de les financer et de les réaliser sous sa propre maîtrise d'ouvrage.

L'exonération de la TA n'est valable qu'à la condition que l'aménageur désigné prenne à sa charge une partie significative des travaux d'équipement nécessaire.

Le code de l'urbanisme définit une liste minimale de travaux que l'aménageur doit prendre en charge pour bénéficier d'une exonération de TA.

Dans le cadre des missions qui leur sont dévolues par l'État ou par les collectivités territoriales, les exploitants d'aéroports sont amenés à prendre en charge des coûts d'équipement significatifs dans le périmètre de leur concession ou contrat d'exploitation.

S'agissant des aéroports d'intérêt national ou international, les équipements ou aménagements réalisés par les exploitants sont destinés à faire retour à l'État en fin de contrat. S'agissant des aéroports d'intérêt local ou régional relevant de la compétence des collectivités territoriales, les contrats de concession s'inspirent très largement du cahier des charges de l'État, et comportent des dispositions de retour au profit des autorités locales.

Les exploitants aéroportuaires sont donc ni plus ni moins chargés de la réalisation d'équipements publics à l'image des aménageurs opérant en zone d'aménagement concerté ou dans le périmètre d'une opération d'intérêt national.

L'assujettissement à la TA des constructions et aménagements réalisés par les exploitants aéroportuaires aboutit donc à faire peser une deuxième fois sur ces derniers le coût d'équipements publics (voiries, réseaux et stationnement) dont ils assurent déjà le financement ainsi que la maîtrise d'ouvrage au titre de leur contrat d'exploitation.

1. Une telle situation porte atteinte au principe de non cumul et crée un double financement dénoncé par la jurisprudence administrative.
2. Une telle situation génère également une rupture d'égalité de traitement devant les charges publiques
3. Cette double charge pèse enfin sur la compétitivité des aéroports français dans un contexte de difficultés économiques et de concurrence accrue dans un marché aérien plus libéralisé qu'harmonisé.