

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 novembre 2016

PLF 2017 - (N° 4061)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CF380

présenté par
M. de Courson

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 50, insérer l'article suivant:

I. – Après le sixième alinéa 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 a été mis à la charge des exploitants. La liste est fixée par un décret en Conseil d'État ; »

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis le 1^{er} mars 2012, la taxe d'aménagement, qui comporte une part communale et une part départementale, vise à financer des équipements publics induits par l'urbanisation.

Dans certains cas précis, le coût de ces équipements est à la charge des constructeurs ou aménageurs. Dans ces cas, l'aménageur désigné prend à sa charge le coût de ces équipements publics ; il peut alors bénéficier d'une exonération de la taxe d'aménagement.

Dans le cadre de leurs missions dévolues par l'État ou les collectivités territoriales, les exploitants d'aéroports prennent à leur charge des coûts d'équipements significatifs dans le périmètre de leur concession ou contrat d'exploitation, à l'image des aménageurs opérants en zone d'aménagement concerté ou dans le périmètre d'une opération d'intérêt national. Et pourtant, les aéroports restent

assujettis à la taxe d'aménagement. Cela aboutit à faire peser deux fois sur les exploitants aéroportuaires le coût d'équipements publics.

Cela est contraire au principe d'égalité de traitement devant les charges publiques (entre exploitants aéroportuaires et aménageurs opérant en ZAC).

De plus une telle situation porte atteinte au principe de non cumul et crée un double financement dénoncé par la jurisprudence administrative.

Enfin cette double peine pèse sur la compétitivité des aéroports français, soumis à une forte concurrence internationale.