



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## aéroports

Question écrite n° 101573

### Texte de la question

M. Émile Zuccarelli appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie les conséquences pour les exploitants des coûts de la sécurité aéroportuaires et du gel des subventions les compensant partiellement. Par une décision de 1999, le Conseil d'État a rendu obligatoire le financement de ces missions (sûreté, sécurité-incendie, prévention du péril aviaire, contrôle environnementaux) par la fiscalité, notamment par la taxe d'aéroport, plafonnée à 10 euros/passager. Pour certains de ces aéroports, les coûts non totalement couverts par la fiscalité sont compensés par une subvention d'État. Or, le coût de ces obligations n'a cessé d'augmenter, alors que dans le même temps, une politique de rigueur est appliquée à ces subventions. Les ressources mises au service de la sûreté aéroportuaire, dont la charge ne saurait être supportée par les seuls exploitants d'aéroports et usagers, doivent être à la mesure de l'importance de l'enjeu. Si l'on prend, en outre, en compte le fait que la TVA n'est pas récupérable sur les dépenses engendrées par les obligations de sécurité, il souhaiterait savoir quelles mesures le Gouvernement entend proposer pour parvenir à un financement juste et efficace de ces missions qui ne mette pas en péril la pérennité et l'avenir des aéroports locaux et régionaux. Il lui demande donc de revoir à la hausse le montant des subventions compensant les coûts de la sécurité aérienne.

### Texte de la réponse

Le financement des dépenses de sécurité et de sûreté aéroportuaire est principalement assuré par le produit de la taxe d'aéroport (520 millions d'euros au titre de l'année 2005, dont 307 pour les seuls aéroports de Paris). Il est complété, à titre subsidiaire, par des subventions du budget général de l'État pour les aéroports de classe 3 dont le produit de la taxe est insuffisant pour couvrir leurs dépenses ou pour les aéroports ne percevant pas de taxe d'aéroport compte tenu de leur niveau de trafic : en 2005, 59,7 millions d'euros ont finalement pu être affectés au paiement de ces subventions aux gestionnaires d'aéroports, compte tenu en fin d'année d'un redéploiement de crédits de 11,6 millions d'euros ; pour 2006, le volume des subventions (36,9 millions d'euros) a été évalué en tenant compte de deux modifications législatives concernant la taxe d'aéroport (TAP), destinées à en augmenter le produit : relèvement du plafond de la TAP de 9,50 euros à 10 euros pour les aéroports de classe 3, instauration de la TAP sur les aéroports d'État de Nouvelle-Calédonie et Polynésie française. Néanmoins, selon les données encore provisoires diffusées par la direction générale de l'aviation civile, la progression des dépenses exposées par les exploitants d'aérodromes conduirait, pour les aéroports subventionnés, à une proportion de coûts non couverts de 6,8 % en 2005 (soit 7 millions d'euros). Au cours des dernières années, les dépenses exposées par les exploitants d'aérodromes au titre des dépenses de sécurité et sûreté ont effectivement connu une progression importante, qui a incité les ministères concernés (transports et équipement, finances, intérieur, défense) à lancer plusieurs études ou audits pour, notamment, examiner les axes d'évolution possibles pour le financement et l'organisation de la sûreté aéroportuaire. Parmi les conclusions émises, est affirmée la nécessité de maîtriser les dépenses constatées tout en renforçant le niveau de sécurité.

### Données clés

**Auteur :** [M. Émile Zuccarelli](#)

**Circonscription :** Haute-Corse (1<sup>re</sup> circonscription) - Députés n'appartenant à aucun groupe

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 101573

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** économie

**Ministère attributaire :** économie

Date(s) clé(e)s)

**Question publiée le :** 1er août 2006, page 7941

**Réponse publiée le :** 7 novembre 2006, page 11599