



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aérodromes

Question écrite n° 102994

Texte de la question

M. Jean-Michel Ferrand attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur l'inquiétude des exploitants d'aérodromes face au coût des missions dites régaliennes dont l'exécution leur a été confiée par l'État (sûreté, sécurité-incendie, prévention du péril aviaire, contrôles environnementaux, etc.). Suite à une décision rendue par le Conseil d'État en 1999, le coût de ces missions relève obligatoirement d'un financement fiscal. Néanmoins, ce coût est intégralement à la charge de l'économie du transport aérien, puisqu'il repose d'une part sur une taxe d'aéroport prélevée sur chaque passager au départ, et d'autre part sur une subvention alimentée par la taxe de l'aviation civile, également ajoutée au prix des billets aériens, subvention destinée aux plates-formes dont les recettes de taxe d'aéroport ne couvrent pas l'intégralité des besoins. Alors que l'augmentation régulière de ces coûts est de la seule responsabilité des pouvoirs publics, qui multiplient les obligations en la matière, ceux-ci ont décidé d'appliquer aux subventions dues aux exploitants à titre de complément à la taxe d'aéroport une politique de rigueur budgétaire qui menace l'équilibre financier de nombre d'exploitants. Or, ces subventions ne sont pas sans contrepartie, puisqu'elles ont pour objet de donner à des acteurs à qui l'État a confié l'exécution de missions qui lui incombent, les moyens financiers de les mener à bien. En outre, les bénéficiaires de ces subventions étant des aéroports régionaux et locaux, c'est l'aménagement du territoire qui se trouve fragilisé par cette rigueur budgétaire. Cette situation pénalise d'autant plus les exploitants d'aérodrome que ceux-ci ne sont pas autorisés à récupérer la TVA sur les dépenses de sécurité-sûreté, ce qui génère chaque année au profit de l'État une recette de près de cent millions d'euros. Par ailleurs, en raison de l'absence de contractualisation entre l'État et les exploitants, ceux-ci ne sont aucunement garantis d'être remboursés ultérieurement. C'est la raison pour laquelle il conviendrait de revenir sur la décision budgétaire en cause, et de mettre en place une contractualisation en bonne et due forme de ces opérations financières. Il lui demande quelles mesures urgentes il entend prendre en ce sens, afin d'apaiser l'inquiétude des exploitants d'aérodrome.

Texte de la réponse

Les exploitants d'aéroport assurent le financement des missions de sûreté et de sécurité qui leur sont confiées par la loi. Ce financement, organisé par l'État, est principalement assuré par le produit de la taxe d'aéroport. Il est complété par des subventions du budget général de l'État pour ceux des aérodromes dont le trafic est compris entre 5 000 et 4 000 000 de passagers (classe 3) où le produit de la taxe est insuffisant, ainsi que pour les très petits aérodromes non éligibles à la taxe d'aéroport. En 2006, 41 millions d'euros ont été affectés au paiement des subventions aux exploitants d'aéroports, grâce à la dotation inscrite en loi de finances initiale et au redéploiement de crédits au sein du programme « Transports aériens ». La répartition de l'intégralité de cette dotation a été effectuée de manière que l'insuffisance maximale prévisionnelle de financement à la fin de l'année représente, pour chaque aéroport bénéficiant d'une subvention, une même proportion de ses coûts prévisionnels. Pour 2007, le volume des subventions aux exploitants dans le cadre de la loi de finances s'élève à 38,95 millions d'euros. Des modifications législatives concernant la taxe d'aéroport, destinées à en augmenter le produit, ont été prises récemment, notamment le relèvement par la loi de finances rectificative pour 2006 du

plafond de la taxe d'aéroport de 10 euros à 11 euros pour les aéroports de la classe 3, et l'extension de cette taxe aux aéroports d'État de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie française au 1er juin 2006. Toutefois, l'équilibre financier de ces missions pour les aérodromes éligibles à des subventions d'État ne devrait pas être atteint à la fin de 2007. Il convient de souligner que le mode de financement actuel, qui s'accompagne d'un recours accru à la ressource budgétaire, n'encourage pas la maîtrise des dépenses et ne saurait constituer durablement une solution acceptable. Au cours des dernières années, les dépenses exposées par les exploitants d'aérodrome au titre des missions de sécurité et de sûreté ont connu une progression très sensible, qui a incité les ministères concernés (transports et équipement, finances, intérieur, défense) à lancer des audits pour, notamment, apprécier le rapport coût-efficacité desdites dépenses, et examiner les possibilités d'évolution du dispositif de financement. Parmi les conclusions émises, la nécessité de mieux maîtriser la dépense est soulignée. Dans cet esprit, il sera indispensable de procéder à une réforme d'envergure du financement de la sécurité et de la sûreté aéroportuaires. Le Gouvernement travaille activement sur ce dossier.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Michel Ferrand](#)

Circonscription : Vaucluse (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 102994

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 septembre 2006, page 9296

Réponse publiée le : 6 mars 2007, page 2517