



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aérodromes

Question écrite n° 107157

Texte de la question

M. Jean-Michel Couve appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le financement des missions dites régaliennes mises en oeuvre par les exploitants d'aérodrome. Le coût de ces missions, déterminé par les pouvoirs publics, est assis depuis une décision du Conseil d'État de 1999 sur un financement fiscal à la charge de l'économie du transport aérien puisqu'il repose, d'une part, sur une taxe d'aéroport prélevée sur chaque passager et, d'autre part, sur une subvention alimentée par la taxe de l'aviation civile également ajoutée au prix des billets aériens. Cependant, la multiplication des obligations telles que la prévention du péril aviaire ou les contrôles environnementaux provoque une augmentation régulière des coûts, auxquels les exploitants d'aérodromes ne peuvent faire face, en raison du gel des subventions (à hauteur de 6,7 % de l'ensemble des coûts en 2005, puis de 21,6 % au titre de l'exercice 2006). Cette situation, qui touche les aéroports régionaux et locaux, fragilise donc l'aménagement du territoire pour un enjeu global d'environ 25 millions d'euros. Par ailleurs, les exploitants d'aérodromes n'étant pas autorisés à récupérer la TVA sur les dépenses de sécurité-sûreté, c'est l'État qui bénéficie d'une recette annuelle de près d'une centaine de millions d'euros. En l'absence de toute contractualisation en la matière, ceux-ci n'ont alors aucune garantie en termes de remboursements ultérieurs. En conséquence, il souhaiterait connaître, à la veille du transfert définitif aux collectivités territoriales de la quasi-totalité des aéroports d'intérêt régional ou local, la position du Gouvernement à propos d'une éventuelle contractualisation des opérations financières entre l'État et les gestionnaires d'aéroports.

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 aéroports 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 aéroports 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 aéroports 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 Couve](#)

Circonscription : Var (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 107157

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 octobre 2006, page 10793

Réponse publiée le : 6 mars 2007, page 2517