



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question écrite n° 81356

Texte de la question

M. Jean-Marie Aubron attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le financement de la sécurité incendie et de la sûreté des aéroports. Depuis le 1er juillet 1999, les dépenses relatives aux missions liées à la sécurité incendie et à la sûreté dans un aéroport sont supportées par les organismes assurant l'exploitation des aéroports, tandis que l'État prélève les taxes correspondantes auprès des transporteurs aériens pour chaque passager transporté et reverse aux gestionnaires d'aéroport le montant engagé par ces derniers. Il semble que, en raison des disponibilités budgétaires insuffisantes, ce dispositif vient d'être remis en cause par l'État. De ce fait, les aéroports, et plus particulièrement ceux de petite et moyenne importance, sont actuellement amenés à préfinancer les dépenses relevant de la responsabilité de l'État. Pour l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine, c'est une somme de l'ordre de 500 000 euros que l'organisme gestionnaire, le GIGAL, est ainsi amené à préfinancer en 2005. Cette situation étant susceptible de générer de graves difficultés, au regard tant de la pérennité financière de certains établissements que de la mise en oeuvre de mesures indispensables en termes de sécurité, il lui demande de bien vouloir indiquer les mesures envisagées en la matière.

Texte de la réponse

Pour financer les missions exercées par les exploitants d'aéroports en matière de service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs, de prévention du péril aviaire et de sûreté, missions qui leur sont confiées par l'article L. 213-3 du code de l'aviation civile, le dispositif mis en place en 1999 fait intervenir une taxe affectée, la taxe d'aéroport, qui est payée par les entreprises de transport aérien public. Cette taxe est complétée pour les aéroports de taille petite ou moyenne où son produit est inexistant ou insuffisant, par des subventions annuelles du budget général de l'État. Depuis début 2006, les moyens budgétaires concernés sont imputés sur le programme « Transports aériens » du budget général. Hormis les éventuelles subventions de collectivités locales, les exploitants d'aéroports ne mobilisent de fait pas d'autres ressources que la taxe d'aéroport et les subventions du budget général de l'État pour financer les missions qui leur sont confiées par l'article L. 213-3 du code de l'aviation civile. Les taux de la taxe d'aéroport et les montants des subventions accordées sont déterminés pour chaque année budgétaire, sur la base des données prévisionnelles établies à partir des déclarations de chaque exploitant d'aéroport. Les écarts entre les coûts prévisionnels et les coûts définitifs d'une année donnée, connus à l'automne de l'année suivante, sont ensuite pris en compte pour la détermination des taux de la deuxième année suivante. L'évolution des mesures de sûreté sur la période 2002-2004 a conduit à des déficits cumulés de financement croissants, atteignant, pour les aéroports de taille petite ou moyenne, 26,2 millions d'euros à la fin de 2004, ce qui a créé une situation préoccupante pour les aérodromes les plus déficitaires. Afin d'atténuer ces disparités et de permettre aux plates-formes les plus déficitaires d'améliorer leur situation, l'État a choisi de répartir les subventions précitées de sorte à limiter, pour chaque aéroport concerné, le solde cumulé déficitaire prévisionnel à environ 12 % au maximum des coûts prévisionnels pour 2005 estimés à la fin de 2004. L'amélioration sensible de la situation des aéroports les plus déficitaires résultant de ce dispositif a été de plus confortée en 2005 par un redéploiement de crédits. En effet,

alors que la loi de finances initiale prévoyait une enveloppe de 47 millions d'euros, c'est un total de 59,7 millions d'euros de subventions qui a pu être versé en 2005. Pour l'ensemble de ces raisons, la situation prévisionnelle globale de déficit cumulé des aéroports concernés est en nette amélioration à la fin de 2005 par rapport à celle prévalant à la fin de 2004. Par ailleurs, la loi de finances pour 2006 a relevé de 9,5 à 10 euros le taux maximal de la taxe d'aéroport des aérodromes de la classe 3, à laquelle appartient notamment l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine. Cette augmentation et le montant disponible de subventions en 2006 devraient ainsi permettre de stabiliser le déficit prévisionnel des aéroports concernés, cumulé à la fin de 2006, à un niveau comparable à celui de 2005. Plus précisément, l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine a reçu en 2005 une subvention totale de 605 411 euros, substantiellement majorée par rapport à celle indiquée lors du comité de gestion du FIATA du 22 mars 2005. Cette majoration n'a cependant pas permis de compenser les hausses de coûts de sécurité et de sûreté de l'aéroport. En effet, les coûts réels pour l'année 2004 s'avèrent supérieurs de 6 % à ceux estimés à la fin de 2004 et les coûts prévisionnels pour l'année 2005 ont également dû être réévalués de plus de 11 %. Les services de la direction générale de l'aviation civile étudient les moyens d'améliorer cette situation, notamment dans la perspective de la loi de finances pour 2007.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marie Aubron](#)

Circonscription : Moselle (8^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 81356

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 décembre 2005, page 11738

Réponse publiée le : 2 mai 2006, page 4777