



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question écrite n° 99723

Texte de la question

M. André Chassaigne attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur la question du financement des missions de sûreté-sécurité (sûreté, sécurité-incendie, prévention du péril aviaire, contrôles environnementaux) mises en oeuvre par les exploitants d'aérodrome. Depuis 1999, ce financement relève obligatoirement d'un financement fiscal, et fait intervenir une taxe affectée, la taxe d'aéroport, qui est payée par les entreprises de transport aérien public. Cette taxe est complétée par des subventions annuelles du budget général de l'État, imputée sur le programme « transports aériens » du budget général. Les écarts entre les coûts prévisionnels et les coûts définitifs d'une année donnée sont pris en compte pour la détermination des taux de la deuxième année. Or, l'évolution des missions de sûreté a conduit à des déficits cumulés de financement croissants, atteignant, pour les aéroports de petite ou moyenne taille, 26,2 millions d'euros à la fin 2004, ce qui a créé une situation préoccupante pour les aéroports les plus déficitaires. Alors que la loi de finances initiale pour 2005 prévoyait une enveloppe de 47 millions d'euros, c'est en fait un total de 59,7 millions d'euros qui a été versé en 2005. Cependant, du fait du régime fiscal attribué à cette partie de l'activité des exploitants d'aérodrome, ceux-ci ne sont pas autorisés à récupérer la TVA sur les dépenses de sécurité-sûreté, ce qui génère chaque année, au profit du budget de l'État, une recette de près d'une centaine de millions d'euros. De surcroît, en raison de l'absence de toute contractualisation en la matière entre l'État et les exploitants, ceux-ci ne sont aucunement garantis d'être remboursés ultérieurement des montants importants qu'ils sont aujourd'hui contraints d'avancer pour financer ces missions. Aussi, à la veille du transfert aux collectivités territoriales de la totalité des aéroports d'intérêt régional et local, il lui demande s'il envisage de modifier cette mesure budgétaire, et s'il compte engager l'État sur une contractualisation en bonne et due forme des opérations financières liées à l'exercice des missions régaliennes.

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 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. André Chassaigne](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (5^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 99723

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 11 juillet 2006, page 7249

Réponse publiée le : 6 mars 2007, page 2517