

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>9998</b>	De <b>M. Saïd Ahamada</b> ( La République en Marche - Bouches-du-Rhône )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports aériens	<b>Tête d'analyse</b> > Assujettissement des aéroports à la taxe d'aménagement	<b>Analyse</b> > Assujettissement des aéroports à la taxe d'aménagement.
Question publiée au JO le : <b>26/06/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>06/07/2021</b> page : <b>5416</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b> Date de renouvellement : <b>16/10/2018</b> Date de renouvellement : <b>26/03/2019</b> Date de renouvellement : <b>22/10/2019</b>		

### Texte de la question

M. Saïd Ahamada attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'assujettissement des aéroports à la taxe d'aménagement, qui a succédé à la taxe locale d'équipement (TLE) depuis le 1er mars 2012. En effet, les aéroports français agissent en tant qu'aménageurs des surfaces foncières mises à leur disposition. À ce titre, et au-delà des infrastructures purement aéronautiques, ils financent et réalisent l'ensemble des équipements nécessaires à leur fonctionnement (voiries, réseaux divers et autres équipements publics généraux). Avant 2012, la loi prévoyait donc l'exonération de TLE pour les aéroports, dans la mesure où cette taxe avait pour vocation de financer ces voies et réseaux divers pris en charge par les aéroports. Cependant, lors de la substitution de la TLE par la taxe d'aménagement, cette possibilité d'exonération n'a pas été reprise dans la loi. Dans le cas des missions qui leur sont dévolues par l'État ou par les collectivités territoriales, les exploitants d'aéroport sont conduits à prendre en charge des équipements significatifs. Pour certaines opérations spécifiques, le coût de ces équipements est mis directement à la charge des constructeurs ou aménageurs avec une exonération de la taxe d'aménagement. S'agissant des aéroports d'intérêt national, comme Aéroport de Paris ou l'aéroport de Nice, les concessionnaires sont donc exonérés de taxe d'aménagement car ils agissent dans le cadre d'une opération d'intérêt national (OIN). En revanche, les exploitants des aéroports d'intérêt local ou régional relevant de la compétence des collectivités territoriale sont, quant à eux, chargés de la réalisation d'équipements publics, sans pour autant être exonérés partiellement ou totalement de taxe d'aménagement. C'est notamment le cas pour l'aéroport Marseille-Provence qui se trouve exposé à court terme, d'autant qu'il entre dans une phase d'investissement importante à hauteur de 300 millions d'euros programmés d'ici 2025. Par conséquent, l'assujettissement à la taxe d'aménagement des constructions et aménagements réalisés par les concessionnaires aéroportuaires aboutit à faire peser une deuxième fois sur ces derniers le coût d'équipements publics (voiries, réseaux, stationnement) dont ils assurent déjà le financement ainsi que la maîtrise d'ouvrage au titre de leur contrat de concession. Aussi, il lui demande quelles évolutions pourrait envisager le Gouvernement afin de corriger les effets indésirables, notamment sur les futurs investissements, du dispositif actuel.

### Texte de la réponse

La taxe d'aménagement est perçue au profit des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale, des départements et de la région Île-de-France afin de financer des actions et opérations contribuant à la réalisation de divers objectifs (équilibre de l'aménagement urbain ; qualité urbaine, architecturale et paysagère ; diversité des fonctions urbaines et mixité sociale dans l'habitat ; sécurité et salubrité publiques ; prévention des risques ; protection des milieux ; lutte contre le changement climatique). À la différence de l'ancienne taxe locale d'équipement (TLE), le produit de la taxe d'aménagement n'est donc pas exclusivement destiné à financer la réalisation des équipements publics indispensables au développement de l'urbanisation (voirie et réseaux en particulier). Certes, il y contribue, mais il permet de financer des missions plus larges, d'intérêt général, allant au-delà du financement des équipements publics situés dans le périmètre des emprises aéroportuaires pris en charge par les exploitants d'aéroport. On ne peut donc considérer que l'assujettissement des exploitants d'aéroport à la taxe d'aménagement conduit à faire peser une seconde fois sur eux le coût de ces équipements. En revanche, il pourrait être tenu compte de cette contribution des exploitants d'aéroport dans le dispositif fiscal de la taxe d'aménagement, au même titre que l'aménagement fiscal dont bénéficient les constructeurs et aménageurs qui sont tenus de prendre en charge la réalisation d'équipements publics dans le cadre des opérations d'intérêt national ou des zones d'aménagement concerté. Le Gouvernement examine actuellement les moyens juridiques d'atteindre cet objectif.