

Structure de budget des aéroports

Le budget d'un aéroport détaille les recettes et dépenses nécessaires au fonctionnement de deux ensembles qui constituent la plateforme.

La zone côté ville est autorisée au public : elle comprend les voies d'accès aux aérogares, les parcs de stationnement des véhicules et les parties publiques des aérogares (restaurants, boutiques, banques d'enregistrement...). Pour mémoire, les aérogares ont pour fonction d'accueillir le public et les passagers avant leur embarquement ou après leur débarquement et d'effectuer les formalités et contrôles liés à l'embarquement.

La zone côté piste, ou zone réservée, est accessible uniquement avec un titre de circulation ou une carte d'embarquement. Elle comprend les parties de l'aérogare réservées aux passagers ainsi que l'aire de manœuvre, partie d'un aérodrome utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic. Les aires de trafic sont destinées aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement, le stationnement ou l'entretien.

Depuis la réforme aéroportuaire de 2005, Aéroport de Paris (ADP), entreprise cotée en bourse, et les sociétés aéroportuaires créées pour l'exploitation des principaux aéroports régionaux sont soumis aux règles de la comptabilité privée.

Les aéroports décentralisés sont considérés comme des services publics industriels et commerciaux. S'ils sont gérés directement par une collectivité, ils relèvent de la norme comptable (M4) applicable aux collectivités locales, mais, s'ils font l'objet d'une délégation de service public, ils sont soumis aux règles de la comptabilité privée.

Principaux postes de recettes des aéroports

Les recettes d'exploitation des aéroports sont composées de produits de redevances directement liées à l'accueil des aéronefs et des passagers, de recettes extra-aéronautiques pour la fourniture de services dans des secteurs connexes (parkings, immobilier de diversification, etc.), et de versements de taxes pour la réalisation de missions régaliennes et d'intérêt général.

Les redevances aéronautiques

Définies aux articles R. 224-1 et R. 224-2 du code de l'aviation civile, les redevances aéronautiques rémunèrent les services liés à « *l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome* », c'est-à-dire les activités côté piste.

Pour les aéroports de plus de 100 000 passagers annuels, l'article R.224-2 du Code de l'aviation civile prévoit la structuration ci-après des redevances pour services publics aéroportuaires.

Pour les aéronefs de plus de six tonnes, il s'agit de :

- la redevance d'atterrissage, pour l'usage des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol (aires de manœuvre), et éventuellement pour des services complémentaires (balisage, aides visuelles et information de vol) ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef ;
- la redevance de stationnement, pour l'usage des infrastructures et équipements de stationnement (aires de trafic), et éventuellement pour des services complémentaires (passerelles, énergie électrique et dégivrage) ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et, le cas échéant, de celles de l'aire de stationnement ;
- la redevance par passager, correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, aux services complémentaires, tels que la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, ainsi que des installations de tri des bagages. L'assiette de cette redevance est le nombre de passagers embarqués. La redevance peut être fixée à des taux différents selon la zone géographique de destination du vol qu'ils effectuent (national, Schengen, hors Schengen...) et les destinations peuvent être réparties en quatre zones au maximum.

La redevance passager représente sur certains aéroports jusqu'à 80 % du revenu des redevances aéronautiques. Cette part pourrait néanmoins baisser avec la volonté de certains exploitants d'attirer davantage de gros-porteurs.

Des redevances accessoires peuvent être instaurées pour l'utilisation de services complémentaires :

- les services complémentaires susmentionnés s'ils ne sont pas couverts par les trois premières redevances ;
- la mise à disposition de locaux techniques (ex. locaux « pistes ») ;
- la mise à disposition d'installations de traitement des eaux, d'installations fixes de distribution de carburant et d'aires d'entreposage ;
- l'usage des installations nécessaires à l'atterrissage, au décollage et au stationnement des aéronefs de six tonnes et moins.

En ce qui concerne le trafic de fret, l'aéroport peut prévoir une redevance accessoire couvrant les coûts des installations et services de l'aérogare de fret ainsi que les coûts relatifs à l'accès terrestre à cette aérogare.

Les tarifs de ces redevances sont fixés chaque année, après la tenue d'une réunion de concertation avec les compagnies aériennes (la « Cocoéco » ou commission consultative économique). Les tarifs sont ensuite homologués, pour les aéroports de plus de 5 millions de passagers, par l'autorité de supervision indépendante¹ (ASI) au sens de la directive 2009/12 /CE sur les redevances aéroportuaires. Le ministre chargé des transports reste en charge de l'homologation des redevances pour les aéroports de l'Etat accueillant moins de cinq millions de passagers. Le régulateur s'attache à faire respecter le régime juridique général s'appliquant aux redevances pour services rendus, en partie issu de la jurisprudence, qui impose des principes tels que l'adéquation des revenus des redevances aux coûts et l'égalité de traitement des usagers.

Les recettes liées au service d'assistance en escale

Lorsque l'aéroport fournit les services d'assistance en escale aux usagers, il les facture et les recettes sont alors directement comptabilisées. Ces services peuvent également être assurés par un ou plusieurs transporteurs ou par une entreprise spécialisée.

¹ Depuis l'entrée en vigueur le 23 juin 2016 du décret relatif aux redevances aéroportuaires et modifiant le code de l'aviation civile, l'ASI est placée auprès du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Les recettes extra-aéronautiques

Les recettes extra-aéronautiques sont liées aux activités connexes développées par l'aéroport. Elles ne sont pas soumises à l'avis des compagnies aériennes et à homologation du régulateur. Selon la stratégie de diversification de l'aéroport, on peut trouver les redevances de concession dont les compagnies pétrolières doivent s'acquitter pour vendre du carburant et des lubrifiants d'aviation, les redevances pour exploitation de services de restauration, les redevances pour exploitation de boutiques (hors taxes et autres) ou de parcs de stationnement, les loyers issus de l'immobilier de diversification qui concerne les locaux ou terrains de l'aéroport occupés par des tiers ainsi que d'autres recettes provenant de services divers (chauffage, climatisation, éclairage, eau, etc).

Les taxes aéronautiques

Les transporteurs sont assujettis à quatre taxes aéronautiques dont les recettes sont affectées. Il s'agit de la taxe d'aéroport, de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, de la taxe d'aviation civile et de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Seules les deux premières taxes, la taxe d'aéroport et la taxe sur les nuisances sonores entrent dans le budget des aéroports.

La taxe d'aéroport (TAP)

Le Code des transports confie aux exploitants d'aéroport des missions de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA), de prévention du péril animalier, de sûreté et de contrôles environnementaux. Ces missions d'intérêt général sont financées par les recettes de la taxe d'aéroport, collectées auprès des compagnies aériennes par la DGAC.

Sont assujettis à cette taxe tous les transporteurs exploitant des services aériens depuis un aéroport (ou un groupement d'aéroports) dont le trafic annuel excède un certain seuil, fixé à 5000 unités de trafic (UDT).

Cette taxe, codifiée à l'article 1609 quater du code général des impôts, comporte deux parties :

- une part principale, déterminée par un tarif par passager et un tarif par tonne de fret embarqué depuis l'aéroport, dans la limite d'un tarif plafond. La ressource prélevée est reversée à l'exploitant de l'aéroport sur lequel elle est perçue pour financer ses dépenses au titre des missions considérées ;
- une part complémentaire, la majoration de la taxe d'aéroport, dont le tarif par passager embarqué est de 1,25 €, perçue, comme la part principale, sur l'ensemble des aéroports dont le trafic excède 5000 UDT. Cette ressource est utilisée comme un fonds de péréquation : elle est répartie entre les seuls aéroports de moins de 5 millions UDT (y compris ceux non assujettis à la taxe d'aéroport) nécessitant un complément de financement.

Les tarifs de la part principale de la taxe d'aéroport sont fonction du besoin de financement sur chaque aéroport assujetti. Ils sont fixés par arrêté, dans les limites de fourchettes prévues par la loi.

Classe	1	2	3
Nombre d'UDT de l'aéroport ou du groupement d'aéroports	plus de 20 millions	plus de 5 à 20 millions	de 5001 à 5 millions
Tarif par passager	de 4,3 à 11,5 €	de 3,5 à 9,5 €	de 2,6 à 14 €

Un abattement, dont le taux est fixé par arrêté dans la limite de 40%, est applicable aux passagers en correspondance (le taux a été fixé à 40% depuis 2013).

Pour le fret, le tarif est fixé de façon uniforme à 1 € par tonne de fret pour les aérodromes des trois classes.

La taxe sur les nuisances sonores aériennes

Le code de l'environnement impose aux exploitants de certains aérodromes de contribuer aux dépenses engagées par les riverains de ces aérodromes pour atténuer les nuisances sonores. Collectée par la DGAC au titre de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, codifiée à l'article 1609 quater viciés A du Code Général des Impôts, cette ressource est reversée à l'exploitant de l'aéroport pour financer les aides aux riverains de ces aéroports.

Sont assujettis les transporteurs exploitant des services aériens depuis ces aérodromes pour chaque décollage d'aéronef de masse maximale au décollage (MMD) de 2 t. ou plus. Le montant dû par l'exploitant est fonction du tarif applicable à l'aéroport, du coefficient de modulation et du logarithme décimal de la masse maximale au décollage (MMD) des aéronefs exprimée en tonnes. Les aéroports sur lesquels s'applique actuellement la taxe sont ceux qui remplissent certains critères de trafic minimal, soit les trois principaux aéroports de Paris (Charles de Gaulle 23€, Le Bourget 25€ et Orly 35€), Nantes-Atlantique (10€), Toulouse-Blagnac (18€), Beauvais-Tillé (4,5€), Bordeaux-Mérignac (4€), Marseille-Provence (6€) et Nice-Côte d'Azur (2€)ⁱ. Des coefficients de modulation, précisés par décret prennent en compte, dans un rapport de 0,5 à 120, la période de décollage et les caractéristiques acoustiques de l'appareil.

Les charges d'exploitation

Les charges d'exploitation d'un exploitant d'aéroport peuvent être réparties selon plusieurs grandes classes et sont semblables à celles rencontrées chez tout gestionnaire d'infrastructures :

- les achats,
- les autres charges externes (services extérieurs, personnels intérimaires),
- les charges de personnel,
- les impôts et taxes liés à l'activité (principalement la contribution économique territoriale),
- les dotations aux amortissements, reflétant la perte de valeur des immobilisations due au vieillissement ou à l'utilisation des actifs,
- les provisions, reflétant les pertes probables sur les stocks ou les clients, ou un risque pesant sur l'activité.

Elles comprennent :

- le coût des missions de sécurité, sûreté et de contrôles environnementaux visés dans la section relative à la taxe d'aéroport,
- la contribution aux dépenses engagées par les riverains de ces aérodromes pour l'atténuation des nuisances sonores visée dans la section relative à la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

Ne sont citées que les charges liées à l'exploitation, les charges financières et exceptionnelles étant similaires à celles des autres entreprises.

ⁱ La TNSA s'applique à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, mais le tarif est actuellement fixé à 0€.