



14ème législature

Question N° : 96440	De M. Jean-Pierre Vigier (Les Républicains - Haute-Loire)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > aéroports de Paris	Analyse > redevance aéroportuaire. réglementation. perspectives.
Question publiée au JO le : 07/06/2016 Réponse publiée au JO le : 11/04/2017 page : 2997 Date de changement d'attribution : 07/12/2016 Date de renouvellement : 13/12/2016		

Texte de la question

M. Jean-Pierre Vigier alerte M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur l'augmentation considérable des redevances d'atterrissage à l'aéroport d'Orly pour les petits porteurs, particulièrement ceux de 19 places. Cette accroissement a atteint jusqu'à 135 % au 1er avril 2016 comme c'est le cas pour la compagnie Hex'Air pour ces dessertes entre les aéroports de Loudes et Paris-Orly. En effet, la taxe d'atterrissage est passée de 188 euros à 442 euros, ce qui représente une augmentation sur l'année à hauteur de 78 210 euros. Cette surcharge est considérable pour une petite compagnie et met en question sa survie. Cette augmentation est incompréhensible pour ces petits porteurs sachant que l'augmentation annuelle est généralement de 3 % à 10 % et donc supportable. De plus, cet accroissement de la redevance, validé par l'État, va à l'encontre de l'objectif de la délégation de service public (DSP) passée avec la compagnie Hex'Air et l'État en 2014 afin d'assurer la desserte entre Loudes et Paris-Orly jusqu'en 2019. L'augmentation substantielle de la redevance atterrissage met en péril l'exercice de ce service public en fragilisant financièrement le porteur. Cette situation est encore plus incompréhensible sachant que les gros porteurs bénéficient d'une baisse globale de leurs redevances avec la baisse de la taxe passager qui leur est assurément très favorable. Aussi souhaiterait-il connaître ses intentions afin de mettre fin à cette situation qui remet en cause l'exercice d'une mission de service public dans des conditions acceptables et conformes aux engagements des deux parties à la DSP. Une solution consisterait notamment à diminuer le taux de décote du groupe acoustique auquel appartiennent ces petits porteurs, sachant que leur nuisance acoustique est faible. Cela permettrait ainsi de compenser la surcharge considérable de la redevance d'atterrissage.

Texte de la réponse

L'augmentation au 1er avril 2016 de la redevance d'atterrissage pour les avions de faible capacité sur l'aéroport de Paris-Orly résulte du changement de structure tarifaire voulu par la société Aéroports de Paris. Lors de la phase d'élaboration du contrat de régulation économique qui s'applique aux aéroports parisiens pour la période 2016-2020, ce changement de structure tarifaire a été soumis pour avis à la commission consultative aéroportuaire, qui ne s'y est pas opposée. Elle a considéré que cette évolution permettrait l'amélioration du remplissage des avions et optimiserait l'usage des infrastructures des aéroports parisiens, dont les capacités sont limitées. Elle a cependant encouragé l'entreprise à ouvrir un dialogue avec les transporteurs aériens pour lesquels les répercussions seraient les plus fortes. L'Autorité de supervision indépendante (ASI), qui a été récemment réformée pour renforcer son indépendance, avait été saisie par l'exploitant aéroportuaire afin qu'elle se prononce sur ses tarifs 2016, qui étaient

contestés par certains transporteurs exploitant notamment des liaisons d'aménagement du territoire avec des appareils de 19 sièges, particulièrement impactés par le changement de structure de la redevance d'atterrissage. L'ASI, par une décision du 2 août 2016, considérant notamment qu'Aéroports de Paris contribue à la politique de desserte et de développement durable des territoires et que sa stratégie tarifaire doit l'accompagner, avait estimé que l'évolution prévue de la redevance d'atterrissage ne pouvait pas être regardée comme respectant le principe d'une évolution modérée pour certains transporteurs et n'a donc pas homologué les tarifs 2016 d'Aéroports de Paris. À la suite de ce refus et pour tenir compte des motivations qui y ont conduit, Aéroports de Paris a soumis à l'ASI de nouveaux tarifs qu'elle a homologués par une décision du 1er septembre 2016. La formule retenue par la seconde proposition tarifaire d'Aéroports de Paris pour la détermination de la redevance d'atterrissage est plus favorable aux petits modules que les tarifs initialement proposés. Ainsi, l'effet à la hausse des tarifs 2016 sur les compagnies exploitant des appareils de petit gabarit, comme les avions de 19 sièges utilisés pour la desserte de la liaison de service public Le Puy - Paris-Orly, a été réduit de moitié.