



15ème législature

Question N° : 18978	De M. Nicolas Dupont-Aignan (Non inscrit - Essonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > Taxe d'atterrissage de plus en plus élevée	Analyse > Taxe d'atterrissage de plus en plus élevée.
Question publiée au JO le : 16/04/2019 Réponse publiée au JO le : 16/03/2021 page : 2384 Date de changement d'attribution : 07/07/2020		

Texte de la question

M. Nicolas Dupont-Aignan appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur le montant de la « taxe d'atterrissage » et les conséquences de celle-ci sur la formation de nouveaux pilotes, ainsi que sur le prix et le manque de places suffisantes dans les hangars pour garer les avions. À l'heure où les experts s'accordent à dire que la demande en pilote de ligne sera considérable dans les années à venir, les pilotes « de loisir » constituent un réservoir au sein duquel se trouve nombre de ceux qui piloteront les plus grands avions dans quelques années. Parallèlement les pilotes « de loisir » doivent, lors de chaque atterrissage, s'acquitter d'une redevance perçue par le gestionnaire de la plateforme. Cette taxe, qui n'était à l'origine que de quelques euros, a semble-t-il considérablement augmentée et continue d'augmenter du fait de la délégation de gestion confiée à des sociétés privées. Ce phénomène de forte augmentation des tarifs sans amélioration des services est également à constater, s'agissant du nombre de places dans les hangars pour garer les avions. En effet, compte tenu de la pénurie de places, bon nombre de pilotes ont de plus en plus de mal à garer leur avion et sont parfois obligés de faire plusieurs centaines de kilomètres en voiture pour rejoindre un aéroport où des places sont disponibles à des tarifs de plus en plus chers. Ainsi, il souhaite l'alerter sur ce sujet afin d'éviter que la délégation de gestion des aéroports à des sociétés privées n'entraîne, en raison de l'augmentation trop importante de la taxe d'atterrissage et du prix de la place de hangar pour garer les avions (totalement incompatibles avec le pouvoir d'achat des passionnés d'aviation), une impossibilité pour les aéroclubs de former de nouveaux pilotes et un départ massif des aéronefs français vers d'autres pays européens.

Texte de la réponse

Le ministère de la transition écologique est sensible aux enjeux soulevés par le député Dupont-Aignan, qui sont étroitement liés non seulement au maintien de l'aviation générale sur le territoire national mais également aux capacités de notre pays à recruter et former les pilotes de demain. Conformément au code de l'aviation civile, les services publics aéroportuaires rendus sur les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique peuvent donner lieu à la perception de redevances. Notamment, tout exploitant aéroportuaire est en droit d'instaurer des redevances correspondant à l'usage des installations nécessaires à l'atterrissage, au décollage et au stationnement des aéronefs de moins de six tonnes. Cependant, l'établissement de ces redevances doit s'effectuer dans le respect des principes de la régulation édictée par le code de l'aviation civile. En particulier, le tarif relatif à chacune des redevances ne peut excéder le coût du service rendu, et son évolution doit être modérée. Pour les aéroports qui accueillent



annuellement plus de cinq millions de passagers, les tarifs sont notifiés chaque année à l'Autorité de régulation des transports en vue de leur homologation. Pour les aéroports appartenant à l'Etat dont le trafic est inférieur à ce seuil, les tarifs sont homologués par le ministre chargé de l'aviation civile. Ces deux autorités s'assurent du respect des règles de la régulation. Ainsi, dans l'exercice de ses fonctions, l'autorité en charge de l'homologation des tarifs veille à ce que la redevance d'atterrissage applicable aux aéronefs utilisés dans le cadre de la formation des pilotes ne couvre pas davantage que le coût du service rendu et ce, indépendamment du caractère public ou privé des sociétés exploitantes. Une telle procédure d'homologation n'existe pas pour les aérodromes décentralisés dont le trafic annuel est inférieur à cinq millions de passagers. Cependant, les collectivités territoriales peuvent, dans le cadre des conventions de délégation de service public, fixer des objectifs au délégataire privé. Un des objectifs peut être le maintien des activités d'aviation de loisir sur la plateforme concédée, qui devrait alors se traduire par des tarifs de redevances compétitifs pour ce type de trafic. Selon les cas, il appartient également à la collectivité territoriale d'approuver les tarifs de l'opérateur privé par une délibération. Pour ces aérodromes, le Gouvernement suggère aux aéroclubs et à leurs représentants de prendre contact avec les collectivités territoriales qui en sont propriétaires et qui peuvent relayer leurs attentes auprès de leurs délégataires.