

## 15ème législature

|   |   |   |
|---|---|---|
| <b>Question N° :</b><br><b>8816</b>   | <b>De M. Franck Marlin ( Les Républicains - Essonne )</b>   | <b>Question écrite</b>  |
| <b>Ministère interrogé &gt;</b> Transition écologique et solidaire  |   | <b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports   |
| <b>Rubrique &gt;</b> transports aériens   | <b>Tête d'analyse &gt;</b> Conséquences de la taxe d'atterrissage sur la formation des nouveaux pilotes | <b>Analyse &gt;</b> Conséquences de la taxe d'atterrissage sur la formation des nouveaux pilotes. |
| Question publiée au JO le : <b>29/05/2018</b><br>Réponse publiée au JO le : <b>08/01/2019</b> page : <b>200</b><br>Date de changement d'attribution : <b>05/06/2018</b> |   |   |

### Texte de la question

M. Franck Marlin 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. À l'heure où tous 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 augmenté du fait de la délégation de gestion confiée à des sociétés privées. Ainsi, il souhaite l'alerter sur ce sujet afin d'éviter que la délégation de gestion des aérodromes n'entraîne, en raison de l'augmentation trop importante de la taxe d'atterrissage, une impossibilité pour les aéroclubs de former de nouveaux pilotes.

### Texte de la réponse

Conformément au code de l'aviation civile, l'exploitant aéroportuaire peut instaurer des redevances correspondant à l'usage des installations nécessaires à l'atterrissage, au décollage et au stationnement des aéronefs de six tonnes et moins. L'établissement des redevances pour services rendus doit respecter un certain nombre de règles, en particulier la proportionnalité du tarif au coût du service rendu, la non-discrimination entre les usagers et l'évolution modérée des tarifs. Pour les aéroports de plus de 100 000 passagers et appartenant à l'État, il existe un système d'homologation annuelle des tarifs des redevances, exercée soit par l'autorité de supervision indépendante, pour les aéroports de plus de cinq millions de passagers, soit par la direction générale de l'aviation civile, pour les autres. Ces deux autorités vérifient le respect de ces règles. Ainsi, dans l'exercice de ses fonctions, l'autorité de régulation veille à ce que la redevance d'atterrissage applicable aux aéronefs utilisés dans le cadre de la formation des pilotes n'augmente pas de manière inconsidérée, indépendamment de la détention publique ou privée des sociétés exploitantes. Une telle procédure d'homologation n'existe pas pour les aérodromes décentralisés. 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 générale sur la plateforme concédée, qui devrait alors se traduire dans les tarifs des redevances. Selon les cas, il appartient également à la



collectivité territoriale d'approuver les tarifs de l'opérateur privé par une délibération. Il est ainsi proposé aux aéroclubs et à leurs représentants de prendre contact avec les collectivités territoriales propriétaires des aérodromes concernés, qui peuvent relayer leurs attentes auprès des délégataires concernés.