



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Prix taxe d'atterrissement, place de hangar et essence aviation

Question écrite n° 19119

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'atterrissement », l'insuffisance de hangars disponibles pour garer les petits avions de loisir sur les aérodromes, le prix prohibitif de l'essence aviation (parfois plus de 2,30 euros le litre) et leurs conséquences pour la France. En effet, il apparaît que ces dernières années le prix de la taxe d'atterrissement, de la place de hangar et de l'essence aviation (100 LL) a littéralement flambé. Or, cette augmentation massive est totalement incompatible avec le pouvoir d'achat des passionnés d'aviation et risque d'entraîner une impossibilité pour les aéroclubs de former de nouveaux pilotes et un départ massif des aéronefs français vers d'autres pays européens. Ce phénomène de forte augmentation des tarifs sans amélioration des services intervient dans un contexte de délégation de gestion des aérodromes à des sociétés privées qui empochent l'argent dans l'intérêt de leurs actionnaires, mais certainement pas dans l'intérêt des pilotes et passionnés d'aviation comme cela devrait être le cas. Or, depuis les frères Montgolfier en 1783, Clément Ader et son « avion » en 1897, Louis Blériot en 1909, mais aussi, Jean Mermoz et Antoine de Saint-Exupéry dans les années 1930 ou plus récemment les sociétés *Jodel*, *Daher-Socata*, *APEX Aviation*, et enfin *Airbus*, *ATR*, *Dassault* et *Eurocopter*, il apparaît que la France a toujours été un pionnier de l'aviation et un grand pays de l'industrie aéronautique, ce qu'elle doit rester. Aussi, les 15 000 pilotes professionnels et 110 000 pilotes privés français sont inquiets des évolutions constatées qui remettent en cause leur possibilité d'exercer librement leur activité. Aussi, il lui demande si elle entend prendre rapidement des mesures significatives pour inverser la tendance lourde décrite ci-dessus et offrir aux français une véritable possibilité de s'adonner à l'aviation dans de bonnes conditions.

Texte de la réponse

Le ministère de la transition écologique et solidaire est sensible aux enjeux soulevés par le député Franck Marlin, 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 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent 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'atterrissement, au décollage et au stationnement des aéronefs de six tonnes et moins. Cependant, l'établissement de ces redevances doit se faire dans le respect des principes de la régulation édictés 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 aérodromes appartenant à l'État et dont le trafic annuel dépasse les 100 000 passagers, les tarifs des redevances sont notifiés chaque année à l'autorité de régulation, en charge de leur homologation. Pour les aéroports qui accueillent annuellement plus de cinq millions de passagers, cette autorité est désormais l'Autorité de régulation des transports. Pour les autres, il s'agit de la direction générale 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 de régulation veille à ce que le tarif de la redevance d'atterrissement applicable aux aéronefs utilisés dans le cadre de la formation des pilotes n'augmente pas de manière inconsidérée, et qu'il se borne à couvrir 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. 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.

Données clés

Auteur : [M. Franck Marlin](#)

Circonscription : Essonne (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 19119

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : [23 avril 2019](#), page 3793

Réponse publiée au JO le : [3 décembre 2019](#), page 10609