

## **Question écrite au Secrétaire d'Etat à la Mobilité sur l'augmentation des redevances pour la pratique de sports aériens.**

### **André FREDERIC :**

Les sports aériens sont plus que jamais menacés dans notre pays en raison de la décision récente de la Direction Générale du Transport Aérien (la DGTA). Celle-ci vient en effet de changer totalement de vision par rapport aux redevances pour les services rendus aux pratiquants de ces sports. Les débutants et les pilotes confirmés doivent payer une série de redevances à la DGTA, pour l'obtention et la revalidation de documents tels que licences, examens médicaux, qualifications diverses, etc. La DGTA souhaite maintenant équilibrer à 100 % le coût de ces services par une augmentation drastique des redevances prévues, sans faire la moindre distinction entre les sportifs amateurs et les compagnies aériennes commerciales. Concrètement, cette décision entraînera des hausses allant de 100 à 500 % et même de nouveaux types de redevances. Un candidat pilote devra donc déboursier pas loin de mille euros uniquement pour des frais administratifs, rendant l'accès à ces sports particulièrement difficile. Les ateliers d'entretien aéronautique sont également visés par ces augmentations, mettant ainsi leur rentabilité en péril. Au risque de voir de plus en plus de clubs, de pilotes et même d'ateliers opter pour une délocalisation, il est essentiel d'agir pour limiter ces augmentations.

1. Partagez-vous mon analyse ?
2. Trouvez-vous acceptable que la DGTA soit seule juge et partie et s'arroge un monopole d'État en décidant ces augmentations ?
3. Ne serait-il pas envisageable de prévoir un gel des tarifs actuels en attendant une nouvelle étude de cette problématique qui tiendrait compte de l'avis des parties intéressées ?
4. Une différenciation claire ne doit-elle pas être faite entre l'aviation récréative et l'aviation commerciale?

### **Le Secrétaire d'Etat :**

**Etienne Schoupe**, secrétaire d'Etat : L'arrêté royal qui règle les

indemnités de la DGTA date d'il y a huit ans et doit par conséquent être adapté. A cette fin, une étude préliminaire a été menée par un consultant. Le 18 décembre 2008 et le 5 février 2009, une concertation avec les groupements concernés, dont l'Aéroclub Royal de Belgique, a été menée à propos du nouvel arrêté royal. Ces associations ont reçu un délai de quinze jours pour réagir. L'aviation commerciale sera consultée dans un avenir proche.

Il existe une différence entre une taxe et une indemnité. Cette dernière vise à compenser des coûts exposés, conformément aux directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle doit avoir un rapport coût-efficacité correct, être non discriminatoire et avoir fait l'objet d'une concertation.

Il faudra alors encore opérer un choix entre une externalisation des coûts à charge du contribuable, une internalisation à charge de l'utilisateur ou un système mixte. Par arrêté royal, 40 % des coûts de la DGTA sont à présent à charge des usagers du transport aérien et le reste est à charge du Trésor. Dans le nouvel arrêté royal, les coûts seront à charge de l'utilisateur, à l'exception de l'« overhead ». L'objectif de l'adaptation des tarifs proposés était de tenir compte des tarifs internationaux et d'éviter certains excès.

J'estime qu'une éventuelle délocalisation en raison d'indemnités trop élevées constitue un réel problème, qui n'est d'ailleurs pas uniquement dû aux tarifs mais aussi à la gestion politique et à la réglementation. La professionnalisation à la demande de l'Europe engendre de plus en plus d'obligations techniques, administratives et financières dans le secteur de l'aviation civile. Je ne souhaite dès lors pas introduire globalement des tarifs supérieurs à ceux appliqués à l'étranger.

En ce qui concerne l'aviation sportive, la DGTA est toujours disposée à examiner des solutions de rechange durables. Nous souhaitons en tout cas trouver un juste milieu.