

# **Arrêté du 24 janvier 1956 CONDITIONS D'ETABLISSEMENT ET DE PERCEPTION DES REDEVANCES D'ATERRISSAGE ET D'USAGE DES DISPOSITIFS D'ECLAIRAGE SUR LES AERODROMES PUBLICS EN APPLICATION DU DE. 53-893 DU 24 SEPTEMBRE 1953**

Dernière mise à jour des données de ce texte : 20 novembre 2021

JORF du 25 janvier 1956

- Titre Ier : Redevance d'atterrissage. (Articles 1 à 9 bis)
- Titre II : Redevance d'usage des dispositifs d'éclairage. (Articles 10 à 15)
- Titre III : Dispositions générales. (Articles 16 à 18)
- Annexe (Article Annexe)

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le ministre des finances et des affaires économiques, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'industrie et du commerce, le ministre de la défense nationale et des forces armées, et le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,

Vu le décret n° 53-893 du 24 septembre 1953 relatif au régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, et notamment ses articles 18, 19 et 27 ;

Vu le décret n° 54-528 du 25 avril 1954, fixant la liste des redevances soumises à une réglementation établie par arrêté interministériel ;

Vu l'arrêté du 1er septembre 1950 relatif au fonctionnement des régies de recettes instituées pour la perception des taxes et redevances de toutes natures et le recouvrement des créances afférentes à des services rendus, sur les aéroports d'Etat exploités en régie ;

Vu l'avis du conseil supérieur de l'aviation marchande en date du 21 juin 1955,

Arrêtent

## **Titre Ier : Redevance d'atterrissage. (Articles 1 à 9 bis)**

### **Article 1**

#### **Modifié par Arrêté du 26 février 2009 - art. 1**

La redevance d'atterrissage instituée en application des articles R. 224-1 et suivants du code de l'aviation civile est due, dans les conditions et sous les réserves fixées par le présent arrêté, par tout aéronef qui effectue un atterrissage ou un amerrissage sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique.

Toutefois pour les aéronefs d'Etat n'effectuant pas de transport rémunéré, la redevance est due dans des conditions et à des taux fixés par des conventions conclues à la diligence du ministre chargé de l'aviation marchande.

### **Article 2**

#### **Modifié par Arrêté du 26 février 2009 - art. 1**

La redevance d'atterrissage est calculée d'après la masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité de l'aéronef, arrondie à la tonne supérieure.

Toutefois, elle est fixée à un taux uniforme pour tous les aéronefs de tourisme de moins de deux tonnes.

Il appartient à l'exploitant ou, à défaut, au propriétaire d'un aéronef de fournir à l'exploitant de l'aérodrome à sa demande les documents justifiant de la masse maximale certifiée au décollage. A défaut de fourniture de ces documents, la masse maximale certifiée au décollage retenue est la plus élevée de celles des aéronefs du même type connus sur l'aérodrome concerné.

### **Article 3**

#### **Modifié par Arrêté du 10 novembre 2021 - art. 1**

I.-Les dispositions prévues au II du présent article s'appliquent lorsque la redevance d'atterrissage fait l'objet, dans le cadre du deuxième alinéa de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile, d'une modulation en fonction de la période de la journée et de la performance des aéronefs en matière acoustique.

II.-Sauf en ce qui concerne les aéronefs militaires français, les taux de la redevance d'atterrissage sont affectés d'un coefficient de modulation en fonction du bruit caractéristique de l'aéronef et de l'heure d'atterrissage.

Les aéronefs sont classés en six groupes acoustiques. La méthode de classement est définie dans l'annexe au présent arrêté.

Il appartient à l'exploitant ou, à défaut, au propriétaire d'un aéronef de fournir à l'exploitant de l'aérodrome à sa demande les documents justificatifs nécessaires à son classement. A défaut de fourniture de ces documents, l'aéronef est classé dans le groupe 1.

Pour les besoins du présent article, la journée est découpée en trois plages horaires, mesurées en heure locale, de 6 heures à 18 heures, de 18 heures à 22 heures et de 22 heures à 6 heures.

La personne chargée de la fixation des tarifs des redevances détermine, pour chacun des groupes acoustiques et chacune des plages horaires, le coefficient de modulation propre aux aéronefs de ce groupe, pour les atterrissages ayant lieu à l'intérieur de ces plages horaires. L'heure d'atterrissage prise en compte est celle du toucher des roues.

Le coefficient de modulation propre aux aéronefs d'un groupe donné est au moins égal à celui propre aux aéronefs du groupe qui le suit, pour les atterrissages ayant lieu à l'intérieur d'une même plage horaire.

Pour les aéronefs d'un groupe donné, le coefficient de modulation appliqué pour les atterrissages ayant lieu entre 6 heures et 18 heures est au plus égal à celui appliqué pour les atterrissages ayant lieu entre 18 heures et 22 heures, lui-même étant au plus égal à celui appliqué pour les atterrissages ayant lieu entre 22 heures et 6 heures.

Sur les aérodromes mentionnés aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts, les coefficients de modulation sont déterminés dans le respect des principes suivants :

- le coefficient de modulation appliqué aux aéronefs du groupe 3 est supérieur d'au moins 30 % à celui appliqué aux aéronefs du groupe 5 pour les atterrissages ayant lieu à l'intérieur d'une même plage horaire ;

- le coefficient de modulation appliqué aux aéronefs d'un groupe donné pour les

atterrissages ayant lieu entre 22 heures et 6 heures est supérieur d'au moins 50 % à celui appliqué à ces mêmes aéronefs entre 6 heures et 18 heures.

NOTA :

Conformément à l'arrêté du 10 novembre 2021 (NOR : TRAA2133062A), ces dispositions sont applicables aux redevances mentionnées à l'article L. 6325-1 du code des transports dont les tarifs et leurs modulations entrent en vigueur postérieurement au 31 mars 2022.

#### **Article 4**

Des réductions sur les taux de la redevance peuvent être accordées par l'exploitant de l'aéroport avec l'accord du ministre chargé de l'aviation marchande, si les conditions particulières du transport ou du travail aérien le justifient, sans que lesdites réductions puissent comporter une discrimination entre les entreprises de transport ou de travail aérien.

#### **Article 5**

Les giravions bénéficient d'une réduction de 50 % sur le montant de la redevance.

#### **Article 6**

Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement et qui, à l'occasion de ces vols ne font aucun transport ou aucun travail rémunéré, sont assujettis à la redevance, chaque fois qu'ils utilisent la procédure d'atterrissage suivant un taux réduit de 75 %.

#### **Article 7**

Des conditions spéciales peuvent être consenties pour les atterrissages consécutifs à des vols d'essai d'aéronefs appartenant soit à des sociétés de constructions aéronautiques, soit à l'Etat.

Ces conditions sont fixées par convention conclue entre l'exploitant de l'aéroport et la société ou l'autorité pour le compte de laquelle les vols sont accomplis. Ces conventions sont soumises à l'approbation du ministre chargé de l'aviation marchande.

## **Article 8**

Le montant de la réduction accordée en cas de manifestation aérienne est fixé par l'exploitant de l'aéroport. Toutefois, la réduction ne peut dépasser 50 %, sauf autorisation du ministre chargé de l'aviation marchande.

## **Article 9**

### **Modifié par Arrêté du 15 janvier 1962, v. init.**

Sont exemptés de la redevance d'atterrissage :

- a) Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par décision du ministre chargé de l'aviation marchande ;
- b) Les aéronefs d'Etat qui effectuent des missions techniques sur ordre du ministre chargé de l'aviation marchande ;
- c) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'essai, à condition qu'ils ne fassent à l'occasion de ces vols aucun transport ou aucun travail rémunéré et que ne se trouvent à bord que les membres de l'équipage et les personnes mandatées spécialement pour contrôler les essais. Sont considérés comme vols d'essai les vols de vérification de bon fonctionnement effectués après transformation, réparation ou réglage des cellules des moteurs ou des appareils de bord, ou après installation d'un dispositif nouveau à bord de l'aéronef ;
- d) Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aéroport, en raison d'incidents techniques ou des circonstances atmosphériques défavorables ;
- e) Les planeurs, les aérovoiliers et les avions d'un poids inférieur ou égal à 3 tonnes pendant le temps où ils sont utilisés pour l'envol et le remorquage des planeurs ou pour la formation et l'entraînement des parachutistes sportifs.

## **Article 9 bis**

### **Création Arrêté du 15 janvier 1962, v. init.**

Les aéronefs appartenant aux aéro-clubs ou que l'Etat prête à ces derniers ainsi que les aéronefs de tourisme et d'affaires d'un poids inférieur à 3 tonnes sont assujettis à une redevance semestrielle couvrant les opérations d'atterrissage effectuées pendant chaque semestre calendaire sur leur aérodrome d'attache.

Le montant de cette redevance est égal à trente fois le taux de la redevance tel qu'il est fixé par application de l'article 2 ci-dessus pour les aéronefs des aéro-clubs agrégés et à soixante fois le taux de cette redevance pour les aéronefs des particuliers et des aéro-clubs non agrégés.

L'immobilisation continue pour cause technique régulièrement reconnue de l'aéronef pourra donner lieu à réduction du forfait lorsque la durée de cette immobilisation sera au moins égale à un mois. La réduction par mois d'immobilisation sera égale au sixième de la redevance forfaitaire semestrielle, les fractions de mois d'immobilisation n'étant pas prises en considération.

Le paiement de la redevance semestrielle pour atterrissage sur leur aérodrome d'attache exonère les aéronefs en cause du paiement de la redevance d'atterrissage sur tous les autres aérodromes de métropole ou d'outre-mer ouverts à la circulation aérienne publique.

## **Titre II : Redevance d'usage des dispositifs d'éclairage. (Articles 10 à 15)**

### **Article 10**

#### **Modifié par Arrêté du 26 février 2009 - art. 1**

La redevance d'usage des dispositifs d'éclairage instituée en application des articles R. 224-1 et suivants du code de l'aviation civile est due par tout aéronef qui effectue un envol ou un atterrissage sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, dont le balisage a été allumé de nuit ou par mauvaise visibilité, soit à la demande du commandant de l'aéronef, soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable du fonctionnement du balisage.

### **Article 11**

La redevance varie suivant les aéroports en fonction de l'importance des installations de balisage.

Les aéroports sont, à cet effet, classés en trois catégories, par décision du ministre chargé de l'aviation marchande.

### **Article 12 (abrogé)**

#### **Abrogé par Arrêté du 26 février 2009 - art. 1**

Un arrêté interministériel pris après avis du conseil supérieur de la marine marchande fixe pour chacune des catégories d'aéroports prévues à l'article précédent le taux de la redevance.

### **Article 13**

Des réductions sur le taux de la redevance peuvent être accordées par l'exploitant de l'aéroport pour les motifs et dans les conditions fixées par l'article 4 du présent arrêté.

### **Article 14**

Des conditions spéciales peuvent être consenties aux exploitants d'aéronefs effectuant des vols d'entraînement qui nécessitent une utilisation prolongée du balisage.

Ces conditions sont fixées par convention conclue entre l'exploitant de l'aéroport et la société ou l'autorité pour le compte de laquelle les vols sont accomplis. Ces conventions sont soumises à l'approbation du ministre chargé de l'aviation marchande.

### **Article 15**

Sont exemptés de la redevance d'usage des dispositifs d'éclairage les aéronefs visés aux paragraphes a, b, c et d de l'article 9 du présent arrêté.

## **Titre III : Dispositions générales. (Articles 16 à 18)**

### **Article 16**

### **Modifié par Arrêté du 26 février 2009 - art. 1**

Les redevances prévues aux deux titres précédents sont liquidées par les exploitants d'aérodromes ou leurs représentants au vu du certificat de navigabilité des aéronefs en ce qui concerne la redevance d'atterrissage et sur les bases indiquées au titre II ci-dessus pour la redevance d'usage des dispositifs d'éclairage.

### **Article 17 (abrogé)**

## **Abrogé par Arrêté du 26 février 2009 - art. 1**

Le présent arrêté est applicable aux aérodromes appartenant à l'Etat, visés à l'article 1er et situés en Algérie.

### **Article 18**

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, le directeur de la comptabilité publique et le directeur du budget au ministère des finances et des affaires économiques, le gouverneur général de l'Algérie, le directeur de l'administration générale, départementale et communale au ministère de l'intérieur, le directeur du commerce intérieur au ministère de l'industrie et du commerce et le chef du service de l'infrastructure (air) au ministère de la défense nationale et des forces armées sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

### **Annexe (Article Annexe)**

#### **Annexe**

## **Modifié par Arrêté du 8 septembre 2021 - art.**

La répartition des aéronefs dans les groupes acoustiques est déterminée par référence à la marge acoustique cumulée d'un aéronef et aux chapitres de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

On entend par marge acoustique cumulée d'un aéronef la somme des différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximal autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans le chapitre de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 dont cet aéronef relève.

Sont classés en :

Groupe 1 :

-les aéronefs qui ne sont pas mentionnés dans les groupes acoustiques 2, 3, 4, 5 et 6 définis ci-après ;

Groupe 2 :

-les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 3, 4, 5 ou 14 et dont la marge cumulée est supérieure ou égale à 10 EPNdB et inférieure à 13 EPNdB ;

Groupe 3 :

-les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 3, 4, 5 ou 14 et dont la marge cumulée est supérieure ou égale à 13 EPNdB et inférieure à 17 EPNdB ;

Groupe 4 :

-les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 3, 4, 5 ou 14 et dont la marge cumulée est supérieure ou égale à 17 EPNdB et inférieure à 20 EPNdB ;

Groupe 5 :

-les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 3, 4, 5 ou 14 et dont la marge cumulée est supérieure ou égale à 20 EPNdB ;

Groupe 6 :

-les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées aux chapitres 6, 8, 10 ou 11.

NOTA :

Conformément à l'arrêté du 8 septembre 2021 (NOR : TRAA2125571A), ces dispositions sont applicables aux redevances mentionnées à l'article L. 6325-1 du code des transports dont les tarifs et leurs modulations entrent en vigueur postérieurement au 31 mars 2022.

Fait à Paris, le 24 janvier 1956.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,

EDOUARD CORNIGLION-MOLINIER.

Le ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :

Le préfet, directeur du cabinet,

ROGER RICARD.

Le ministre de la défense nationale et des forces armées,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

GUILLAUME WIDMER.

Le ministre des finances et des affaires économiques,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

PIERRE BESSE.

Le ministre de l'industrie et du commerce,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,

RENE TERREL.

Le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques,

GILBERT-JULES.