

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

25 mars 2021

---

**LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)**

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 5127

présenté par

M. Wulfranc, M. Chassaigne, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Dharréville,  
M. Dufrègne, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, Mme Lebon, M. Lecoq,  
M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 35, insérer l'article suivant:**

Après le deuxième alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice des dispositions de l'article L. 6325-2, les services publics aéroportuaires ne peuvent consentir aux compagnies aériennes des réductions tarifaires sur le montant des redevances. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

La pratique des réductions tarifaires négociées entre les aéroports français et les compagnies aériennes génère une compétition entre aéroports et territoires au bénéfice des seules compagnies low-cost. Comme le note l'association Oui au Train de Nuit, Elle participe aussi à la disparition des services ferroviaires sur les déplacements de 1000 à 2000 km.

Si l'aviation low-cost casse les prix, c'est parce qu'elle bénéficie de niches fiscales et de réduction des redevances d'aéroports. Le kérosène détaxé a représenté de 3 à 7 milliards d'euros de manque à gagner pour l'État en 2019. Les droits des salariés sont également fragilisés. Dans ces conditions, il est peu acceptable que les financements publics alloués aux aéroports empêchent l'émergence des alternatives de mobilité moins polluantes.

En outre, ces modulations créent dans certains cas des « effets d'aubaines » permettant la création de lignes qui ne sont pas réellement rentables et dont la durée de vie ne dépasse pas la durée des réductions tarifaires assimilables dans ce cas à des subventions.

