



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Problématique liée à la rédaction de l'article L.6325-1 du code des transports

Question écrite n° 735

Texte de la question

Mme Christine Arrighi appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports, sur les subventions publiques au dérèglement climatique qui découlent de l'article L. 6325-1 du code des transports. Alors que le Gouvernement cherche à réaliser des économies budgétaires et refuse d'allouer au secteur des transports les moyens dont il a besoin pour réussir sa transition écologique, cet article octroie la possibilité aux aéroports de moduler les redevances aéroportuaires pour « favoriser la création de nouvelles liaisons ». L'article R. 6325-15 du code des transports dispose quant à lui : « Le montant des redevances peut également faire l'objet d'une réduction temporaire pour les exploitants d'aéronefs dont le volume ou l'évolution de tout ou partie du trafic [...] dépassent certains seuils ou font l'objet d'un engagement contractuel de leur part ». Ces dispositions rendent possibles des incitations tarifaires pour stimuler la hausse du trafic aérien, ce qui apparaît incompatible avec les objectifs de l'accord de Paris sur le climat. Mme la députée, rapporteure spéciale du domaine des transports pour la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, avait expliqué dans son rapport spécial sur le projet de loi de finances pour 2024 (n° 1745 annexe n° 15, 14 octobre 2023, pages 107-108), en s'appuyant sur de nombreuses études, pourquoi elle considère que « la seule solution réaliste à court et moyen terme pour limiter l'impact environnemental du transport aérien est de réduire le nombre de vols en développant concomitamment les alternatives en train sur les vols intérieurs et européens ». De surcroît, ces modulations de redevance ne semblent pas cohérentes avec la réglementation européenne. En effet, les lignes directrices de la Commission européenne de 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (les modulations de redevances étant assimilées à des aides) n'autorisent pas de telles aides pour soutenir la croissance d'une liaison existante, sauf si celles-ci sont conformes au principe d'opérateur privé en économie de marché et ce, sur la base d'une notification préalable à la Commission européenne pour vérification de compatibilité. Aucun aéroport français n'a sollicité une telle autorisation de la Commission. De ce fait, la conformité au droit européen des aides actuellement accordées par les aéroports français ne semble pas garantie, faute de notification à la Commission ou au moins aux autorités nationales pour vérification de compatibilité. C'est pourquoi elle lui demande, premièrement de lui indiquer s'il est favorable à une modification de l'article L. 6325-1 du code des transports afin de cesser les subventions publiques à l'aggravation du dérèglement climatique ; deuxièmement de lui communiquer le montant total des modulations de redevance versées chaque année depuis 2018 au titre du motif « favoriser la création de nouvelles liaisons » prévu à l'article L. 6325-1 du code des transports et au titre de la dernière phrase du 2° de l'article R. 6325-15 du code des transports ; troisièmement de lui indiquer s'il partage son avis s'agissant de la non-conformité potentielle des modulations de redevances par rapport au droit européen ; quatrièmement de lui communiquer les mesures qu'il compte prendre le cas échéant pour remédier à cette non-conformité.

Texte de la réponse

L'article L. 6325-1 du code des transports dispose que les services publics aéroportuaires donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus. Cet article permet d'établir des modulations « limitées » des

redevances, « pour des motifs d'intérêt général », tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire. La possibilité de moduler les tarifs des redevances pour favoriser la création de nouvelles lignes prévue à l'article L. 6325-1 ne peut donc se faire qu'à la double condition qu'elles soient limitées et motivées par un motif d'intérêt général. Ces dispositions sont conformes à la directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 du Parlement et du Conseil sur les redevances aéroportuaires qui permet, à son article 3, que celles-ci puissent faire l'objet de modulations pour des motifs « d'intérêt public et d'intérêt général ». Les articles R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports précisent les conditions dans lesquelles de telles modulations peuvent être mises en place. L'article R.6325-14 prévoit à cet effet que ces modulations limitées « sont déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. ». L'article R. 6325-15 dispose qu'une modulation limitée du montant des redevances, prévue à l'article L. 6325-1, est possible pour « améliorer l'utilisation des infrastructures » et « favoriser la création de nouvelles liaisons ». C'est dans ce cadre que les exploitants d'aéroports peuvent mettre en place des dispositifs incitatifs, que ce soient des aides au démarrage de nouvelles liaisons ou des aides au renforcement de liaisons existantes. Ces modulations sont soumises à un contrôle strict. Pour les aéroports relevant de la compétence de l'État et ceux accueillant régulièrement plus de cinq millions de passagers, les tarifs des redevances et leurs modulations sont homologuées, préalablement à leur entrée en vigueur, soit par la direction générale de l'aviation civile soit par l'Autorité de régulation des transports (ART) qui vérifient que les modulations pratiquées respectent les règles posées par le code des transports. La portée environnementale de ces dispositions devrait en outre être renforcée par une révision réglementaire de l'article R. 6325-15 du code des transports visant à introduire la possibilité de moduler le montant des redevances pour les aéronefs qui utilisent des dispositifs de navigation aérienne améliorant la performance des vols et le respect des trajectoires mais aussi à recentrer ces modulations sur les émissions polluantes des transporteurs. Cette évolution réglementaire propose par ailleurs de supprimer la possibilité pour les exploitants de contractualiser ces modulations avec un transporteur donné afin d'éviter que les règles de transparence et non-discrimination puissent être contournées. Par ailleurs, l'article L. 6325-1 du code des transports est conforme aux lignes directrices de la Commission européenne de 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes qui autorisent les modulations de redevances pour la création de nouvelles liaisons aériennes, sous la forme d'une modulation de 50% de l'ensemble des redevances dues, sur trois années et ce, à la condition pour la compagnie aérienne de produire ex ante un plan d'affaires démontrant que les liaisons nouvellement créées seront opérées sans aide à l'issue de la période triennale (à défaut de plan d'affaires, les compagnies devront opérer la ou les liaisons durant une période équivalente à celle aidée, soit trois années). Les lignes directrices définissent une nouvelle liaison comme une liaison n'ayant jamais été exploitée auparavant au départ de l'aérodrome ou comme une liaison n'ayant pas fonctionné depuis plus d'une année. Sur la base des lignes directrices, l'entité d'octroi de l'aide doit notifier le projet d'aides au démarrage soit à la Commission européenne, lorsqu'un aérodrome exploitant la même liaison se situe dans la même zone d'attraction (moins de 100 km ou une heure de trajet), soit aux autorités nationales (Direction générale de l'aviation civile) en vertu du régime national SA.112783 d'aide au démarrage des compagnies aériennes au départ des petits et moyens aéroports français, conforme aux lignes directrices et valable jusqu'au 4 avril 2027. Afin de systématiser cette procédure de notification, tant pour les aéroports appartenant à l'État que ceux ayant été décentralisés, une instruction ministérielle corédigée avec le ministère de l'Intérieur est d'ailleurs en cours de finalisation. Les lignes directrices de 2014, ainsi que le code des transports, permettent, par ailleurs, les modulations de redevances pour le renforcement de liaisons existantes. Les lignes directrices ne les autorisent pas en tant qu'aides d'État compatibles avec les règles du marché intérieur mais au titre des relations financières entre aéroports et compagnies aériennes. Ainsi, les modulations sont possibles en tant que mécanismes incitatifs conformes avec le principe d'opérateur en économie de marché qui impose que l'entité d'octroi de l'aide (aéroport) prouve la rentabilité de l'investissement auprès de la compagnie aérienne par la production ex ante d'un plan d'affaires démontrant l'atteinte de seuils de trafic à même de procurer des recettes incrémentales. Ces modulations de redevances en faveur des liaisons existantes ne doivent pas être obligatoirement notifiées à la Commission européenne, l'État membre étant libre de l'application du principe d'opérateur en économie de marché. La notification est toutefois obligatoire pour l'application du principe à des liaisons existantes, lorsqu'une des liaisons similaires est exploitée dans la zone d'attraction de l'aérodrome. Au regard de ces éléments et du droit applicable : les modulations tarifaires pour la création de nouvelles liaisons et pour le renforcement de liaisons existantes sont légales et contrôlées par l'État

ou l'ART, en fonction des catégories d'aéroports. Il est néanmoins envisagé de renforcer tant la portée environnementale de ces modulations que les règles de transparence associées via une modification de l'article R. 6325-15 du code des transports ; la DGAC veille à la régularité des dispositifs de modulation des redevances au regard des règles en matière d'aides d'État (lignes directrices de 2014) et ce, pour la création de liaisons et le renforcement de liaisons existantes : Pour les modulations en faveur de la création de liaisons nouvelles, la notification est obligatoire pour les exploitants d'aéroports, soit dans le cadre du régime national d'aide au démarrage des compagnies aériennes au départ des petits et moyens aéroports français soit sur la base d'une notification individuelle à la Commission européenne ; Pour ce qui concerne les modulations en faveur des liaisons existantes, la DGAC incite les aéroports à les notifier, afin de vérifier leur compatibilité avec le principe d'opérateur en économie de marché : Un cadre de contrôle complet sera précisé dans une instruction ministérielle corédigée avec le ministère de l'Intérieur. enfin, les lignes directrices de 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes sont en cours de révision au niveau européen avec un nouveau texte prévu en 2027. Cette révision, dont l'objectif est de respecter le Pacte vert pour l'Europe, sera l'opportunité de promouvoir une plus grande conditionnalité des aides publiques en faveur des aéroports et aux compagnies aériennes à des critères environnementaux renforcés.

Données clés

Auteur : [Mme Christine Arrighi](#)

Circonscription : Haute-Garonne (9^e circonscription) - Écologiste et Social

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 735

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [8 octobre 2024](#), page 5324

Réponse publiée au JO le : [15 avril 2025](#), page 2790