



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> 17037	De Mme Christine Arrighi ( Écologiste - NUPES - Haute-Garonne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Transports		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports
<b>Rubrique &gt;</b> transports aériens	<b>Tête d'analyse</b> >Problématique liée à la rédaction de l'article L.6325-1 du code des transports	<b>Analyse &gt;</b> Problématique liée à la rédaction de l'article L.6325-1 du code des transports.
Question publiée au JO le : <b>09/04/2024</b> Question retirée le : <b>11/06/2024</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

Mme Christine Arrighi appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 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.