

	<b>Modulations environnementales des redevances aéroportuaires</b>
Date : 21/02/23 Auteur : CSTA	<b>Position CSTA</b>

Les principaux aéroports français, comme d'autres aéroports européens, ont mis en place la modulation des redevances atterrissages pour prendre en compte les performances acoustiques des avions.

Ce type de modulation est cadré par la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires (ACD : Airport Charges Directive). Celle-ci établit les principes de fixation des redevances aéroportuaires dans les aéroports de l'UE qui accueillent plus de 5 millions de passagers par an. Les redevances aéroportuaires doivent être liées aux coûts et fixées dans un rapport raisonnable avec le coût des installations et des services fournis.

Conformément à l'article 3 de la directive, les redevances doivent être non discriminatoires pour les usagers et peuvent être modulées pour des questions d'intérêt public et général, y compris les questions environnementales.

Certains aéroports commencent à mettre en place d'autres types de modulations environnementales. Telles que les émissions de Nox ou les émissions de CO<sub>2</sub>. Or les mesures destinées à atténuer l'impact de l'aviation sur l'environnement sont les plus souvent très complexes et nécessitent des compromis. Il existe souvent des interdépendances entre les diverses mesures environnementales.

Par exemple :

- Certaines mesures visant à atténuer l'impact sonore des avions entraînent une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> (exemple les procédures dites NADP 1/NADP2).
- Certains types d'avions ont été conçus pour répondre aux normes des programmes d'atténuation du bruit dans les aéroports européens, les modifications entraînant une augmentation de la consommation de carburant et donc des émissions de CO<sub>2</sub>.
- Certaines mesures de réduction du bruit dans les moteurs entraînent une augmentation des émissions de NO<sub>x</sub>, tandis que les technologies visant à réduire les NO<sub>x</sub> peuvent augmenter les particules non volatiles.
- C'est la quantité globale de SAF utilisée par une compagnie aérienne sur l'ensemble de son réseau qui induit la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> et non son utilisation accrue sur un aéroport qui offrirait une modulation plus intéressante. A ce titre, l'une des clés de la décarbonation de l'aviation réside dans la proposition ReFuelEU de la Commission européenne.
- La mise en œuvre du ciel unique européen apporterait une contribution globale, tangible et immédiate à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

La modulation des redevances sur la base de nombreuses variables pourrait donc conduire à des compromis indésirables et à ne pas atteindre l'objectif visé, sapant ainsi la raison d'être et la pertinence des redevances.

	<b>Modulations environnementales des redevances aéroportuaires</b>
Date : 21/02/23 Auteur : CSTA	<b>Position CSTA</b>

L'utilisation des redevances aéroportuaires à des fins environnementales doit donc être engagée avec beaucoup de précautions et conçues avec beaucoup de soins. Une proposition de modulation doit être fondée sur des critères pertinents, objectifs et transparents.

Pour répondre à cette exigence, la CSTA propose d'appliquer les principes suivants :

- La modulation doit avoir un objectif défini et être conçue de manière à être pertinente par rapport à cet objectif.
- Une modulation ne doit être appliquée que si elle est justifiée par une étude d'impact qui prenne en compte les éventuels effets collatéraux.
- Elle doit être alignée sur les politiques gouvernementales et européennes pertinentes et ne doit pas nuire ou complexifier leur mise en œuvre.
- Ces mesures devraient également être cohérentes avec les règlements pertinents de l'UE (par exemple, le règlement 598/2014 sur les restrictions d'exploitation liées au bruit) et l'approche équilibrée de l'OACI.
- Toute modulation ou introduction de nouvelles redevances doit être neutre en termes de revenus pour l'exploitant de l'aéroport, liée aux coûts et proportionnée à l'objectif.
- Conformément aux meilleures pratiques bien établies et aux politiques de l'OACI, les problèmes environnementaux des aéroports et des collectivités locales doivent être traités de la manière la plus économiquement efficace possible.
- Les Commissions Consultatives Économiques (COCOECO) doivent être consultées lorsque les aéroports souhaitent introduire ou modifier une modulation.
- L'Autorité de Régulation des Transport (ART) devra évaluer au cas par cas si toute variation des redevances, y compris les modulations pour des raisons environnementales, est justifiable en vertu de la Directive 2009/12/EC.

**La modulation des redevances aéroportuaires pour des raisons environnementales doit être soigneusement étudiée compte tenu des complexités et des compromis en jeu.**

**Ces modulations doivent être neutres en termes de revenus pour l'aéroport, liées aux coûts, proportionnées et efficaces pour atteindre l'objectif visé.**

**L'ART doit évaluer au cas par cas si les modulations sont justifiables au titre de l'ACD.**