



MINISTÈRE  
DE LA COHESION DES TERRITOIRES  
ET DES RELATIONS AVEC  
LES COLLECTIVITÉS LOCALES

MINISTÈRE DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

## Les Ministres

Paris, le 12 mars 2018

### NOTE

relative aux compétences des collectivités territoriales en matière d'exploitation des aéroports et d'organisation des services de transport aérien public

**NOR: TERB1909712N**

à

**Mesdames et messieurs les préfets de région,  
Mesdames et messieurs les préfets de département**

La présente note a pour objet de rappeler le cadre juridique en vigueur permettant aux différentes collectivités territoriales, dans le respect de leurs compétences respectives, d'intervenir dans la gestion et l'exploitation des aéroports, ainsi que dans l'organisation et le financement des services de transport aérien public, selon leurs spécificités, dans le cadre issu de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe).

Le groupe de travail sur les liaisons d'aménagement du territoire, mis en place dans le cadre des Assises du transport aérien organisées par la direction générale de l'aviation civile, a identifié une demande de présentation des modalités d'intervention des collectivités territoriales dans la gestion et l'exploitation des aéroports, ainsi que dans l'organisation et le financement des services de transport aérien public.

#### **1) La gestion et l'exploitation des aéroports demeurent une compétence partagée entre les collectivités territoriales**

Conformément aux dispositions des articles L.6311-1, L.6311-2 et L.6321-2 du code des transports : « *l'Etat est compétent pour créer, aménager et exploiter les aéroports d'intérêt national ou international [...] ainsi que ceux nécessaires à l'exercice des missions de l'Etat* » ; « toute

*personne de droit public ou de droit privé peut créer, aménager et exploiter tout autre aéroport » ; « l'exploitation des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique [...] peut être assurée directement par la personne publique ou privée dont ils relèvent [...] ou confiée par cette personne à un tiers ».*

Les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics peuvent donc participer, seuls ou conjointement avec d'autres acteurs, à la gestion ou à l'exploitation d'un aéroport. La loi NOTRe n'ayant pas modifié l'ordonnancement juridique en la matière, un aéroport peut notamment continuer à être géré ou exploité par un syndicat mixte ou une société d'économie mixte faisant intervenir des collectivités territoriales. Il est rappelé par ailleurs qu'un aéroport peut également être géré ou exploité par une chambre de commerce et d'industrie (CCI).

## **2) Les liaisons aériennes soumises à des obligations de service public (OSP)**

Les services aériens intracommunautaires relèvent du règlement européen (CE) n°1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans l'Union européenne (UE), complété des lignes directrices interprétatives relatives aux obligations de service public, publiées le 17 juin 2017 par la Commission (Communication 2017/C 194/01).

Le droit européen reconnaît deux niveaux d'intervention publique pour l'exploitation de liaisons aériennes, en dérogation au principe de libre prestation des services aériens au sein de l'UE :

- d'une part, des OSP « ouvertes » : une personne publique fixe ses exigences en matière de continuité, de régularité, de prix ou de capacité minimale d'un service de transport afin de garantir l'accès aux régions isolées ou en développement, lorsque le marché n'y pourvoit pas ;
- d'autre part, des OSP « restreintes », correspondant en France aux « délégations de service public » : après avoir constaté que les exigences fixées dans le cadre des obligations de service public « ouvertes » ne sont pas atteintes, une personne publique peut attribuer le monopole de la gestion du service de transport en question à une personne privée, après appel d'offres et avec une éventuelle compensation financière.

Les dispositions générales de la loi NOTRe relatives à la répartition des compétences entre les différentes collectivités territoriales doivent s'articuler avec les dispositions spéciales du code des transports, notamment son article L.6412-4, selon lequel l'Etat peut « *déléguer tout ou partie de l'organisation de services de transport aérien intérieurs au territoire français soumis à des obligations de service public à une collectivité territoriale ou à une autre personne publique intéressée l'ayant demandé* », sous réserve des compétences qui seraient déjà explicitement attribuées par la loi à certaines collectivités territoriales, comme par exemple la Corse, compétente en matière de transports, ou certains territoires ultramarins.

Il en ressort les principes suivants pour l'organisation et le financement des liaisons aériennes soumises à des obligations de service public.

### **a) Cas des lignes interrégionales**

Le code des transports offre la possibilité à l'Etat, seul compétent, de déléguer l'organisation de services de transports aériens soumis à OSP à toute personne publique intéressée. Toute collectivité territoriale peut donc se voir déléguer directement par l'Etat l'organisation d'une telle ligne aérienne, ou participer à un syndicat mixte auquel cette organisation a été déléguée en vertu de l'article L.6412-4 du code des transports.

Toutefois, sous ce régime, aucune subdélégation, par la personne publique délégataire, de l'organisation de services aériens n'est autorisée.

En outre, la possibilité de délégation prévue à l'article L.6412-4 du code des transports est limitée aux services aériens intérieurs au territoire français.

L'Etat prend les arrêtés d'OSP en concertation avec le délégataire, conseille au besoin ce dernier et l'accompagne dans ses démarches auprès de la Commission européenne.

Les membres d'un syndicat mixte auquel serait déléguée l'organisation de la liaison ont naturellement vocation à la financer. Par ailleurs, il est possible d'admettre que la personne publique délégataire, chargée de « *l'organisation* » de la liaison, puisse à ce titre inviter toute autre personne publique intéressée, ainsi que l'Etat, à participer à son financement. En dehors des cas d'exploitation en régie, l'exploitant de l'aéroport peut participer au tour de table si le contrat de concession dont il est titulaire le lui permet.

#### **b) Cas des lignes aériennes infrarégionales**

Les lignes aériennes soumises à OSP dont les aéroports de départ et d'arrivée sont sur le territoire d'une même région relèvent quant à elles, conformément à la loi NOTRe, des collectivités régionales, compétentes en matière économique et d'aménagement du territoire. Les régions peuvent déléguer cette compétence à un département ou à toute autre collectivité territoriale ou établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre, en application de l'article L.1111-8 du code général des collectivités territoriales.

Il paraît en outre possible d'admettre que le département est également compétent lorsque la liaison aérienne a « *un caractère touristique indiscutablement prépondérant* », comme rappelé par l'instruction du Gouvernement NOR RDFB1520836N du 22 décembre 2015 relative aux conséquences de la suppression de la clause générale de compétence des régions et départements prévue par la loi NOTRe.

L'Etat conseille au besoin la personne publique compétente et l'accompagne dans ses démarches auprès de la Commission européenne.

Les personnes publiques compétentes ont vocation à financer la liaison, qu'il s'agisse de la région, du département pour les liaisons touristiques, ou encore de toute collectivité ou EPCI à fiscalité propre auquel la compétence a été déléguée en application de l'article L. 1111-8 précité. Dans cette hypothèse, les conditions financières de la liaison sont établies entre la collectivité délégante et le délégataire. L'Etat peut participer, le cas échéant, au financement de la liaison.

### **3) Les autres liaisons aériennes**

L'instauration d'obligations de service public, dans le cadre décrit en section 2), constitue la seule exception au principe général de libre prestation des services aériens au sein de l'Union européenne, reconnue par le règlement (CE) n°1008/2008.

Tout financement public d'une liaison aérienne qui n'entre pas dans ce cadre doit respecter les règles européennes en matière d'aides d'Etat, quel que soit le cadre contractuel avec la compagnie aérienne dans lequel la collectivité entend inscrire le financement public (concession de services, marché public, etc.). La seule forme d'aides d'Etat aux compagnies aériennes reconnue compatible avec le marché intérieur par les lignes directrices sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes publiées le 4 avril 2014 par la Commission (Communication 2014/C 99/03) est une aide pour le lancement d'une nouvelle liaison prenant la forme d'une réduction sur les tarifs des redevances aéroportuaires, limitée à 50% sur trois ans maximum.

Dans le respect de ces règles européennes, les collectivités territoriales peuvent participer au financement de services aériens, sur la base de leurs compétences respectives. Depuis la loi NOTRe, seule la région est compétente au titre de ses compétences en matière de transport intermodal et

d'aménagement du territoire. Il paraît cependant possible d'admettre là aussi que le département est également compétent lorsque la liaison aérienne a « *un caractère touristique indiscutablement prépondérant* ».

Nos services respectifs sont à votre disposition pour toute information supplémentaire sur ces questions.

La ministre auprès du ministre d'Etat,  
ministre de la transition écologique et  
solidaire, chargée des transports

Le ministre auprès de la ministre  
de la cohésion des territoires et  
des relations avec les collectivités  
territoriales, chargé  
des collectivités territoriales

La ministre de la cohésion des  
territoires et des relations avec les  
collectivités territoriales

Elisabeth BORNE

Sébastien LECORNU

Jacqueline GOURAULT