

Décision n° 2005 – 513 DC

Loi relative aux aéroports

Dossier documentaire

Source : services du Conseil constitutionnel © 2005

Légende

-~~texte barré~~ : dispositions supprimées

-**texte en gras** : dispositions nouvelles

-[*article XX*] : origine de la modification

Table des matières

| | |
|--|----------|
| Normes de référence..... | 4 |
| Constitution du 4 octobre 1958 | 4 |
| - Article 34 | 4 |
| - Article 37..... | 5 |
| Déclaration des Droits de l'homme et du citoyen du 26 août 1789 | 5 |
| - Article 13..... | 5 |
| Documentation..... | 6 |
| Continuité du service public..... | 6 |
| Législation..... | 6 |
| Code de l'aviation civile..... | 6 |
| - Article L251-2 [Modifié par l'art. 6 de la loi déferée] | 6 |
| - Article L251-3 [Modifié par l'art. 6 de la loi déferée] | 7 |
| Code de la défense | 8 |
| Partie 1 -Principes généraux de la défense..... | 8 |
| Livre I^{er} - La direction de la défense..... | 8 |
| Titre I^{er} - Principes généraux | 8 |
| Chapitre unique..... | 8 |
| - Article L.1111-1 | 8 |
| - Article L. 1111-2 | 8 |
| Partie 2 - Régimes juridiques de défense..... | 8 |
| Livre II -Réquisitions | 8 |

| | |
|---|-----------|
| Chapitre 1^{er} - Principes généraux | 8 |
| - Article L. 2211-1 | 8 |
| Livre II –Réquisitions | 8 |
| Titre I^{er} -Réquisitions pour les besoins généraux de la nation | 8 |
| Chapitre 3 : Réquisitions de biens et services | 8 |
| - Article L. 2213-1 | 8 |
| - Article L. 2213-2 | 9 |
| Jurisprudence | 10 |
| - Décision n° 94-346DC du 21 juillet 1994 - Loi complétant le code du domaine de l'état et relative à la constitution de droits réels sur le domaine public | 10 |
| - Décision n° 96-380 DC du 23 juillet 1996 - Loi relative à l'entreprise nationale France Télécom..... | 10 |
| - Décision n° 2003-467 DC du 13 mars 2003 - Loi pour la sécurité intérieure..... | 11 |
| Domaine de la loi et du règlement | 13 |
| Résolution de l'OACI..... | 13 |
| - Résolution du Conseil de l' Organisation de l'aviation civile internationale relative aux redevances et taxes environnementales, du 9 décembre 1996..... | 13 |
| Législation française | 15 |
| Code de l'aviation civile..... | 15 |
| - Article L. 221-1 | 15 |
| - Article L. 223-1 | 15 |
| - Article L. 223-2 | 15 |
| - Article L. 224-2 [créé par l'art. 9 ex 8 de la loi déferée] | 15 |
| - Article L. 251-2 [Modifié par l'art. 6 de la loi déferée] | 16 |
| Jurisprudence | 17 |
| A - Organisation des services publics : cahiers des charges..... | 17 |
| - Conseil constitutionnel - Décision n° 2003-484 DC du 20 novembre 2003 - Loi relative à la maîtrise de l'immigration, au séjour des étrangers en France et à la nationalité..... | 17 |
| - Conseil d'État - 17 décembre 1997, Ordre des avocats de la cour de Paris..... | 17 |
| B – Redevances | 18 |
| 1- Conseil Constitutionnel..... | 18 |
| a) De la « contrepartie directe » à la « contrepartie »... .. | 18 |
| - Décision n° 69-57L du 24 octobre 1969 - Nature juridique de certaines dispositions de l'article 96 de la loi de finances du 26 décembre 1959 relatives au remboursement des frais de scolarité à l'école Polytechnique. | 18 |
| - Décision n° 76-92L du 6 octobre 1976 - Nature juridique de dispositions de la loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967 portant réforme du régime relatif au droit de port et de navigation modifiée par l'article 64 de la loi de finances pour 1974..... | 18 |
| - Décision n° 92-171L du 17 décembre 1992 - Nature juridique de dispositions de la loi n° 65-491 du 29 juin 1965 modifiée codifiées sous les articles L 111-4 à L 111-9 du code des ports maritimes | 18 |
| b) Exemples de contreparties | 19 |
| - Décision n° 80-118L du 2 décembre 1980 - Nature juridique de certaines dispositions de l'article L. 77 du code du domaine de l'État | 19 |
| - Décision n° 83-166DC du 29 décembre 1983 - Loi relative au prix de l'eau en 1984 .. | 19 |
| c) Exemple de modulation | 20 |
| - Décision n° 79-107DC du 12 juillet 1979 - Loi relative à certains ouvrages reliant les voies nationales ou départementales | 20 |

| | |
|---|-----------|
| 2- Conseil d'État | 21 |
| - <i>Conseil d'État Ass., 21 novembre 1958, Syndicat national des transporteurs aériens , p. 572</i> | <i>21</i> |
| - <i>Conseil d'État, 12 novembre 1987, Mansier, p. 341</i> | <i>21</i> |
| - <i>Conseil d'Etat, Section des travaux publics, 24 juin 1993, Avis « Tarification de la SNCF », EDCE n° 45, p. 338.....</i> | <i>21</i> |
| - <i>Conseil d'État , 28 février 1996, Association FO consommateurs, p. 51</i> | <i>22</i> |
| - <i>Conseil d'État, Ass., 10 juillet 1996, Société Direct Mail Promotion, p. 277</i> | <i>22</i> |
| - <i>Conseil d'État, 2 avril 1997, Commune de Montgeron, T. p. 706.....</i> | <i>23</i> |
| - <i>Conseil d'État, 10 octobre 1999, Air France c/ Aéroports de Paris, p. 303</i> | <i>23</i> |
| - <i>Conseil d'État, 30 juillet 2003, CGE, n° 235398</i> | <i>24</i> |
| Autres textes..... | 25 |
| - <i>Circulaire du 14 février 1994 relative à la diffusion des données publiques (extraits)..</i> | <i>25</i> |
| Doctrine..... | 26 |
| - <i>Présentation du rapport du Conseil d'Etat : Redevances pour service rendu et redevances pour occupation du domaine public.....</i> | <i>26</i> |
| - <i>Extraits du rapport « Redevances pour service rendu et redevances pour occupation du domaine public ».....</i> | <i>26</i> |

Normes de référence

Constitution du 4 octobre 1958

- Article 34

La loi est votée par le Parlement.

La loi fixe les règles concernant :

- les droits civiques et les garanties fondamentales accordées aux citoyens pour l'exercice des libertés publiques ; les sujétions imposées par la Défense Nationale aux citoyens en leur personne et en leurs biens ;
- la nationalité, l'état et la capacité des personnes, les régimes matrimoniaux, les successions et libéralités ;
- la détermination des crimes et délits ainsi que les peines qui leur sont applicables ; la procédure pénale ; l'amnistie ; la création de nouveaux ordres de juridiction et le statut des magistrats ;
- l'assiette, le taux et les modalités de recouvrement des impositions de toutes natures ; le régime d'émission de la monnaie.

La loi fixe également les règles concernant :

- le régime électoral des assemblées parlementaires et des assemblées locales ;
- la création de catégories d'établissements publics ;
- les garanties fondamentales accordées aux fonctionnaires civils et militaires de l'Etat ;
- les nationalisations d'entreprises et les transferts de propriété d'entreprises du secteur public au secteur privé.

La loi détermine les principes fondamentaux :

- de l'organisation générale de la Défense Nationale ;
- de la libre administration des collectivités territoriales, de leurs compétences et de leurs ressources ;
- de l'enseignement ;
- de la préservation de l'environnement ;
- du régime de la propriété, des droits réels et des obligations civiles et commerciales ;
- du droit du travail, du droit syndical et de la sécurité sociale.

Les lois de finances déterminent les ressources et les charges de l'Etat dans les conditions et sous les réserves prévues par une loi organique.

Les lois de financement de la sécurité sociale déterminent les conditions générales de son équilibre financier et, compte tenu de leurs prévisions de recettes, fixent ses objectifs de dépenses, dans les conditions et sous les réserves prévues par une loi organique.

Des lois de programmes déterminent les objectifs de l'action économique et sociale de l'Etat.

Les dispositions du présent article pourront être précisées et complétées par une loi organique.

- Article 37

Les matières autres que celles qui sont du domaine de la loi ont un caractère réglementaire.

Les textes de forme législative intervenus en ces matières peuvent être modifiés par décrets pris après avis du Conseil d'Etat. Ceux de ces textes qui interviendraient après l'entrée en vigueur de la présente Constitution ne pourront être modifiés par décret que si le Conseil Constitutionnel a déclaré qu'ils ont un caractère réglementaire en vertu de l'alinéa précédent.

| |
|---|
| <p style="text-align: center;">Déclaration des Droits de l'homme et du citoyen du 26 août 1789</p> |
|---|

- Article 13

Pour l'entretien de la force publique, et pour les dépenses d'administration, une contribution commune est indispensable : elle doit être également répartie entre tous les citoyens, en raison de leurs facultés.

Continuité du service public

Législation

Code de l'aviation civile

- Article L251-2

[Modifié par l'art. 6 de la loi déferée]

(Loi n° 98-1171 du 18 décembre 1998 art. 1 Journal Officiel du 23 décembre 1998)

~~Il est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région d'Ile-de-France, ainsi que toutes installations annexes qui ont pour objet de faciliter l'arrivée et le départ des aéronefs, d'assurer un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et de prévention du péril aviaire, de guider la navigation, de participer à l'organisation des visites de sûreté dans les conditions prévues par le b de l'article L 282 8 d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier transportés par air.~~

~~Il se tient en liaison permanente avec les autres aérodromes français et étrangers, auxquels il doit éventuellement demander ou prêter le concours qu'imposent les nécessités du trafic aérien.~~

La société Aéroports de Paris est chargée d'aménager, d'exploiter et de développer les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, ainsi que les aérodromes civils situés dans la région d'Ile-de-France dont la liste est fixée par décret. Elle peut exercer toute autre activité, aéroportuaire ou non, dans les conditions prévues par ses statuts.

La société Aéroports de Paris fournit sur les aérodromes mentionnés ci-dessus les services aéroportuaires adaptés aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des passagers et du public et coordonne, sur chaque aérodrome qu'elle exploite, l'action des différents intervenants.

Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles la société Aéroports de Paris assure les services publics liés à l'exploitation des aérodromes mentionnés au premier alinéa et exécute, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, les missions de police administrative qui lui incombent.

Ce cahier des charges définit également les modalités :

– selon lesquelles Aéroports de Paris assure la répartition des transporteurs aériens, par des décisions constituant des actes administratifs, entre les différents aérodromes et entre les aérogares d'un même aérodrome ;

– du concours d'Aéroports de Paris à l'exercice des services de navigation aérienne assurés par l'Etat ;

– du contrôle par l'Etat du respect des obligations incombant à la société au titre de ses missions de service public, notamment par l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières de la société ;

– de l'accès des personnels de l'Etat et de ses établissements publics ainsi que des personnes agissant pour leur compte à l'ensemble du domaine aéroportuaire de la société pour l'exercice de leurs missions ;

– du contrôle par l'Etat des contrats par lesquels Aéroports de Paris délègue à des tiers l'exécution de certaines des missions mentionnées au troisième alinéa.

Ce cahier des charges détermine les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à Aéroports de Paris en cas de manquement aux obligations qu'il édicte.

L'autorité administrative peut, en particulier, prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 0,1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos d'Aéroports de Paris, porté à 0,2 % en cas de nouvelle violation de la même obligation.

- Article L251-3

[Modifié par l'art. 6 de la loi déferée]

Des décrets déterminent les éléments qui font partie de l'aéroport et qui comprennent notamment :

- a) Les aérodromes ouverts à la navigation aérienne civile, situés dans un rayon de 50 kilomètres du centre de Paris ;
- b) Les voies d'accès aux aérodromes destinés au trafic des lignes aériennes mondiales, continentales et nationales ;
- c) Les routes aériennes réservées aux transports commerciaux ;
- d) Les dispositifs de protection de ces routes ;
- e) Les installations et dépendances rattachées à l'aéroport en vue de permettre son exploitation complète.

L'aéroport de Paris peut en outre être autorisé à accepter des concessions et des affermage ou à prendre des participations se rattachant à son objet et présentant un intérêt direct et certain pour l'aménagement et le fonctionnement de l'aéroport.

~~Il peut concéder, affermer les différents ouvrages et services dépendants de son exploitation. Les décisions de concession sont prises par décret en Conseil d'Etat.~~

Lorsqu'un ouvrage ou terrain appartenant à Aéroports de Paris et situé dans le domaine aéroportuaire est nécessaire à la bonne exécution par la société de ses missions de service public ou au développement de celles-ci, l'Etat s'oppose à sa cession, à son apport, sous quelque forme que ce soit, à la création d'une sûreté sur cet ouvrage ou terrain, ou subordonne la cession, la réalisation de l'apport ou la création de la sûreté à la condition qu'elle ne soit pas susceptible de porter préjudice à l'accomplissement desdites missions.

Le cahier des charges d'Aéroports de Paris fixe les modalités d'application du premier alinéa, notamment les catégories de biens en cause.

Est nul de plein droit tout acte de cession, apport ou création de sûreté réalisé sans que l'Etat ait été mis à même de s'y opposer, en violation de son opposition ou en méconnaissance des conditions fixées à la réalisation de l'opération.

Les biens mentionnés au premier alinéa ne peuvent faire l'objet d'aucune saisie et le régime des baux commerciaux ne leur est pas applicable.

Code de la défense

Partie 1 -Principes généraux de la défense

Livre I^{er} - La direction de la défense

Titre I^{er} - Principes généraux

Chapitre unique

- Article L.1111-1

La défense a pour objet d'assurer en tout temps, en toutes circonstances et contre toutes les formes d'agression, la sécurité et l'intégrité du territoire, ainsi que la vie de la population.

Elle pourvoit de même au respect des alliances, traités et accords internationaux.

- Article L. 1111-2

Le pouvoir exécutif, dans l'exercice de ses attributions constitutionnelles, prend les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs définis à l'article L. 1111-1.

En cas de menace, ces mesures peuvent être soit la mobilisation générale, soit la mise en garde définie à l'article L. 2141-1, soit des dispositions particulières prévues à l'alinéa suivant.

En cas de menace portant notamment sur une partie du territoire, sur un secteur de la vie nationale ou sur une fraction de la population, des décrets pris en conseil des ministres peuvent ouvrir au Gouvernement tout ou partie des droits définis à l'article L. 2141-3.

Partie 2 - Régimes juridiques de défense

Livre II -Réquisitions

Chapitre 1^{er} - Principes généraux

- Article L. 2211-1

Dans les cas prévus à l'article L. 1111-2, les prestations nécessaires pour assurer les besoins de la défense sont obtenues par accord amiable ou par réquisition. Le droit de réquisition est ouvert dans les conditions prévues aux articles L. 1111-2 et L. 2141-3 pour tout ou partie de ces prestations sur tout ou partie du territoire.

Dans les mêmes cas, le bénéfice du droit de réquisition prévu par l'article L. 2221-2 peut être étendu par décret à tout ou partie des formations constituées du service de défense.

Ce droit est exercé dans les conditions et suivant les modalités prévues au chapitre 3 du présent titre, ainsi qu'aux chapitres 3 et 4 du titre III du présent livre.

Livre II –Réquisitions

Titre I^{er} -Réquisitions pour les besoins généraux de la nation

Chapitre 3 : Réquisitions de biens et services

- Article L. 2213-1

La fourniture des prestations de biens et de services, nécessaires pour assurer les besoins du pays dans les cas prévus par la loi, peut être obtenue soit par accord amiable, soit par réquisition selon les modalités définies par décret en Conseil d'Etat. Ce décret détermine notamment :

1° Les conditions dans lesquelles le droit de réquisition peut être délégué ;

2° Les autorités bénéficiaires de la délégation ;

3° Les conditions dans lesquelles un état descriptif et un inventaire sont établis lors de la prise de possession des biens requis.

- Article L. 2213-2

Peut être également soumis à réquisition l'ensemble du personnel faisant partie d'un service ou d'une entreprise considérée comme indispensable pour assurer les besoins du pays, chaque personne conservant sa fonction ou son emploi.

Jurisprudence

- Décision n° 94-346DC du 21 juillet 1994 - Loi complétant le code du domaine de l'état et relative à la constitution de droits réels sur le domaine public

(...)

2. Considérant d'une part qu'il incombe au législateur lorsqu'il modifie les dispositions relatives au domaine public de ne pas priver de garanties légales les exigences constitutionnelles qui résultent de l'existence et de la continuité des services publics auxquels il est affecté ;

(...)

- Décision n° 96-380 DC du 23 juillet 1996 - Loi relative à l'entreprise nationale France Télécom

(...)

- SUR L'ARTICLE 1ER :

2. Considérant que l'article 1er de la loi insère dans la loi susvisée du 2 juillet 1990 relative à l'organisation du service public de la poste et des télécommunications un article 1-1 ; que ce dernier dispose que la personne morale de droit public France Télécom est transformée à compter du 31 décembre 1996 en une entreprise nationale dénommée France Télécom dont l'État détient directement plus de la moitié du capital social ; qu'il ajoute notamment que sous réserve de ceux qui sont nécessaires aux missions de service public d'enseignement supérieur des télécommunications, les biens, droits et obligations de la personne morale de droit public France Télécom sont transférés de plein droit à la même date à l'entreprise nationale France Télécom ;

3. Considérant que les députés auteurs de la saisine font valoir que France Télécom constitue un service public national au sens du neuvième alinéa du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946 ; qu'ils font grief à la loi de ne comporter aucune garantie quant à l'évolution ultérieure de l'entreprise nationale France Télécom s'agissant de son maintien dans le secteur public qui serait pourtant exigé par cette prescription constitutionnelle ; qu'ils soutiennent que le changement de statut opéré par le législateur met en cause les principes à valeur constitutionnelle régissant le service public ; qu'il en serait de même du déclassement de biens du domaine public de la personne morale de droit public France Télécom ; que celui-ci se heurterait au surplus au principe à valeur constitutionnelle de l'inaliénabilité du domaine public ;

4. Considérant d'une part qu'aux termes du neuvième alinéa du Préambule de la Constitution de 1946 : "Tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité" et que l'article 34 de la Constitution confère au législateur compétence pour fixer "les règles concernant... les transferts de propriété d'entreprises du secteur public au secteur privé" ; qu'en maintenant à France Télécom sous la forme d'entreprise nationale, les missions de service public antérieurement dévolues à la personne morale de droit public France Télécom dans les conditions prévues par la loi susvisée de réglementation des télécommunications, le législateur a confirmé sa qualité de service public national ; qu'il a garanti conformément au neuvième alinéa du Préambule de la Constitution de 1946 la participation majoritaire de l'État dans le capital de l'entreprise nationale ; que l'abandon de cette participation majoritaire ne pourrait résulter que d'une loi ultérieure ; que par suite le moyen tiré de la méconnaissance des prescriptions constitutionnelles précitées ne saurait être accueilli ;

5. Considérant d'autre part qu'il résulte des termes mêmes de l'article premier de la loi déférée que les biens, droits et obligations de la personne morale de droit public existante ne seront pas transférés à l'entreprise nationale France Télécom sans qu'ils aient été préalablement déclassés ; que dès lors, si les députés auteurs de la saisine invoquent à l'encontre de cette disposition le principe selon eux à valeur constitutionnelle de l'inaliénabilité du domaine public, cet article n'a ni pour objet ni pour effet de permettre ou d'organiser l'aliénation de biens appartenant au domaine public ; que par suite le grief ainsi articulé manque en fait ;

6. Considérant enfin qu'il ne résulte pas des dispositions prises par le législateur quant au statut juridique de France Télécom que celui-ci ait de quelque façon affranchi l'entreprise du respect des

prescriptions à valeur constitutionnelle s'attachant à l'accomplissement des missions de service public qui lui incombent ; que d'ailleurs l'article 8 de la loi susvisée du 2 juillet 1990 dispose qu'un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'État fixe les conditions d'exécution des services publics ainsi pris en charge en précisant notamment "les conditions dans lesquelles sont assurées la desserte de l'ensemble du territoire national, l'égalité de traitement des usagers, la neutralité et la confidentialité des services" ; qu'au surplus l'article 4 de la loi déferée insère dans la loi susvisée du 2 juillet 1990 un article 23-1 aux termes duquel "lorsqu'un élément d'infrastructure des réseaux de télécommunications est nécessaire à la bonne exécution par France Télécom des obligations de son cahier des charges, et notamment à la continuité du service public, l'État s'oppose à sa cession ou à son apport en subordonnant la réalisation de la cession ou de l'apport à la condition qu'ils ne portent pas préjudice à la bonne exécution desdites obligations..." ; qu'il appartiendra aux autorités juridictionnelles et administratives de veiller strictement au respect par l'entreprise France Télécom des principes constitutionnels régissant le service public notamment dans la gestion des biens transférés ; que dans ces conditions, les auteurs de la saisine ne sont pas non plus fondés à invoquer la méconnaissance de ces principes ;

(...)

- Décision n° 2003-467 DC du 13 mars 2003 - Loi pour la sécurité intérieure

(...)

- SUR L'ARTICLE 3 :

2. Considérant que l'article 3 de la loi déferée complète l'article L. 2215-1 du code général des collectivités territoriales par un 4° relatif aux pouvoirs de réquisition conférés au préfet en vue de rétablir l'ordre public ; qu'aux termes du premier alinéa de ce 4° : " En cas d'urgence, lorsque l'atteinte au bon ordre, à la salubrité, à la tranquillité et à la sécurité publiques l'exige et que les moyens dont dispose le préfet ne permettent plus de poursuivre les objectifs pour lesquels il détient des pouvoirs de police, celui-ci peut, par arrêté motivé, pour toutes les communes du département ou plusieurs ou une seule d'entre elles, réquisitionner tout bien et service, requérir toute personne nécessaire au fonctionnement de ce service ou à l'usage de ce bien et prescrire toute mesure utile jusqu'à ce que l'atteinte à l'ordre public ait pris fin " ; qu'en vertu de son deuxième alinéa, cet arrêté doit être motivé et fixer la nature des prestations requises, la durée de la mesure de réquisition, ainsi que les modalités de son application ; que son troisième alinéa dispose que le préfet peut faire exécuter d'office les mesures prescrites par son arrêté ; que les quatre alinéas suivants sont relatifs à la rétribution due par l'Etat aux personnes requises ; qu'aux termes du huitième alinéa : " En cas d'inexécution volontaire par la personne requise des obligations qui lui incombent en application de l'arrêté édicté par le préfet, le président du tribunal administratif ou le magistrat qu'il délègue peut, sur demande de l'autorité requérante, prononcer une astreinte dans les conditions prévues aux articles L. 911-6 à L. 911-8 du code de justice administrative " ; qu'enfin, le dernier alinéa dispose que " Le refus d'exécuter les mesures prescrites par l'autorité requérante constitue un délit qui est puni de six mois d'emprisonnement et de 10 000 euros d'amende " ;

3. Considérant que les auteurs des deux saisines reprochent à cette disposition d'être rédigée en termes trop généraux et imprécis pour satisfaire aux exigences de l'article 34 de la Constitution, alors même que les pouvoirs qu'elle confère au préfet seraient susceptibles d'affecter l'exercice des libertés publiques ; qu'il en serait ainsi en particulier de la formule : " prescrire toute mesure utile jusqu'à ce que l'atteinte à l'ordre public ait pris fin " ; que la disposition contestée serait en outre, selon eux, contraire au principe de nécessité des peines, dès lors que l'astreinte prononcée par le tribunal administratif, en cas d'inexécution volontaire par la personne requise des obligations lui incombant en vertu de l'arrêté préfectoral, pourra se cumuler avec la sanction pénale prévue en cas d'inexécution des mesures prescrites par l'autorité requérante ;

4. Considérant, en premier lieu, que les dispositions contestées tendent à préciser et à compléter les pouvoirs de police administrative appartenant d'ores et déjà à l'autorité préfectorale en cas d'urgence, lorsque le rétablissement de l'ordre public exige des mesures de réquisition ; qu'en apportant les précisions et compléments en cause, le législateur n'est pas resté en deçà de sa compétence ; qu'en outre, les mesures prises par le préfet, sur le fondement de ces dispositions, pourront être contestées par les intéressés devant le juge administratif, notamment dans le cadre d'un référé ou d'une procédure d'astreinte ;

5. Considérant, en second lieu, que l'astreinte dont le principe est institué par les dispositions précitées a pour finalité de contraindre la personne qui s'y refuse à exécuter les obligations auxquelles l'arrêté de réquisition la soumet ; qu'elle ne saurait être regardée comme une peine ou une sanction au sens de l'article 8 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 ; que, par suite, les moyens tirés de la violation des principes de nécessité des peines et de non-cumul des peines pour une même faute doivent être écartés comme inopérants ;

(...)

Domaine de la loi et du règlement

Résolution de l'OACI

- Résolution du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale relative aux redevances et taxes environnementales, du 9 décembre 1996

Considérant que les émissions des moteurs d'aviation contribuent à la pollution de l'air et aux problèmes atmosphériques planétaires tels que les changements climatiques et l'épuisement de l'ozone stratosphérique, comme il ressort des évaluations scientifiques internationales récentes, et que la communauté scientifique travaille à une meilleure définition de l'étendue des incidences de l'aviation,

Considérant que, ces dernières années, les gouvernements reconnaissent de plus en plus qu'il est nécessaire que chaque secteur économique compense intégralement les dommages environnementaux qu'il cause,

Considérant que l'Assemblée de l'OACI, à sa 31^e session en 1995, a demandé au Conseil d'examiner l'idée d'imposer des redevances ou des taxes environnementales à l'aviation et de lui faire rapport à ce sujet à sa prochaine session ordinaire, en 1998,

Reconnaissant que la question des redevances ou taxes environnementales applicables au transport aérien a également été soulevée au sein d'autres organes de décision internationaux, dans le contexte non seulement des mesures de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre mais aussi de la mobilisation de ressources financières pour un développement durable, et qu'il est nécessaire de bien établir à ce stade la position de l'OACI sur les taxes et redevances environnementales,

***Notant* que les politiques de l'OACI établissent une distinction entre une redevance et une taxe, en ce sens que les redevances sont considérées comme des prélèvements destinés à couvrir les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, alors que les taxes sont des prélèvements destinés à procurer aux pouvoirs publics nationaux et locaux des recettes générales qui seront utilisées à des fins non aéronautiques,**

Considérant qu'une fois que les problèmes liés aux émissions des moteurs d'aviation seront mieux définis, les développements dans les technologies et les nouvelles méthodes d'exploitation aérienne pourraient offrir des moyens d'atténuer ces problèmes à long terme,

Ayant présent à l'esprit :

- a. le fait que l'OACI a établi des normes relatives aux émissions des nouveaux moteurs d'aviation et que le programme des travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil vise à s'attaquer aux problèmes liés aux émissions et à trouver des solutions appropriées, compte tenu des questions de faisabilité technique, de bien-fondé économique et d'efficacité environnementale;
- b. le fait que les travaux sur les redevances liées aux émissions se poursuivent au sein du Comité CAEP, les résultats obtenus jusqu'à présent indiquant qu'il faut que les incidences écologiques des émissions des aéronefs soient bien comprises et quantifiées avant que la meilleure méthode pour réduire ces incidences puisse être déterminée, et que les mesures réglementaires aussi bien que les redevances peuvent constituer des instruments efficaces pour réduire les niveaux d'émissions, mais qu'il n'est pas possible à ce stade de tirer des conclusions générales sur le point de savoir laquelle de ces deux solutions est préférable;
- c. le fait que l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* contient des dispositions relatives aux redevances d'aéroport et redevances analogues, y compris le principe de non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États en matière de redevances (*Déclarations du*

Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, Doc 9082/4); et

- d. le fait que l'OACI a élaboré à l'intention des États des orientations de politique distinctes en matière d'imposition (*Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, Doc 8632), qui recommandent notamment des exonérations réciproques de toutes les taxes imposées sur le carburant emporté à bord d'aéronefs qui assurent des services aériens internationaux, politique mise en œuvre dans la pratique par le biais des accords bilatéraux sur les services aériens, et demandent aussi aux États de réduire dans toute la mesure possible ou d'abolir les taxes liées à la vente ou à l'utilisation du transport aérien international;

Le Conseil,

1. *Note* qu'un certain nombre d'États jugent souhaitable de recourir à des prélèvements pour refléter les coûts environnementaux liés au transport aérien, alors que d'autres États ne jugent pas la chose appropriée dans les circonstances actuelles;

2. *Juge* que la création d'une redevance ou taxe environnementale sur le transport aérien qui ferait l'objet d'une entente internationale et que tous les États seraient appelés à imposer semble irréalizable à l'heure actuelle, vu les opinions divergentes des États et les importants problèmes d'organisation et d'application pratiques qui seraient susceptibles de se poser;

3. *Réaffirme* que l'OACI s'efforce de déterminer une base commune rationnelle sur laquelle les États qui le souhaiteraient pourraient instituer des prélèvements environnementaux sur le transport aérien;

4. *Recommande vivement* que tous prélèvements environnementaux sur le transport aérien que les États pourraient instituer soient sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation, par exemple pour :

- a. remédier aux dommages spécifiques causés par ces émissions, s'ils peuvent être identifiés;
- b. financer des recherches scientifiques sur leurs incidences environnementales; ou
- c. financer des recherches visant à réduire leurs incidences environnementales, au moyen de développements dans les technologies et de nouvelles méthodes d'exploitation aérienne;

5. ***Prie instamment les États qui envisagent d'instituer des redevances liées aux émissions*** de tenir compte du principe de non-discrimination consacré à l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ainsi que des travaux en cours au sein de l'OACI et, entre-temps, **de se guider** sur les principes généraux énoncés dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/4) et **sur les principes suivants**, adaptés d'après ceux que l'Assemblée a adoptés à sa 31^e session :

- a. **les redevances ne devraient pas avoir d'objectifs fiscaux;**
- b. **les redevances devraient être liées aux coûts;**
- c. **les redevances ne devraient pas établir de discrimination à l'encontre du transport aérien, par rapport aux autres modes de transport.**

Code de l'aviation civile

- Article L. 221-1

La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation civile et la personne physique ou la personne morale de droit public ou de droit privé qui crée l'aérodrome.

- Article L. 223-1

Lorsque le signataire n'exécute pas les obligations qui lui incombent du fait de la convention prévue à l'article L. 221-1, le ministre chargé de l'aviation civile prononce, s'il y a lieu, soit la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais du signataire de la convention, soit la résiliation de la convention.

- Article L. 223-2

(Décret n° 80-621 du 31 juillet 1980 art. 2 Journal Officiel du 6 août 1980)

Pour des raisons de défense nationale, un décret rendu en Conseil d'Etat peut prescrire que l'Etat est substitué temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome. Les conditions de cette substitution sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

- Article L. 224-2

[créé par l'art. 9 ex 8 de la loi déferée]

I. – Les services publics aéroportuaires donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce.

Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.

Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées 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.

Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport.

II. – Pour Aéroports de Paris et pour les exploitants d'aérodromes civils appartenant à l'Etat, des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat déterminent les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, qui tiennent compte notamment des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome. Ces contrats s'incorporent aux contrats de concession d'aérodrome conclus par l'Etat.

En l'absence d'un contrat pluriannuel déterminant les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, ces tarifs sont déterminés sur une base annuelle dans des conditions fixées par décret.

III. – Un décret en Conseil d'Etat arrête les modalités d'application du présent article, notamment les catégories d'aérodromes qui en relèvent, les règles relatives au champ, à l'assiette et aux modulations des redevances, les principes et les modalités de fixation de leurs tarifs, ainsi que les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à l'exploitant en cas de manquement à ses obligations en la matière.

L'autorité administrative peut prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos de l'exploitant.

- Article L. 251-2

[Modifié par l'art. 6 de la loi déferée]

(Loi n° 98-1171 du 18 décembre 1998 art. 1 Journal Officiel du 23 décembre 1998)

~~Il est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région d'Ile de France, ainsi que toutes installations annexes qui ont pour objet de faciliter l'arrivée et le départ des aéronefs, d'assurer un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et de prévention du péril aviaire, de guider la navigation, de participer à l'organisation des visites de sûreté dans les conditions prévues par le b de l'article L 282-8 d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier transportés par air.~~

~~Il se tient en liaison permanente avec les autres aérodromes français et étrangers, auxquels il doit éventuellement demander ou prêter le concours qu'imposent les nécessités du trafic aérien.~~

La société Aéroports de Paris est chargée d'aménager, d'exploiter et de développer les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, ainsi que les aérodromes civils situés dans la région d'Ile-de-France dont la liste est fixée par décret. Elle peut exercer toute autre activité, aéroportuaire ou non, dans les conditions prévues par ses statuts.

La société Aéroports de Paris fournit sur les aérodromes mentionnés ci-dessus les services aéroportuaires adaptés aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des passagers et du public et coordonne, sur chaque aérodrome qu'elle exploite, l'action des différents intervenants.

Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles la société Aéroports de Paris assure les services publics liés à l'exploitation des aérodromes mentionnés au premier alinéa et exécute, sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police, les missions de police administrative qui lui incombent.

Ce cahier des charges définit également les modalités :

– selon lesquelles Aéroports de Paris assure la répartition des transporteurs aériens, par des décisions constituant des actes administratifs, entre les différents aérodromes et entre les aérogares d'un même aérodrome ;

– du concours d'Aéroports de Paris à l'exercice des services de navigation aérienne assurés par l'Etat ;

– du contrôle par l'Etat du respect des obligations incombant à la société au titre de ses missions de service public, notamment par l'accès des agents de l'Etat aux données comptables et financières de la société ;

– de l'accès des personnels de l'Etat et de ses établissements publics ainsi que des personnes agissant pour leur compte à l'ensemble du domaine aéroportuaire de la société pour l'exercice de leurs missions ;

– du contrôle par l'Etat des contrats par lesquels Aéroports de Paris délègue à des tiers l'exécution de certaines des missions mentionnées au troisième alinéa.

Ce cahier des charges détermine les sanctions administratives susceptibles d'être infligées à Aéroports de Paris en cas de manquement aux obligations qu'il édicte.

L'autorité administrative peut, en particulier, prononcer une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 0,1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos d'Aéroports de Paris, porté à 0,2 % en cas de nouvelle violation de la même obligation.

Jurisprudence

A - Organisation des services publics : cahiers des charges

- Conseil constitutionnel - Décision n° 2003-484 DC du 20 novembre 2003 - Loi relative à la maîtrise de l'immigration, au séjour des étrangers en France et à la nationalité

(...)

- SUR L'ARTICLE 7 :

. En ce qui concerne l'engagement de prendre en charge les frais de séjour de l'étranger hébergé ainsi que ceux de son rapatriement éventuel :

7. Considérant qu'en vertu de l'article 5-3 de l'ordonnance du 2 novembre 1945, tel qu'il résulte du quatrième alinéa de l'article 7 de la loi déferée, l'attestation d'accueil « est accompagnée de l'engagement de l'hébergeant à prendre en charge, pendant toute la durée de validité du visa ou pendant une durée de trois mois à compter de l'entrée de l'étranger sur le territoire des Etats parties à la convention susmentionnée, et au cas où l'étranger accueilli n'y pourvoirait pas, les frais de séjour en France de celui-ci, limités au montant des ressources exigées de la part de l'étranger pour son entrée sur le territoire en l'absence d'une attestation d'accueil, et les frais de son rapatriement si l'étranger ne dispose pas, à l'issue de cette période, des moyens lui permettant de quitter le territoire français » ;

8. Considérant qu'il est fait grief à cette disposition d'être entachée d'incompétence négative et de porter atteinte au respect de la vie privée, au droit de mener une vie familiale normale et au principe d'égalité ;

9. Considérant que l'article 13 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 dispose que : « Pour l'entretien de la force publique, et pour les dépenses d'administration, une contribution commune est indispensable : elle doit être également répartie entre tous les citoyens, en raison de leurs facultés » ;

10. Considérant que, si cette disposition n'interdit pas de faire supporter, pour un motif d'intérêt général, à certaines catégories de personnes des charges particulières, il ne doit pas en résulter de rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques ;

11. Considérant que la prise en charge éventuelle par l'hébergeant des frais de séjour de la personne qu'il reçoit dans le cadre d'une visite familiale et privée, dans la limite du montant des ressources exigées d'un étranger pour une entrée sur le territoire en l'absence d'attestation d'accueil, ne méconnaît pas l'article 13 de la Déclaration de 1789 ; qu'elle ne porte pas atteinte au droit au respect de la vie privée et familiale des intéressés ; qu'en retenant la formulation critiquée, le législateur n'a pas méconnu l'étendue de ses compétences ;

12. Considérant, en revanche, qu'en mettant à la charge de l'hébergeant les frais de rapatriement éventuel de l'étranger accueilli, sans prévoir un plafonnement de ces frais, sans tenir compte ni de la bonne foi de l'hébergeant ni du comportement de l'hébergé et sans fixer un délai de prescription adapté, le législateur a rompu de façon caractérisée l'égalité des citoyens devant les charges publiques ;

13. Considérant qu'il s'ensuit que doivent être regardés comme contraires à la Constitution, à la fin du quatrième alinéa de l'article 7 de la loi déferée, les mots : « , et les frais de son rapatriement si l'étranger ne dispose pas, à l'issue de cette période, des moyens lui permettant de quitter le territoire français » ;

(...)

- Conseil d'État - 17 décembre 1997, Ordre des avocats de la cour de Paris

(...)

Sur les moyens tirés de ce que le décret attaqué méconnaîtrait l'article 34 de la Constitution :

Considérant qu'en vertu des articles 34 et 37 de la Constitution il appartient au pouvoir réglementaire de fixer les modalités de l'organisation d'un **service public de l'Etat, sous réserve qu'il ne soit pas porté atteinte aux matières ou principes réservés au législateur ;**

(...)

B – Redevances

1- Conseil Constitutionnel

a) De la « contrepartie directe » à la « contrepartie »...

- Décision n° 69-57L du 24 octobre 1969 - Nature juridique de certaines dispositions de l'article 96 de la loi de finances du 26 décembre 1959 relatives au remboursement des frais de scolarité à l'école Polytechnique.

(...)

3. Considérant que **le remboursement des frais de scolarité** dont, en vertu de l'article 96 de la loi de finances du 26 décembre 1959 susvisée, sont dispensés les anciens élèves de l'Ecole polytechnique qui remplissent les conditions prévues audit article, **trouve sa contrepartie directe dans des prestations fournies par le service et possède ainsi le caractère d'une rémunération pour service rendu** et non celui d'une imposition ou d'une taxe ; dès lors, les dispositions dont il s'agit ne mettent pas en cause les règles susénoncées de l'article 34 de la Constitution ;

(...)

- Décision n° 76-92L du 6 octobre 1976 - Nature juridique de dispositions de la loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967 portant réforme du régime relatif au droit de port et de navigation modifiée par l'article 64 de la loi de finances pour 1974

(...)

1. Considérant que, si la fixation des règles concernant l'assiette, le taux et les modalités de recouvrement des impositions de toutes natures est attribuée à la compétence du législateur par l'article 34 de la Constitution, en revanche **l'institution ou l'aménagement de redevances demandées à des usagers en vue de couvrir les charges d'un service public déterminé ou les frais d'établissement ou d'entretien d'un ouvrage public qui trouvent leur contrepartie directe dans des prestations fournies par le service ou dans l'utilisation de l'ouvrage, ne sauraient être regardées comme réservés à la loi ;**

2. Considérant que les dispositions soumises à l'examen du Conseil constitutionnel instituent, à l'occasion des séjours des navires dans les ports et des opérations qui y sont effectuées, des droits dont le montant est intégralement affecté au financement de dépenses portuaires ; qu'ainsi **ces droits qui trouvent leur contrepartie dans l'utilisation de l'ouvrage public et dans les prestations qui sont fournies à cette occasion ont le caractère de redevances pour service rendu ;** que, dès lors, ces dispositions ont le caractère réglementaire ;

(...)

- Décision n° 92-171L du 17 décembre 1992 - Nature juridique de dispositions de la loi n° 65-491 du 29 juin 1965 modifiée codifiées sous les articles L 111-4 à L 111-9 du code des ports maritimes

(...)

3. Considérant que l'article 15 de la loi n° 65-491 du 29 juin 1965, tel qu'il a été implicitement modifié par l'effet de la loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967, est ainsi libellé : « Le produit des droits de port perçus par le port autonome constitue une recette ordinaire de l'établissement » ;

4. Considérant que ces dispositions font bénéficier un port autonome du produit de droits institués à l'occasion des séjours des navires dans les dépendances du port et des opérations qui y sont effectués ; que le montant de ces droits est intégralement affecté au financement de dépenses portuaires ; qu'ainsi **ces droits, qui trouvent leur contrepartie dans l'utilisation d'un ouvrage public et dans les prestations qui sont fournies à cette occasion, ont le caractère de redevance pour service rendu** ; que, dès lors, les dispositions de l'article 15 de la loi précitée ont un caractère réglementaire ;
(...)

b) Exemples de contreparties

- Décision n° 80-118L du 2 décembre 1980 - Nature juridique de certaines dispositions de l'article L. 77 du code du domaine de l'État

(...)

1. Considérant que, si l'article 34 de la Constitution réserve à la compétence du législateur la fixation des règles concernant l'assiette, le taux et les modalités de recouvrement des impositions de toute nature, il résulte de l'article 5 de l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances, intervenue en application du même article 34, que l'institution et l'aménagement des rémunérations pour services rendus sont du domaine du règlement.

2. Considérant que les dispositions soumises à l'examen du Conseil constitutionnel prévoient l'application et le taux d'un prélèvement pour frais d'administration, de vente et de perception sur le montant des sommes et produits de toute nature recouverts par le service des domaines pour le compte des services et établissements dotés de la personnalité civile ou de l'autonomie financière ainsi que pour le compte des tiers ; que **ce prélèvement a pour objet de couvrir les dépenses afférentes aux prestations fournies par le service des domaines et qu'il a ainsi le caractère d'une rémunération pour services rendus** ; que, dès lors, les dispositions dont il s'agit ne mettent pas en cause les règles sus-énoncées de l'article 34 et ressortissent au pouvoir réglementaire,

(...)

- Décision n° 83-166DC du 29 décembre 1983 - Loi relative au prix de l'eau en 1984

(...)

4. Considérant qu'il résulte des termes mêmes de l'article 1^{er} de la loi relative au prix de l'eau en 1984 que le montant des surtaxes communales ou syndicales est soumis aux mêmes dispositions que celles qui se rapportent aux prix hors taxes de l'eau potable distribuée ;

5. Considérant que **ces surtaxes** sont instituées uniquement dans le cas où le service de l'eau est exploité en affermage ; qu'elles **sont perçues**, dans ce mode particulier de gestion, **par la société fermière et reversées à la collectivité affermante qui finance les investissements** ; qu'ainsi **ces surtaxes sont un élément constitutif du prix de l'eau correspondant à la part des charges d'investissement dans le coût global du produit distribué par le service et réparti entre les usagers** ; qu'il suit de là que **ces surtaxes communales ou syndicales n'ont pas le caractère de taxes fiscales ou parafiscales** ; qu'ainsi, contrairement à ce que soutiennent les députés auteurs de la saisine, le législateur, en permettant à des accords conclus notamment entre le Gouvernement et les professionnels ou, à défaut, à un décret de fixer le taux des

surtaxes dont il s'agit, n'a pas méconnu les dispositions de l'article 34 de la Constitution qui réservent à la loi le pouvoir de fixer les règles concernant l'assiette, le taux et les modalités de recouvrement des impositions de toute nature ;
(...)

c) Exemple de modulation

- Décision n° 79-107DC du 12 juillet 1979 - Loi relative à certains ouvrages reliant les voies nationales ou départementales

(...)

4. Considérant, d'autre part, que si le principe d'égalité devant la loi implique qu'à situations semblables il soit fait application de solutions semblables, il n'en résulte pas que des situations différentes ne puissent faire l'objet de solutions différentes ; qu'en précisant dans son article 4 que **l'acte administratif** instituant une redevance sur un ouvrage d'art reliant des voies départementales **peut prévoir des tarifs différents ou la gratuité**, selon les diverses catégories d'usagers, **pour tenir compte soit d'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation de l'ouvrage d'art, soit de la situation particulière de certains usagers**, et notamment de ceux qui ont leur domicile ou leur lieu de travail dans le ou les départements concernés, la loi dont il s'agit a déterminé des critères qui ne sont contraires ni au principe de l'égalité devant la loi ni à son corollaire, celui de l'égalité devant les charges publiques ;

(...)

2- Conseil d'État

- Conseil d'État Ass., 21 novembre 1958, Syndicat national des transporteurs aériens , p. 572

(...)

Considérant qu'au nombre des matières réservées à la loi par la tradition constitutionnelle républicaine, compte tenu notamment de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen à laquelle se réfère le préambule de la Constitution de 1946, figurent l'institution d'un impôt de même que la modification des règles applicables à un impôt existant dans des conditions aggravant la charge fiscale des contribuables ; **que, par contre, ne sauraient être regardés comme réservés à la loi l'institution ou l'aménagement de redevances demandées à des usagers en vue de couvrir les charges d'un service public déterminé ou les frais d'établissement et d'entretien d'un ouvrage public et qui trouvent leur contre-partie directe dans des prestations fournies par le service ou dans l'utilisation de l'ouvrage ;**

(...)

- Conseil d'État, 12 novembre 1987, Mansier, p. 341

(...)

Considérant, enfin, qu'aux termes de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile : "...Les redevances devront être appropriées aux services rendus" ; qu'il ne ressort pas des pièces du dossier que le "versement" prévu par la délibération du 23 septembre 1982 au profit de la Compagnie nationale Air-France ait eu pour effet de ramener le montant net des redevances dues par cette compagnie à un niveau qui serait disproportionné par rapport au coût réel des services mis à sa disposition à l'aérogare " Charles de Gaulle 2" ; que, dès lors, M. MANSIER, M. DEMESSINE, Mme PRATS et M. HEGOBURU ne sont pas fondés à demander l'annulation des dispositions susanalysées de la délibération du conseil d'administration d'Aéroport de Paris du 23 septembre 1982 ;

(...)

- Conseil d'Etat, Section des travaux publics, 24 juin 1993, Avis « Tarification de la SNCF », EDCE n° 45, p. 338

III - Il résulte, en premier lieu, des dispositions rappelées ci-dessus de l'article 18, alinéa 1^{er} de la LOTI et de l'article 1^{er} du cahier des charges de la SNCF, dont la validité n'est pas, dans la situation de droit actuelle, mise en cause par le droit communautaire, que l'activité de la SNCF doit s'exercer dans le respect des "principes du service public", au nombre desquels figure le principe d'égalité de traitement des usagers d'un même service public.

(...)

b) **Si les motifs qui inspirent la rupture de l'unicité du tarif de base ne peuvent**, ainsi, être contestés dans leur principe, **il convient cependant que la mise en oeuvre de cette mesure soit assortie de certaines précautions** destinées à la fois à limiter sa portée à ce qui est indispensable pour atteindre les objectifs légitimes poursuivis, et à prendre en compte les autres obligations de service public qui s'imposent à la SNCF.

De ce point de vue, **il apparaît nécessaire que l'institution de tarifs de base propres à certaines liaisons demeure réservée à celles où il peut être justifié, par des éléments objectifs, que cette mesure est nécessaire pour atteindre les buts rappelés ci-dessus** ; qu'afin d'éviter de porter atteinte, sur les liaisons concernées, au principe d'égal accès de tous au service public il soit imposé un écart maximum entre les tarifs de base particuliers et le tarif de base général ; que le maniement des tarifs visant à résister à la concurrence d'autres modes de transport respecte l'obligation de "tenir compte des coûts correspondants" mentionnée par l'article 1^{er} alinéa 1^{er} du cahier des charges et ne dégénère pas en guerre tarifaire susceptible

de compromettre l'équilibre global de l'exploitation ; qu'enfin la SNCF attache une attention spéciale, en ce qui concerne les tarifs de base particuliers, à respecter l'obligation d'information du public mise à sa charge par l'article 11 du cahier des charges.

2°) **S'agissant ensuite de la modulation temporelle des tarifs de base, il apparaît que cette mesure peut trouver sa justification à la fois dans certaines différences de situation appréciables faites aux usagers et dans des considérations d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service public.**

A ce second point de vue, il convient de relever que la modulation temporelle des tarifs de base vise un double objectif : par l'**augmentation des tarifs appliqués sur les trains les plus fréquentés**, elle permet d'**écrêter les pointes de trafic** et de **limiter** ainsi les **frais d'exploitation** ; par la **réduction des tarifs appliqués sur les trains les moins fréquentés**, elle permet de **faciliter l'accès du TGV à des catégories plus larges de la population**. On ne peut contester que de tels objectifs répondent à la mission confiée à la SNCF par les articles 1^{er} et 13 de son cahier des charges. Encore est-il nécessaire, pour atteindre ces objectifs d'intérêt général, que la modulation temporelle des tarifs soit mise en œuvre de telle sorte que le nombre et les horaires des trains aux tarifs les plus bas soient tels que, sur aucune liaison, l'égal accès au service public ne se trouve compromis.

(...)

- Conseil d'État , 28 février 1996, Association FO consommateurs, p. 51

Considérant que si l'association requérante fait valoir que l'arrêté attaqué a pour effet de créer une discrimination illégale entre les usagers, il est constant que **les usagers d'une autoroute se trouvent placés dans une situation différente, au regard des conditions d'exploitation de l'ouvrage, selon la densité de la circulation prévisible ; qu'ainsi, en prévoyant une variation du prix des péages en fonction de l'intensité du trafic, afin de favoriser dans l'intérêt général la plus grande fluidité de celui-ci, l'arrêté attaqué n'a pas institué une discrimination illégale entre ces usagers ;**

Considérant qu'en autorisant une variation annuelle moyenne du montant des péages en fonction de l'évolution du trafic, le décret du 30 décembre 1988 n'a pas entendu interdire au ministre de l'économie de prévoir en outre leur modulation, certains jours et à certaines heures, en fonction de l'intensité de ce trafic ;

- Conseil d'État, Ass., 10 juillet 1996, Société Direct Mail Promotion, p. 277

(...)

Sur la légalité de l'arrêté du 21 mars 1995 du ministre de l'économie relatif aux conditions de tarification s'appliquant à la diffusion des données du système national d'identification et du répertoire des entreprises et de leurs établissements (SIRENE) :

En ce qui concerne la légalité externe :

Considérant que le décret ayant pu, comme il a été dit ci-dessus, légalement déléguer au ministre chargé de l'économie le soin de fixer les tarifs des redevances dues au titre des prestations qu'il énumère, les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que l'arrêté attaqué aurait été pris par une autorité incompétente ;

En ce qui concerne la légalité interne :

Considérant que, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, le décret du 17 février 1995 a pu légalement autoriser la rémunération des services rendus par l'INSEE et, entre autres, de la communication de données extraites de fichiers qu'il détient et de la cession de droits de production ou de diffusion de ces données ; que si les requérants font valoir que la rémunération litigieuse a pour objet et pour effet de procurer à la personne publique titulaire des données un bénéfice excessif, le profit financier résultant éventuellement, pour l'État, de ladite rémunération doit être apprécié au regard de l'ensemble des règles législatives régissant tant les services rendus que l'exercice éventuel de droits privatifs venant s'ajouter au coût des services ;

Considérant qu'aucune disposition législative ou réglementaire ni aucun principe ne font obstacle à ce qu'une rémunération perçue à l'occasion de la communication par l'Etat à des tiers de données publiques en vue de leur commercialisation puisse être assortie, au titre des produits prévus à l'article 5 de l'ordonnance susvisée du 2 janvier 1959, de la perception de droits privatifs fixés par contrat et relevant de la propriété intellectuelle, à la condition que cette communication puisse être regardée, au sens des lois sur la propriété littéraire et artistique, comme une oeuvre de l'esprit ;

(...)

Considérant [...] qu'enfin l'article 8 de l'arrêté, qui reconnaît au bénéfice de l'INSEE des "droits privatifs" "sur les produits informationnels tirés du répertoire SIRENE ainsi que sur les supports d'enregistrement qu'il utilise", et qui soumet, au titre de ces droits privatifs, les bénéficiaires d'une licence de rediffusion à l'obligation d'acquiescer à l'INSEE une redevance de rediffusion, dont le montant est fixé à l'article 15 de l'arrêté et qui doit donner lieu à la signature d'un contrat, ne méconnaît aucune disposition du code de la propriété intellectuelle ;

Considérant qu'il ne ressort pas des pièces du dossier qu'en fixant comme il l'a fait le coût de l'abonnement initial et des mises à jour pour l'accès au répertoire "SIRENE", et en précisant le montant de la redevance qui sera contractuellement due par les bénéficiaires de la licence de rediffusion prévue par l'article 8 de l'arrêté attaqué, le ministre de l'économie ait fixé des tarifs dont le montant serait manifestement disproportionné par rapport au coût des services ainsi rendus par l'INSEE ;

(...)

19-08-02 CONTRIBUTIONS ET TAXES - PARAFISCALITE, REDEVANCES ET TAXES DIVERSES - REDEVANCES -Redevance pour services rendus par l'Etat (article 5 de l'ordonnance du 2 janvier 1959) - (1),RJI Notion de services rendus - Existence - Fourniture par l'Institut national de la statistique et des études économiques de prestations à des organismes privés ou publics autres que l'Etat (1). (2),RJI Tarification tenant compte de l'exercice de droits privatifs venant s'ajouter au coût des services - Légalité (1).

- Conseil d'État, 2 avril 1997, Commune de Montgeron, T. p. 706

(...)

Sur la délibération du 1er juin 1990 fixant les tarifs applicables au stationnement payant de longue durée sur les parcs de l'avenue du Maréchal Foch :

Considérant que la fixation de tarifs différents applicables, pour un même service rendu, à diverses catégories d'usagers d'un service public implique, à moins qu'elle ne soit la conséquence nécessaire d'une loi, soit qu'il existe entre les usagers des différences de situation appréciables, soit qu'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service commande cette mesure ;

Considérant que si la commune requérante soutient que la fixation d'un tarif préférentiel pour les habitants de la commune remplit ces conditions, elle ne conteste pas que les tarifs applicables aux usagers résidant hors de la commune excédaient le prix de revient du service fourni ; que, par suite, elle n'est en tout état de cause pas fondée à se plaindre de ce que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de Versailles a annulé la délibération susmentionnée ;

(...)

- Conseil d'État, 10 octobre 1999, Air France c/ Aéroports de Paris, p. 303

(...)

-Considérant, en second lieu, que les délibérations par lesquelles le conseil d'administration d'Aéroports de Paris fixe les taux des redevances d'atterrissage présentent un caractère réglementaire (...)

En ce qui concerne la légalité des décisions attaquées :

(...)

-Considérant qu'en application des dispositions précitées, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris fixe chaque année les taux des redevances d'atterrissage des aéronefs sur les plates formes d'Orly, de Roissy Charles de Gaulle et du Bourget, perçues en contrepartie de la mise à disposition des compagnies des pistes, voies de circulation et aires de trafic nécessaires aux mouvements de leurs avions ; que ce taux est déterminé

en fonction du poids maximum au décollage de l'aéronef ; qu'en 1990, le conseil d'administration d'Aéroports de Paris a décidé d'opérer un abattement de 50 % sur les redevances d'atterrissage des avions cargos en dessous d'un seuil de 60 000 tonnes de jauge atterrie annuelle par compagnie ; qu'en 1994, le seuil en-dessous duquel s'applique l'abattement de 50 % a été relevé à 150 000 tonnes de jauge atterrie annuelle par compagnie ; qu'il a été en outre décidé d'appliquer un second abattement, fixé à 25 %, sur la tranche de jauge atterrie annuelle comprise entre 150 000 et 300 000 tonnes ; que les délibérations contestées ayant arrêté les taux des redevances d'atterrissage des avions cargos pour 1996, 1997 et 1998 ont reconduit ces modalités ;

-Considérant que la COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE, dont le tonnage de jauge atterrie annuelle par avion cargo sur les aérodromes de la région parisienne dépasse 800 000 tonnes, contre moins de 300 000 tonnes pour le 2ème transporteur de fret au départ des mêmes aérodromes, et qui, en conséquence, tout en bénéficiant des abattements de 50 % et 25 % susindiqués, supporte un taux moyen de redevance par tonne atterrie supérieur de près de 50 % à celui de ce dernier, fait valoir que les modalités d'abattement retenues par Aéroports de Paris pour calculer les taux des redevances d'atterrissage des avions cargos conduisent ainsi à des différences de traitement entre les compagnies contraires au principe d'égalité entre les usagers d'un même service public ;

-Considérant que la fixation de tarifs différents applicables, pour un même service rendu, aux usagers d'un service ou d'un ouvrage public implique, à moins qu'elle ne soit la conséquence nécessaire d'une loi, soit qu'il existe entre ces usagers des différences de situation appréciables, soit qu'une considération d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage commande cette mesure ;

-Considérant que si Aéroports de Paris invoque, au soutien des décisions contestées, l'intérêt qui s'attache au développement des aérodromes parisiens comme plate-forme de fret international et à un élargissement de l'offre de fret aérien au départ de ces aérodromes et, s'il est vrai qu'en conséquence une modulation des redevances d'atterrissage des avions cargos peut s'avérer justifiée, il résulte de ce qui a été dit ci-dessus que les modalités de modulation de ces redevances retenues en 1994 par Aéroports de Paris induisent des écarts de charges entre les compagnies concernées au regard du service rendu, qui, en raison de leur ampleur, ne peuvent être regardées comme limitées à ce que permettait, eu égard aux exigences du principe d'égalité, la prise en compte des considérations d'intérêt général invoquées ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que la COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE est fondée à demander l'annulation des décisions attaquées ;

(...)

- Conseil d'État, 30 juillet 2003, CGE, n° 235398

Sur le moyen tiré de ce que l'augmentation des surtaxes aurait été décidée à des fins irrégulières :

-Considérant que constitue une redevance pour service rendu, toute redevance demandée à des usagers en vue de couvrir les charges d'un service public ou les frais d'établissement et d'entretien d'un ouvrage public, et qui trouve sa contrepartie directe dans les prestations fournies par le service ou dans l'utilisation de l'ouvrage ;

(...)

Sur le moyen tiré de ce que les bénéficiaires des investissements ne seraient pas des usagers du service de l'eau :

-Considérant que si M. Ah CheungMG et autres soutiennent que la commune aurait procédé à une extension des réseaux au profit de personnes qui n'étaient pas des usagers du service et que lui-même et d'autres requérants ne résideraient pas dans les secteurs concernés par l'extension des canalisations de distribution d'eau potable, **il résulte des dispositions relatives aux services publics industriels et commerciaux qu'il appartient à la commune d'assurer, à partir des recettes du service, l'ensemble des équipements d'extension et d'amélioration des réseaux rendus nécessaires, notamment, par l'augmentation de la population et l'étendue des secteurs à desservir ;** qu'ainsi M. Ah CheungMG et autres ne sont pas fondés à soutenir que les délibérations fixant le taux des surtaxes seraient illégales en ce qu'elles auraient pour objet de financer des travaux effectués sur le réseau auquel ils sont abonnés, mais dont ils ne bénéficieraient pas directement ;

Autres textes

- Circulaire du 14 février 1994 relative à la diffusion des données publiques (extraits)

(...)

Le montant de cette redevance pourra être fixé selon diverses méthodes:

montant forfaitaire annuel ou pluriannuel; pourcentage du << droit d'accès >> qui sera demandé à l'utilisateur final; pourcentage du chiffre d'affaires global réalisé ou encaissé par le rediffuseur sur les produits ou services incorporant des données publiques. **Conformément à ce qui a été dit ci-dessus (paragraphes 3.1 et 3.2), le montant de la redevance ne devra pas normalement excéder le total des dépenses exposées en vue de la fourniture du service.**

Lorsque le tarif << utilisateur final >> pratiqué par l'administration est un **tarif péréqué**, le tarif applicable aux tiers diffuseurs pourra être aménagé pour éviter ou compenser le risque d'<< écrémage de la demande >> par des partenaires privés.

(...)

- Présentation du rapport du Conseil d'Etat : Redevances pour service rendu et redevances pour occupation du domaine public

L'État, les collectivités territoriales et les établissements publics perçoivent fréquemment tant des redevances demandées aux usagers en vue de couvrir les charges d'un service public déterminé ou les frais d'établissement et d'entretien d'un ouvrage public que des redevances pour occupation de leur domaine public. **Quels sont les fondements et les justifications politiques, juridiques et économiques de ces redevances distinctes des impositions de toute nature ?** Dans quelles conditions peuvent-elles être légalement instituées et **quels sont les principes qui doivent présider à la détermination de leur montant ?** Ces questions concernent non seulement le fonctionnement de services publics allant de la distribution d'eau à la diffusion du droit par internet ou les conditions d'utilisation de grands équipements publics (autoroutes, aéroports, ports...) mais aussi l'exercice d'activités économiques ayant pour support nécessaire une dépendance du domaine public, qu'il s'agisse de la voirie ou des fréquences hertziennes. **C'est à leur examen qu'est consacrée cette étude**, dont le propos est, à la lumière de l'analyse économique, **de clarifier le droit en vigueur et de suggérer, sur certains points, des évolutions.**

Documentation française, 2002, 108 pages

- Extraits du rapport « Redevances pour service rendu et redevances pour occupation du domaine public »

(Les études du Conseil d'État, la documentation française, 2002)

1.4. La tarification

(...)

Ainsi que cela a été dit, la somme exigée des usagers à titre de redevance ne peut en principe incorporer que des éléments visant à couvrir les coûts du service rendu, sous peine d'être requalifiée en taxe, ce qui rend délicate l'utilisation des redevances à des fins de politique économique. En revanche, la jurisprudence reconnaît, sous certaines conditions, la possibilité de moduler le tarif des redevances. Avant d'en exposer les principes, il faut s'arrêter quelques instants sur la règle du plafonnement, c'est-à-dire l'interdiction d'une facturation du service au-delà de son coût, dont l'apparente simplicité occulte la complexité de la tarification. Se pose en effet le problème de l'appréhension du coût du service, qui présente des aspects à la fois théoriques et pratiques. C'est la raison pour laquelle la jurisprudence admet le recours à des critères forfaitaires de tarification.

(...)

1.4.1.1. La portée de la règle du plafonnement en fonction du coût du service

Après la guerre, le Commissariat au Plan recommandait aux établissements publics de l'Etat de facturer leurs services au coût marginal, c'est-à-dire en prenant en compte le supplément de coût résultant d'une augmentation unitaire de production. Cette recommandation a été progressivement abandonnée pour faire place à des orientations reposant sur la recherche de l'équilibre budgétaire. Pour y parvenir, les fournisseurs de services publics suivent des méthodes très hétérogènes. Au coût marginal est parfois préféré le coût total de production du service qui intègre à la fois les coûts variables, dépendant de la quantité produite, et les coûts fixes, supportés indépendamment du volume de production, tels que, par exemple, les coûts de formation du personnel ¹.

¹ CE Sect., 10 février 1995, *Chambre syndicale du transport aérien*, n° 148035, p. 70.

Au cours de la période récente, le concept de coût de développement, ou coût de long terme, a gagné du terrain. Ce coût est établi sur la base de la valeur de remplacement des équipements et des investissements, mais tient également compte de leur évolution anticipée. Si l'on suppose que les capacités de production vont tôt ou tard être saturées, ce raisonnement conduit à intégrer les équipements et investissements qui seront nécessaires à terme pour satisfaire un supplément de demande sans dégrader la qualité du bien offert.

(...)

1.4.2. Les possibilités de modulation

La fixation du tarif des redevances peut poursuivre d'autres objectifs que la couverture du coût du service et s'inscrire dans une politique délibérée mise en œuvre par la collectivité. Il est alors fait usage de modulations du montant des redevances. En effet, si la règle du plafonnement interdit de mettre à la charge de l'usager une redevance d'un montant supérieur au coût du service, au risque qu'elle revête une coloration fiscale, ce montant peut en revanche être inférieur sans que la somme demandée perde son caractère de redevance². La jurisprudence a ainsi admis de nombreuses modulations, fondées sur des critères géographiques ou sociaux, ou encore, plus récemment, tenant compte de la congestion des ouvrages ou de considérations commerciales.

Ces modulations ont en commun d'être soumises au principe d'égalité devant le service public, énoncé en particulier par la décision *Denoyez et Chorques*³, et selon lequel « la fixation de tarifs différents applicables, pour un même service rendu, à diverses catégories d'usagers d'un service ou d'un ouvrage public implique, à moins qu'elle ne soit la conséquence nécessaire d'une loi, soit qu'il existe entre les usagers des différences de situation appréciables, soit qu'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage commande cette mesure »⁴.

Par construction, dès lors que le montant de la redevance ne peut être supérieur au coût du service rendu, un fournisseur de services qui pratique des modulations tarifaires ne peut atteindre l'équilibre budgétaire qu'au moyen d'une subvention, ce qui pose des problèmes de concurrence qui seront examinés dans la troisième partie de cette étude.

1.4.2.1. La modulation au regard de critères géographiques

C'est à l'occasion de l'affaire *Denoyez et Chorques* que le Conseil d'État a fixé les limites de la modulation tarifaire reposant sur des critères géographiques. Le conseil général de la Charente-Maritime avait fixé des tarifs différents pour le bac reliant alors la commune de La Pallice à l'île de Ré : un tarif réduit pour les insulaires, un tarif intermédiaire pour les habitants du département et un tarif général pour les autres passagers. Faisant application du principe d'égalité devant le service public, le Conseil d'État a jugé que si l'application d'un tarif différent aux habitants de l'île de Ré était justifiée par leur situation géographique, il n'en allait pas de même de la différence de tarif entre les habitants du département et les autres passagers.

Le législateur, déterminant le régime des bacs et ponts à péage, a mis fin aux effets de cette jurisprudence en rendant légale la discrimination tarifaire pratiquée au profit des usagers ayant « leur domicile ou leur lieu de travail dans le ou les départements concernés »⁵.

Le Conseil d'État a, depuis 1974, fait application en plusieurs occasions du même raisonnement. C'est ainsi qu'il a admis la légalité d'une discrimination opérée dans les tarifs d'une cantine scolaire⁶ et d'une école de musique⁷, selon que les élèves sont ou non domiciliés sur le territoire de la commune. Il a également

² CE, 3 décembre 1996, *OPHLM de la ville de Paris c/Commissaire de la République de la région Ile-de-France*, p. 412.

³ CE, 10 mai 1974, *Denoyez et Chorques*, p. 274

⁴ CE, 13 octobre 1999, *Compagnie nationale Air France*, p. 303.

⁵ Loi du 12 juillet 1979 relative à certains ouvrages reliant les voies nationales ou départementales, codifiée aux articles L. 152-1 et suivants du code de la voirie routière; le Conseil constitutionnel ayant admis cette distinction par sa décision n° 79-107 DC 12 juillet 1979, on peut relever que, au regard du principe d'égalité, le législateur dispose ainsi de plus de latitude que le pouvoir réglementaire en matière de distinctions tarifaires.

⁶ CE Sect., 13 mai 1984, *Commissaire de la République de l'Ariège*, p. 315.

⁷ CE, 2 décembre 1987, *Commune de Romainville*, p. 556

admis la légalité d'une telle discrimination entre des usagers d'un service de transport scolaire selon que les établissements qu'ils fréquentent sont ou non situés à l'intérieur du secteur de ramassage ⁸, Le Conseil a toutefois précisé que le tarif le plus élevé pratiqué devait demeurer inférieur ou égal au coût des prestations.

(...)

1.4.2.3. La difficile modulation des tarifs au regard de la congestion de l'ouvrage

(...)

Dans le même esprit, la modulation temporelle des tarifs a été expérimentée sur certains tronçons d'autoroute. Toutefois, en l'état du droit, cette pratique est fortement contrainte, même si le Conseil d'Etat statuant au contentieux a admis la légalité d'une variation du prix des péages autoroutiers en fonction de l'intensité du trafic ⁹. D'une part, l'article L. 122-4 du code de la voirie routière limite l'usage du péage au financement de l'infrastructure et à son exploitation. D'autre part, la modulation tarifaire est bornée par la règle du plafonnement en fonction du coût du service rendu, qui amoindrit sa portée incitative et pose en outre un problème d'équilibre financier.

(...)

1.4.2.4. La modulation au service d'une politique commerciale

Enfin, la modulation du tarif de la redevance est parfois conçue comme l'instrument privilégié d'une politique commerciale. Elle bénéficie, sous certaines conditions, de l'aval du juge, ainsi que le Conseil d'État a eu l'occasion de l'affirmer s'agissant de la fixation par Aéroports de Paris du montant des redevances d'atterrissage des avions cargos. Le Conseil admet la justification d'un tarif progressif en fonction du tonnage de jauge atterrie annuelle par compagnie « *eu égard à l'intérêt général qui s'attache au développement des aérodromes parisiens comme plate-forme de fret international et à un élargissement de l'offre de fret aérien au départ de ces aérodromes* » ¹⁰.

Cette tarification, qui avait au cas particulier pour effet de faire supporter une part essentielle du financement du service par le client captif qu'est Air France, n'est cependant pas sans bornes: l'écart de charge entre compagnies aériennes doit être limité à ce que permet la prise en compte de l'intérêt général, ce qui n'était pas le cas en l'espèce. On peut néanmoins voir dans cette jurisprudence le souci de prendre en compte les contraintes économiques et commerciales auxquelles sont confrontés certains organismes publics: pour peu qu'elle demeure raisonnable, une politique tarifaire incitative peut être menée à bien sans s'exposer à la censure du juge, à qui il incombe de veiller au respect du principe d'égalité des usagers devant le service public.

(...)

⁸ CE, 19 juin 1992, *Département du Puy-de-Dôme*, p. 237.

⁹ CE, 28 février 1996, *Association FO consommateurs*, p. 51, soulignant l'intérêt général qui s'attache à ce que le tarif favorise la fluidité du trafic

¹⁰ CE, 13 octobre 1999, *Compagnie Air France*, p. 303