



24.6.2010

## COMMUNICATION AUX MEMBRES

Objet: Pétition 0550/2008, présentée par Stewart Dalton, de nationalité britannique, concernant les projets de fermeture de l'aéroport de Sheffield City

### 1. Résumé de la pétition

Le pétitionnaire s'oppose énergiquement aux projets de fermeture de l'aéroport de Sheffield City en arguant du fait que cette mesure mettrait un terme au développement de Sheffield, qui deviendrait la plus importante ville de l'Union européenne dépourvue d'aéroport. Le pétitionnaire affirme que l'aéroport, construit avec l'assistance financière de l'Union européenne, est actuellement la propriété de Peel Holdings. Il explique que la société Peel Holdings possède également l'aérodrome de la RAF à Finningley, qu'elle entendrait rouvrir en tant qu'aéroport commercial. Selon le pétitionnaire, les activités commerciales de l'aéroport de Sheffield ont débuté en 1998 et ont pris fin en 2002, alors que les bénéfices commerciaux n'étaient pas escomptés avant dix ans. Le pétitionnaire conteste les affirmations de Peel Holdings concernant les pertes financières et considère que la fermeture de l'aéroport de Sheffield ne profiterait qu'aux promoteurs immobiliers. Le pétitionnaire prie le Parlement européen de bien vouloir examiner ce dossier.

### 2. Recevabilité

Déclarée recevable le 2 octobre 2008. La Commission a été invitée à fournir des informations (article 192, paragraphe 4, du règlement).

### 3. Réponse de la Commission, reçue le 20 mars 2009.

Le pétitionnaire fait valoir que la fermeture de l'aéroport de Sheffield City mettrait un terme au développement de Sheffield, qui deviendrait la plus importante ville de l'Union européenne dépourvue d'aéroport. Le pétitionnaire affirme que l'aéroport est actuellement la propriété de Peel Holdings, qui possède également l'aéroport Robin Hood de Doncaster Sheffield, situé sur

l'ancien aérodrome de la RAF à Finningley (entre les villes de Sheffield et de Doncaster, dans le South Yorkshire), et qui a ouvert en 2005 en tant qu'aéroport international<sup>1</sup>. Selon le pétitionnaire, les activités commerciales de l'aéroport de Sheffield ont débuté en 1998 et ont pris fin en 2002, alors que les bénéfices commerciaux n'étaient pas escomptés avant dix ans. Le pétitionnaire conteste les affirmations de Peel Holdings concernant les pertes financières et considère que la fermeture de l'aéroport de Sheffield ne profiterait qu'aux promoteurs immobiliers.

L'aéroport de Sheffield était très petit. Eurostat ne dispose pour cet aéroport d'aucunes statistiques enregistrées sur les passagers, bien que les États membres soient tenus d'informer Eurostat du trafic pour tout aéroport de plus de 15 000 passagers par an selon le règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil du 27 février 2003 sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne<sup>2</sup>.

À cet égard, la Commission note que les lignes directrices communautaires de 2005 sur le financement des aéroports faisaient référence à des études ayant abouti à la conclusion que le seuil de rentabilité d'un aéroport se situe entre 500 000 et 1 500 000 passagers par an<sup>3</sup>. Avec environ 1 200 m de pistes et moins de 15 000 passagers par an, il est donc probable que l'aéroport de Sheffield soit en déficit, et l'affirmation du propriétaire, selon lequel l'aéroport n'est pas rentable, est dès lors très probablement exacte. Néanmoins, en fin de compte, ce sont les autorités locales qui décident si elles ont besoin d'infrastructures de transport supplémentaires ou pas.

La Commission européenne comprend parfaitement le point de vue du pétitionnaire, l'importance des aéroports pour les citoyens et la compétitivité de l'économie locale. Elle souhaite également souligner qu'il importe de développer les capacités aéroportuaires en Europe. Mais c'est aux États membres qu'il appartient de déterminer de quelle façon ils souhaitent organiser leurs systèmes de transport et, pour ce faire, ils doivent tenir compte de la concurrence entre les aéroports et de la viabilité financière des sociétés aéroportuaires. La Communauté, qui contribue effectivement à l'élaboration d'une politique intégrée des transports, conformément aux principes de proportionnalité et de subsidiarité, ne peut intervenir dans ce domaine.

Aucune infraction au droit communautaire ne peut être décelée dans la situation que décrit la pétition.

#### **4. Réponse de la Commission, reçue le 24 juin 2010.**

Ayant examiné les derniers compléments d'information fournis par le pétitionnaire, la Commission considère que:

La pétition concerne un très petit aéroport (Sheffield City) qui, comme le déclare le pétitionnaire lui-même, est effectivement fermé à tout trafic commercial depuis 2002. Il ne s'agit donc pas de maintenir l'activité d'un aéroport existant, mais de rouvrir un aéroport

---

<sup>1</sup> Le trafic passagers actuel dans cet aéroport est de l'ordre de 1,1 million pour 2007.

<sup>2</sup> JO L 66, 11.3.2003, p. 1.

<sup>3</sup> JO C 312, 9.12.2005, p. 11, par. 72.

fermé. Quoi qu'il en soit, ces deux cas ne relèvent pas des compétences de la Commission européenne.

La piste de l'aéroport de Sheffield est si courte que même de petits avions régionaux à turbopropulseurs ne pourraient l'utiliser. Le pétitionnaire indique qu'un type spécifique de petit avion régional à turbopropulseurs, le Dash 8 Q-400 pourrait l'utiliser (et encore, uniquement en admettant certaines limitations de charge, comme le fait de voler avec moins de carburant ou de passagers à bord). Pour se donner une idée, la seule piste de l'aéroport de Sheffield mesure 1211 mètres de long et 30 mètres de large, tandis qu'un aéroport "à bas coûts" typique dispose d'une piste de 2500 m de long et de 45 mètres de large.

La ville de Sheffield est correctement desservie par deux aéroports efficaces: Doncaster Sheffield Robin Hood, à 46 km (à 44 minutes de route), et l'aéroport pivot de Manchester, à 90 km (à 1 h 15 de route). [*Distances et temps de route repris du site [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com)*]. Doncaster voit transiter plus d'un million de passagers par an et dessert 40 destinations, tandis que Manchester, l'un des plus grands aéroports du Royaume-Uni, voit transiter plus de 22 millions de passagers par an et dessert plus de 200 destinations dans le monde entier.

En vertu de la réglementation RTE-T, la construction d'un nouvel aéroport est en règle générale justifiée uniquement si aucun aéroport n'est disponible dans un rayon de 100 km.

L'étude réalisée par York Aviation (mise à disposition par le pétitionnaire même, en vue d'étayer son argumentation) et commanditée par le Conseil de la ville de Sheffield, démontre clairement à plusieurs reprises que l'aéroport de Sheffield ne serait pas viable. Il convient également de signaler que toutes les compagnies contactées dans le cadre de l'étude ont déclaré qu'elles ne seraient pas intéressées par l'utilisation de l'aéroport de Sheffield (ni en mesure de le faire).

Étant donné que le propriétaire de l'aéroport de Sheffield est également le propriétaire de l'aéroport Robin Hood, il apparaît sensé, du point de vue commercial et des transports, de concentrer les opérations sur ce dernier. Cet aéroport, ancienne base militaire, dispose d'une énorme piste de 2893 mètres sur 60 mètres de large. En outre, l'aéroport Robin Hood est équipé d'un système d'atterrissage aux instruments (SAI) de catégorie III qui permet de gérer les mouvements également dans des conditions de visibilité très faibles.

Compte tenu des observations susmentionnées, la Commission n'envisage pas de poursuivre la procédure.