



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Document de séance

A7-0094/2012

2.4.2012

RAPPORT

sur l'avenir des aéroports et des services aériens régionaux dans l'Union
européenne
(2011/2196(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Philip Bradbourn

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN	3
EXPOSÉ DES MOTIFS	13
AVIS DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL.....	15
RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION	19

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur l'avenir des aéroports et des services aériens régionaux dans l'Union européenne (2011/2196(INI))

Le Parlement européen,

- vu la communication de la Commission intitulée "Plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe" (COM(2006)0819),
 - vu la communication de la Commission intitulée "Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux" (2005/C 312/01),
 - vu la communication de la Commission intitulée "L'UE et ses régions voisines: une approche renouvelée en matière de coopération dans le domaine des transports" (COM(2011)0415),
 - vu sa résolution du 24 mars 2011 sur les applications dans le transport des systèmes de navigation globale par satellite – politique européenne à court et moyen terme¹,
 - vu le livre blanc de la Commission intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" (COM(2011)0144),
 - vu l'article 48 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission du développement régional (A7-0094/2012),
- A. considérant qu'il n'existe actuellement pas de définition unanimement acceptée du terme "aéroport régional"; considérant que les aéroports dont la zone principale de chalandise est une capitale n'entrent pas dans le champ du présent rapport; considérant qu'il est proposé que les aéroports régionaux, c'est-à-dire les aéroports sans plateforme de correspondances, soient subdivisés en aéroports de grande et de moindre importance, sur la base des types de liaisons assurées par de tels aéroports, du nombre de passagers et des liaisons avec de grandes villes et de grands aéroports, et considérant que la Commission est invitée à définir des critères communs de manière à faciliter une définition adéquate de l'"aéroport régional" qui tienne compte de tous les éléments mentionnés ci-dessus; considérant, cependant, qu'il y a lieu de définir un "service aérien régional" comme étant un vol au départ et/ou à destination d'un aéroport régional;
- B. considérant que l'aviation régionale, de même que les autres modes de transport, contribue grandement à la mobilité des citoyens; considérant qu'une connectivité améliorée et une mobilité intermodale efficace peuvent considérablement contribuer à un meilleur accès aux régions, à la vie économique, au tourisme, au développement de services connexes et à la diffusion de la prospérité économique;

¹ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2011)0250.

- C. considérant que les différents niveaux de vie des citoyens ainsi que les différents niveaux de développement des infrastructures entraînent des divergences d'accès aux services aériens régionaux dans les États membres;
- D. considérant que la connectivité qu'offre l'aviation aux citoyens et aux entreprises des régions de l'Union européenne, et en particulier des régions et îles inaccessibles, est extrêmement importante et contribue à assurer la viabilité économique de telles zones; considérant que les aéroports européens fournissent un vaste réseau de 150 000 paires de villes;
- E. considérant qu'un nombre considérable d'aéroports régionaux sont confrontés à un quasi-monopole d'une compagnie aérienne qui peut utiliser cette position comme moyen de pression pour imposer de plus en plus d'exigences à l'aéroport concerné et aux autorités locales et/ou régionales, notamment en matière de redevances aéroportuaires et de redevances de sûreté aérienne;
- F. considérant que la vente au détail dans les aéroports a enregistré une baisse significative en raison de l'introduction par certaines compagnies aériennes de mesures restrictives concernant les bagages à main; considérant que la règle du "bagage unique" appliquée par les compagnies, et surtout par les compagnies à bas coûts, qui opèrent principalement dans ces aéroports, ainsi que d'autres pratiques visant à réduire les coûts, ont compliqué les voyages, provoquant ainsi un recul spectaculaire des ventes au détail au sol de près de 70 % dans certains aéroports régionaux; considérant qu'un tiers des bénéfices de la vente au détail des aéroports servent à subventionner les compagnies aériennes par la compensation des redevances d'atterrissage;
- G. considérant que le gouvernement espagnol a expressément interdit aux compagnies aériennes d'appliquer la règle du "bagage unique" sur les vols au départ des aéroports espagnols;
- H. reconnaît que les principaux aéroports de certains États membres de l'Union européenne font face à une pénurie des capacités;
- I. considérant que la crise financière et la crise de la dette souveraine ont considérablement changé les conditions de financement des aéroports européens, en particulier des aéroports sans plateforme de correspondances;
- J. considérant que la construction de nouveaux aéroports régionaux devrait reposer sur une analyse coût-bénéfice;
- K. considérant que les investissements du secteur public dans la réforme des aéroports devraient reposer sur une certaine relation entre le montant alloué et le nombre de passagers utilisant l'infrastructure;

L'économie des services aériens régionaux

1. souligne la nécessité d'une obligation de service public pour les services aériens d'intérêt économique et public, en particulier ceux qui desservent des régions isolées, des îles et des régions ultrapériphériques, étant donné leur éloignement et leurs caractéristiques

physiques et naturelles, de manière à assurer leur pleine accessibilité et intégration territoriale; souligne que les obligations de service public existantes devraient demeurer; estime que ces services ne seraient pas viables économiquement sans apport de fonds publics; souligne l'importance d'accroître la compétitivité des régions ultrapériphériques et d'intensifier leur intégration régionale afin de réduire la fracture économique qui les sépare du reste de l'Europe.

2. estime qu'il est préférable d'éviter une prolifération des aéroports régionaux et note que le développement des aéroports régionaux devrait être ciblé, afin d'éviter la création d'infrastructures aéroportuaires inutilisées ou qui ne sont pas utilisées rationnellement, ce qui constituerait une charge financière pour les autorités compétentes; encourage au contraire à renforcer les liaisons existantes, en particulier dans les zones qui présentent des difficultés géographiques (comme par exemple les îles); en ce sens, évalue positivement toute initiative visant à développer le rôle des transports publics, y compris sur route, afin de favoriser les liaisons; souligne que les financements publics octroyés aux aéroports régionaux doivent être compatibles avec les dispositions des articles 106 et 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant les aides d'État; estime qu'un régime de sanctions devrait être prévu pour les compagnies aériennes qui quittent un aéroport régional subventionné avant le délai prévu;
3. demande à la Commission de réexaminer la décision 2012/21/UE relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, ayant ramené le seuil auquel un aéroport peut recevoir une aide d'État sans devoir en avvertir la Commission à 200 000 passagers par an, en tenant compte des lignes directrices communautaires 2005/C312/01 qui disposent qu'un aéroport peut devenir rentable avec un trafic de plus de 500 000 passagers par an;
4. estime que les aéroports régionaux, du fait de leur impact économique et environnemental, devraient recevoir un soutien approprié de la part des autorités nationales et régionales, ainsi que faire l'objet d'une consultation locale et régionale et – sur la base d'analyses des coûts et des bénéfices – pouvoir présenter une demande de financement au titre de fonds de l'Union européenne et au titre d'autres instruments d'ingénierie financière subventionnés par l'Union européenne dans le contexte du nouveau cadre de programmation; invite la Commission à tenir compte des possibilités offertes par les aéroports régionaux dans le cadre du réseau transeuropéen de transport;
5. demande que les critères relatifs à la perception de subventions et de fonds publics soient régis de manière claire et conçus de façon transparente;
6. invite la Commission à adopter une approche équilibrée lors de futures révisions des lignes directrices sur le secteur de l'aviation, de manière à assurer un développement socialement et économiquement viable des services aériens régionaux, compte tenu du développement des infrastructures nécessaires pour assurer l'intermodalité tout en garantissant également l'accessibilité à ces services pour les citoyens de l'Union européenne et en prenant en considération les principes de subsidiarité et de proportionnalité;
7. demande à la Commission, dans le cadre du développement des aéroports régionaux et de la construction de nouveaux aéroports régionaux (en particulier dans les pays où les aéroports nationaux se situent en périphérie), d'accorder une attention particulière au

développement territorial équilibré des régions correspondant aux niveaux 1 et 2 de la nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS), afin que l'innovation et la compétitivité s'implantent même dans les régions éloignées des capitales et mal desservies par les moyens de communication, et de favoriser la réalisation de véritables nœuds de communication et de plaques tournantes économiques;

8. souligne que le développement adéquat des aéroports régionaux contribue au développement parallèle du système touristique, secteur d'importance vitale pour de nombreuses régions européennes;
9. observe que le tourisme fait la preuve de sa capacité de résistance à la crise économique et qu'il convient d'accorder une attention particulière à tout élément ou toute décision de politique économique susceptible de l'encourager ou de favoriser son bon fonctionnement, comme c'est le cas du transport aérien et des infrastructures aéroportuaires;
10. souligne que certains aéroports régionaux ne sont actifs que lors des saisons de forte affluence touristique, ce qui entraîne fréquemment des problèmes d'organisation supplémentaires, des coûts unitaires accrus, etc.; demande à la Commission de tenir compte de la particularité et de la problématique de ces aéroports régionaux saisonniers lorsqu'elle adoptera la nouvelle législation dans ce secteur;
11. souligne que les aéroports régionaux jouent un rôle de plus en plus important pour les compagnies charter ainsi que pour les compagnies aériennes à bas coûts; souligne qu'aujourd'hui, le principal objet des compagnies charter consiste à effectuer des vols long courrier à destination de lieux de vacances, avec un espace entre les sièges et un service à bord inférieurs aux compagnies régulières, souvent au départ d'aéroports régionaux qui ne parviennent pas à gérer un service régulier, et à l'abri de la concurrence des compagnies aériennes à bas coûts et de leurs vols à courte distance; rappelle que les avions à fuselage étroit sont privilégiés sur les lignes à courte distance, notamment par les transporteurs en réseau lorsqu'ils desservent des plateformes de correspondances au départ des aéroports régionaux, et par les compagnies aériennes à bas coûts;
12. demande à la Commission de garantir l'application correcte de la législation européenne et nationale en ce qui concerne les conditions de travail dans les compagnies aériennes, de sorte que le personnel employé dans un aéroport régional ne devienne pas victime du dumping social et qu'une concurrence loyale et des conditions de concurrence équitables soient garanties dans le secteur aérien; demande que le personnel aéroportuaire bénéficie de conditions contractuelles décentes, en particulier dans les aéroports où la majorité du trafic est généré par les compagnies à bas coûts;
13. redoute que certaines pratiques des compagnies aériennes à bas coûts, qui opèrent souvent au départ des aéroports régionaux, entraînent une détérioration de la qualité du service pour les passagers et des conditions de travail; vu les pratiques commerciales agressives actuellement adoptées par certaines compagnies à bas coûts opérant au départ des aéroports régionaux en vue de tirer parti de leur position dominante, et étant donné que les activités commerciales sont une source de revenus majeure pour les aéroports régionaux, s'inquiète de la règle du "bagage unique" et d'autres restrictions relatives à la franchise du bagage de cabine imposées par certaines compagnies aériennes; estime que ces pratiques constituent une violation du droit de la concurrence et considère que de telles restrictions

peuvent constituer un abus de position du transporteur; demande par conséquent aux États membres de définir des plafonds communs à imposer aux compagnies aériennes concernant de telles restrictions et estime que les éventuels contrôles relatifs aux restrictions en matière de poids et de dimensions des bagages devraient avoir lieu avant l'arrivée à la porte d'embarquement;

14. demande que les achats au détail dans les aéroports soient considérés comme des "articles de première nécessité", comme c'est actuellement le cas d'articles tels que les manteaux; se félicite de la décision de l'Espagne de proscrire les pratiques mentionnées au paragraphe 13 sur son territoire¹, et invite la Commission à envisager l'introduction d'une mesure similaire pour tous les services aériens au départ de l'Europe;
15. estime que le transport de marchandises est un facteur positif pour les aéroports régionaux, et peut engendrer un développement et créer des emplois, notamment grâce à la mise en place des services au sol qui y sont liés et à la création de pôles commerciaux reliés à l'aéroport régional; invite la Commission à élaborer une stratégie qui favorise le transport de marchandises et facilite la coopération entre aéroports régionaux voisins;
16. demande aux autorités compétentes des États membres de proposer des plans visant à développer les aéroports régionaux existants et à améliorer leur efficacité;
17. estime que les aéroports régionaux ne devraient pas aggraver les dettes publiques et devraient, de manière générale, être économiquement viables à moyen terme;

Environnement et innovation

18. demande à la Commission et aux États membres d'accélérer la mise en place de l'entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR), le développement de l'initiative "ciel propre" et l'application de la législation sur le Ciel unique européen dans les meilleurs délais; note que, grâce aux travaux de SESAR et au rôle important du Système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS), les aéroports régionaux bénéficieront de projets comme les tours de contrôle à distance, la gestion de la vitesse et de la congestion et des procédures opérationnelles améliorées;
19. reconnaît que la gestion des capacités n'est pas la même dans les aéroports à créneaux coordonnés que dans les aéroports à créneaux non coordonnés; considère que de nombreuses capacités sont disponibles dans de nombreux aéroports régionaux et que, en les utilisant, il est possible de limiter l'encombrement des principaux aéroports, ainsi que l'impact environnemental; reconnaît que de bonnes liaisons entre les grands aéroports et les aéroports régionaux voisins peuvent aider à réduire l'encombrement;
20. souligne que les aéroports régionaux constituent un ressort pour le développement de pôles d'innovation, en diminuant les frais liés au lieu d'implantation pour les start-up, notamment dans les régions géographiquement éloignées;

¹ Loi n° 1/2011 (4 mars 2011) établissant le programme national pour la sécurité de l'aviation civile, modifiant la loi n° 21/2003 sur la sécurité de la navigation aérienne (7 juillet 2003).

21. demande aux États membres ainsi qu'aux autorités régionales et locales de tenir compte, outre des considérations de nature économique-financières, des facteurs environnementaux, territoriaux, géologiques et météorologiques, et d'autres critères rationnels, au moment de choisir le lieu d'implantation des aéroports et chaque fois que les infrastructures d'un aéroport régional doivent être rénovées ou agrandies; met en lumière, dans le même temps, l'importance d'utiliser et de moderniser les structures existantes avant d'en construire de nouvelles;

Encombrement et multimodalité

22. observe que, selon des études récentes, les régions européennes perdent des liens directs avec certains des aéroports les plus encombrés, et est déçu par le fait que les études de la Commission ne traitent que des principaux aéroports; suggère donc que le champ de toute étude future soit élargi aux aéroports régionaux et, dans l'intervalle, encourage les États membres et la Commission à promouvoir la connexion entre les aéroports régionaux et les principaux aéroports des États membres, afin de contribuer au renforcement économique dans l'environnement des aéroports régionaux tout en offrant également une solution au problème de l'encombrement du trafic aérien en Europe;

23. invite instamment toutes les parties et toutes les institutions concernées par la révision du règlement (CEE) n° 95/93 (tel que modifié par le règlement (CEE) n° 793/2004) à se concentrer sur l'apport de nouvelles capacités dans les aéroports plutôt que de pousser les services aériens régionaux hors du marché en raison de l'augmentation des prix; considère qu'il est essentiel pour les aéroports régionaux d'avoir accès aux plateformes de correspondances, et estime que cet aspect devra être considéré lors de la révision du règlement (CEE) n° 95/93, en particulier dans le contexte des projets concernant les échanges secondaires de créneaux horaires et de l'introduction progressive envisagée d'autres mécanismes de marché, y compris les échanges primaires, ce qui pourrait interrompre les liens entre les aéroports régionaux et les principales plateformes de correspondances;

24. invite la Commission à faire preuve de pragmatisme en ce qui concerne la réglementation administrative et juridique de la gestion des créneaux dans les aéroports régionaux, dont l'absence pourrait provoquer une limitation du réseau aérien; considérant que les grands aéroports dotés d'une plateforme de correspondances ont presque atteint leur capacité maximale, invite la Commission à élaborer une stratégie d'allocation des créneaux horaires des aéroports régionaux en mesure d'attirer de nouvelles compagnies aériennes, tout en favorisant la concurrence, la décongestion des grands aéroports et le développement des aéroports régionaux;

25. regrette que les aéroports régionaux situés loin des centres urbains soient souvent mal reliés au réseau de transports en surface; invite les États membres à développer leurs politiques intermodales et à investir dans les connexions intermodales stratégiquement importantes, par exemple les connexions avec le réseau ferroviaire, étant donné que l'interconnexion des aéroports régionaux avec d'autres parties du réseau de transport, y compris d'autres aéroports, permettra de solliciter davantage les aéroports régionaux en cas de capacité insuffisante des aéroports dotés d'une plateforme de correspondances;

26. note que l'absence d'actions volontaires visant à augmenter l'accessibilité des aéroports

régionaux en les reliant de manière appropriée aux centres urbains, notamment en réalisant des investissements dans les infrastructures, entrave le développement économique et social des régions;

27. note qu'une meilleure intégration est nécessaire entre les moyens de transport; demande instamment à la Commission de présenter une communication visant à encourager l'industrie à concevoir un système multimodal de billetterie entre les chemins de fer et le secteur aérien; souligne le fait que des systèmes de ce type sont déjà opérationnels dans certains États membres et invite dès lors instamment toutes les parties à s'échanger les bonnes pratiques en la matière;
28. constate qu'il est nécessaire de garantir, dans les meilleurs délais, les capacités aéroportuaires de l'Union européenne afin de ne pas perdre en compétitivité par rapport aux autres régions émergentes et d'éviter ainsi le déplacement du trafic vers les régions voisines; estime que les aéroports régionaux peuvent aider à réduire l'encombrement des grands aéroports européens et permettre à l'Europe de conserver sa position de numéro un mondial;
29. note que les secteurs ferroviaire et routier doivent prendre en considération, dans les projets de développement de leurs réseaux, la localisation des aéroports afin de relier ceux-ci aux principaux réseaux de transport terrestre; note le besoin d'élaborer des réseaux d'aéroports régionaux fondés sur des connexions intégrées avec les principaux aéroports, améliorant à la fois la mobilité des habitants et le transport de marchandises;
30. souligne qu'un réseau d'aéroports régionaux bien développé améliorerait également la sécurité des passagers, en garantissant entre autres l'existence de réseaux d'aéroports de secours et de remplacement en cas de perturbation météorologique ou dans d'autres circonstances;
31. estime qu'il est indispensable d'intégrer la spécialisation dans le trafic de marchandises en tant qu'élément crucial pour la réalisation de la carte aéroportuaire et pour l'optimisation de l'utilisation des infrastructures disponibles; note qu'une utilisation adéquate de ce principe, associée à une répartition appropriée des créneaux horaires entre trafic de passagers et trafic de marchandises, doit contribuer à éviter l'encombrement des grands aéroports; souligne l'importance des aéroports régionaux dans cette stratégie;

Les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T)

32. estime que les aéroports régionaux jouent un rôle essentiel pour la cohésion territoriale et le développement social et économique des régions, notamment dans les régions où d'autres formes de transport font défaut; demande donc qu'il soit tenu compte des aéroports régionaux dans la future politique des RTE-T; en outre, croit fortement que les principaux aéroports régionaux, dont les flux de trafic sont denses tout au long de l'année, et dont la contribution au développement économique, à la revitalisation de l'industrie et à l'emploi dans la région est tangible, devraient être inclus dans les délibérations sur la programmation du réseau RTE-T, en particulier ceux dont la connectivité avec les pays tiers et avec les autres États européens est élevée, ceux qui contribuent au développement du transport multimodal dans leur région ainsi que les aéroports régionaux pouvant servir pour pallier les encombrements;

33. souligne que les aéroports régionaux situés dans des régions transfrontalières et à proximité l'un de l'autre devraient coopérer et coordonner l'utilisation des capacités existantes, ce qui constituerait une condition préalable à un cofinancement européen au titre du RTE-T, du Fonds de cohésion et du Fonds régional;
34. estime que, dans le cadre du RTE-T, les aéroports régionaux pourraient jouer un rôle crucial dans la création d'un espace aérien européen commun élargi, couvrant un milliard de personnes dans l'UE et les pays voisins, conformément à la communication de la Commission (COM(2011)0415);
35. regrette que la Commission ait négligé la demande du Parlement et du Conseil concernant l'article 10, paragraphe 4, de la décision 884/2004/CE, à savoir que les aéroports régionaux soient reliés au réseau, considérant, en particulier, qu'il convient que les services de transport aérien vers les régions européennes soient développés parallèlement aux services ferroviaires, étant donné que, dans certaines circonstances, le transport aérien peut couvrir de plus longues distances et desservir de plus petits marchés plus efficacement en termes de temps, de coûts et d'impact environnemental; souligne donc la grande importance de relier les services de transport ferroviaire – en particulier à grande vitesse et longue distance – aux aéroports;
36. estime qu'une insertion plus large des aéroports dans les nouvelles lignes directrices du RTE-T facilitera l'accès aux financements privés pour les projets d'infrastructures aéroportuaires et enverra un signal positif aux marchés des capitaux; invite la Commission, lorsqu'elle révisera le RTE-T, à reconnaître le lien essentiel entre les services aériens régionaux et la relance économique;

Sécurité

37. note que le coût de la mise en œuvre des mesures de sécurité dans les petits aéroports régionaux est proportionnellement plus élevé que dans les plus grands aéroports, qui bénéficient des économies d'échelle; estime toutefois qu'une proposition éventuelle de financement des mesures de sécurité ne doit pas fausser la concurrence entre les aéroports ou les groupes d'aéroports;
38. rappelle que la directive européenne sur les redevances aéroportuaires ne s'applique qu'aux aéroports transportant plus de 5 millions de passagers et/ou au plus grand aéroport de chaque État membre de l'UE; estime que toute révision des directives concernées devrait comprendre une évaluation de l'impact pour les petits aéroports et les aéroports de taille moyenne;
39. invite instamment le Conseil à adopter une position sur les redevances de sûreté aérienne, et estime que des mesures plus strictes en matière de sûreté devraient être financées par les impôts nationaux, étant donné que la sécurité aérienne est une question de sécurité nationale; souligne que des règles similaires devraient s'appliquer à tous les autres modes de transport, de manière à assurer une concurrence équitable;
40. reconnaît la nécessité de disposer d'appareils d'inspection des LAG (liquides, aérosols et gels) fiables afin de garantir un niveau élevé de probabilité de détection d'une large gamme d'explosifs liquides, et demande instamment à la Commission d'examiner les

conséquences pour les aéroports régionaux de l'adoption des futures exigences en matière d'inspection des liquides, aérosols et gels;

41. attire l'attention sur l'impact des nouveaux règlements pour le fret aérien, compte tenu, en particulier, du fait que de nombreux aéroports régionaux dépendent du trafic de fret aérien; demande instamment aux États membres et à la Commission d'étudier les conséquences économiques de ces règlements, en vue de garantir que les sociétés de transport ne délocalisent pas leurs activités en dehors de l'UE;

Transparence

42. suggère que les compagnies aériennes soient tenues d'offrir à tous les résidents de tous les États membres la possibilité de payer par carte de crédit ou de débit, sans aucuns frais, et recommande qu'une telle carte n'engendre aucuns frais mensuels ou administratifs, même si elle est proposée par une société indépendante de la compagnie aérienne, et propose, lorsqu'une grande majorité des passagers d'une compagnie aérienne paient des frais supplémentaires liés à l'opération de paiement, que ces frais soient déclarés illégaux et considérés comme impossibles à éviter, et soient dès lors inclus dans le prix annoncé;
43. souligne que s'il est possible que l'espace à disposition soit limité dans certains avions, il n'existe pas de lignes directrices communes concernant la taille ou le poids des bagages à main et des bagages de soute sur les vols européens; propose que la Commission encourage l'industrie à fixer des plafonds communs concernant les restrictions, ce qui permettrait d'assurer aux passagers une plus grande certitude lorsqu'ils voyagent; estime que, pour qu'un tel accord soit applicable sur le marché mondial, l'OACI doit être impliquée dans ce processus;
44. fait remarquer que certaines compagnies aériennes exigent parfois des frais qui semblent excessivement élevés pour les bagages à enregistrer et demande, eu égard aux pratiques citées au paragraphe 13 ainsi qu'à une politique des prix claire et équitable, que la Commission examine ces manières de procéder;
45. suggère de plafonner les frais imposés par les compagnies aériennes pour les excédents de bagage;

Accessibilité

46. demande aux sociétés de gestion des aéroports régionaux de préparer les adaptations structurelles nécessaires à l'accueil des personnes handicapées, afin de permettre à celles-ci de pouvoir atteindre en toute autonomie les différentes zones aéroportuaires et de pouvoir bénéficier facilement de tous les services;
47. souligne que, du fait de la taille plus petite de leurs terminaux, de leur compacité et de leur organisation, les aéroports régionaux représentent une valeur ajoutée en ce qui concerne les passagers à mobilité réduite, les passagers voyageant en famille, etc.; demande à la Commission, aux aéroports et aux autres acteurs concernés de s'inspirer de la conception et de la construction des terminaux les plus accessibles et les plus accueillants pour les passagers;

48. charge son président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Les aéroports et les services aériens régionaux ne sont pas seulement essentiels en tant que nœuds de transport, contribuant à faciliter le fonctionnement fluide du marché unique européen en transportant les citoyens et les marchandises entre les régions, mais ils ont aussi une fonction cruciale en tant que moteurs de la croissance économique. Ensemble, ils élargissent les horizons des itinéraires commerciaux traditionnels et fournissent une impulsion significative aux villes et aux régions qu'ils desservent. En raison de l'importance de ces infrastructures et de ces services pour les personnes vivant en dehors des principaux centres urbains, et pour l'UE dans son ensemble, je me préoccupe fortement, en tant que rapporteur, du fait que lorsqu'elle présente une proposition législative dans le domaine de l'aviation, la Commission européenne a tendance à concentrer son attention sur les principales plateformes de correspondances. Dans le présent rapport, je présente des recommandations visant à redresser cet équilibre et à accorder de l'attention à la manière dont les aéroports et les services aériens régionaux ont souvent été touchés, involontairement, mais disproportionnellement, par des actes législatifs européens. Je propose également à la discussion des options stratégiques qui, si adoptées par la Commission, pourraient améliorer l'efficacité opérationnelle et économique des aéroports et des services aériens régionaux, ainsi que l'expérience des passagers utilisant ces infrastructures et services.

Comme je l'ai indiqué dans mon introduction, les aéroports régionaux apportent une contribution économique majeure à la société; c'est la raison pour laquelle j'ai été frappé de constater à quel point il est difficile de trouver une définition cohérente de ce qu'est un aéroport régional. J'ai abordé la question avec la Commission, ainsi qu'avec des acteurs de l'industrie. Ces interlocuteurs m'ont cependant proposé de nombreuses définitions inadéquates et souvent contradictoires. Si la Commission souhaite garantir qu'elle répond aux besoins des nombreux aéroports régionaux de l'UE à l'avenir, j'estime alors qu'il est nécessaire qu'elle adopte une définition des aéroports régionaux qui soit claire, concrète, cohérente et précise. Un très grand nombre d'aéroports régionaux sont éparpillés au sein de l'UE. Ils sont de tailles très variables, les services qu'ils fournissent, les marchés qu'ils desservent et les services aériens qui desservent ces aéroports varient fortement d'un aéroport à l'autre. C'est la raison pour laquelle toute définition qui fixe simplement un nombre arbitraire de passagers ou inclut tout aéroport situé en dehors des capitales ou des régions-capitales s'avèrera inadaptée. Étant donné qu'il n'existe actuellement pas de définition adéquate, j'ai choisi, aux fins du présent rapport, de proposer une définition simple et large qui définit un aéroport régional comme étant un aéroport sans plateforme de correspondances (indépendamment du flux de passagers) et les services aériens régionaux comme étant les services aériens au départ et/ou à destination d'un aéroport régional.

L'aviation est une industrie disposant de faibles marges; il est donc essentiel de créer un espace aérien européen qui soit solide, compétitif et rentable économiquement. Cela est vrai en particulier au niveau régional où il est possible que les marges soient encore plus faibles. Outre les barrières économiques auxquelles nous sommes confrontés, nous devons aussi faire face à des obstacles liés à l'impact environnemental de l'aviation, aux encombrements, à la sécurité, ainsi qu'à la nécessité de mieux définir la contribution essentielle de l'aviation au réseau de transport européen. J'ai essayé d'aborder tous ces points clés et de traiter non seulement les questions spécifiques à l'aviation régionale, mais aussi les moyens grâce

auxquels l'aviation régionale peut jouer un rôle dans la création d'un espace aérien européen plus efficace. Je pense, par exemple, qu'il est concevable que les aéroports régionaux qui opèrent actuellement en-deçà de leurs capacités déchargent certaines plateformes de correspondances très encombrées, en particulier pour les services régionaux. Si cette mesure est mise en œuvre correctement, elle pourrait réduire les encombrements et améliorer l'efficacité environnementale. Parallèlement, en ce qui concerne les créneaux horaires, j'invite la Commission à accorder une attention particulière aux aéroports et aux services aériens régionaux dans la mesure où ils risquent d'être éjectés du marché en raison de l'augmentation des prix et d'une consolidation parmi les principaux aéroports, les principales compagnies aériennes et alliances de compagnies aériennes. Un marché non concurrentiel et en situation de monopole serait non seulement extrêmement néfaste pour l'aviation régionale mais aussi pour les citoyens européens qui se retrouvaient face à moins de choix et à des prix supérieurs.

Je demande aussi instamment à la Commission et aux États membres d'accélérer le développement de SESAR et du "ciel unique" européen dans les meilleurs délais, dans la mesure où leur achèvement pourrait permettre de réaliser des économies considérables, y compris en termes environnementaux, grâce à une plus grande efficacité, et pourrait donner la possibilité à certains aéroports régionaux plus petits de bénéficier de projets SESAR comme les tours de contrôle à distance. J'estime en outre qu'inclure certains des principaux aéroports régionaux dans le réseau central RTE-T permettrait d'accroître le niveau d'efficacité de l'espace européen des transports. Je crois en effet fortement que les services aériens régionaux doivent être considérés comme faisant intégralement partie du réseau plutôt que périphériques par rapport au réseau RTE-T. Je crois qu'en intégrant mieux nos aéroports régionaux dans le réseau de transports, nous pouvons encourager l'industrie à engendrer des avantages supplémentaires pour les citoyens européens, comme le développement de systèmes multimodaux de billetterie entre les chemins de fer et le secteur aérien pour un voyage.

Enfin, j'ai essayé d'aborder des questions relatives à la transparence pouvant avoir un impact considérable sur l'expérience des passagers, mais aussi sur la liberté des aéroports régionaux de choisir un modèle économique riche en revenus. Ce rapport vise à aborder des pratiques adoptées par certaines compagnies à bas coûts, comme la pratique bien connue consistant à ajouter certains frais, impossibles à éviter, au prix annoncé de leurs billets ou à imposer des règles du "bagage unique" très strictes et onéreuses qui peuvent sérieusement menacer la viabilité de la vente au détail en tant que sources de revenus pour les aéroports régionaux qui ont souvent négocié des redevances d'atterrissage compétitives afin d'attirer les compagnies aériennes.

En guise de conclusion, j'estime qu'il convient de considérer les aéroports et les services aériens régionaux en Europe comme des éléments clés dans la création d'un réseau européen de transports efficace et fonctionnant bien, qui soit en mesure de faciliter le commerce et de garantir la mobilité pour un plus grand nombre de personnes. L'aviation régionale peut jouer un rôle vital pour assurer que la libre circulation au sein de l'UE soit une réalité non seulement pour les personnes vivant dans les principales capitales, mais aussi pour les citoyens européens vivant en dehors de ces régions, tout en garantissant que ces villes et ces régions bénéficient des avantages engendrés par une mobilité accrue et le tourisme, en fournissant l'accès à des nouveaux marchés et en attirant davantage d'investissements étrangers.

6.2.2012

AVIS DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur l'avenir des aéroports régionaux et des services aériens dans l'Union européenne
(2011/2196(INI))

Rapporteur: Giommara Uggias

SUGGESTIONS

La commission du développement régional invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. souligne que les aéroports régionaux ont une importance majeure dans le contexte du transport aérien et qu'ils contribuent de manière importante à la cohésion territoriale, économique et sociale, tant au sein des États membres qu'à travers l'Union, en assurant la connexion entre les régions; souligne que les obligations existantes en matière de service public devraient être maintenues et que toute obligation de ce type approuvée à l'avenir devrait être justifiée par la nécessité de garantir l'accessibilité et la continuité territoriale des régions, notamment des régions ultrapériphériques, périphériques ou insulaires, et des zones centrales non reliées aux principaux axes de transport, étant donné qu'une organisation adéquate des liaisons aériennes leur permettrait de faire face aux handicaps géographiques qui leur sont inhérents; observe que, pour atteindre cet objectif, la priorité devrait être accordée à l'amélioration de l'intermodalité; préconise l'option de la conclusion d'accords de partenariat soutenus par des autorités nationales et régionales et par les compagnies aériennes; souligne l'importance des aéroports, qui sont parfois le seul lien effectif entre une région et le reste de l'Europe; insiste sur le fait que les aéroports régionaux sont aussi nécessaires dans les régions les moins développées d'Europe qui ne disposent pas de réseaux routiers ou ferroviaires développés; estime, dès lors, qu'il y a lieu d'assurer des liaisons correctes vers les régions; observe que, dans le contexte de la crise économique actuelle et des efforts d'assainissement budgétaire, il convient de chercher l'équilibre adéquat entre les exigences de compétitivité et d'équilibre financier de chaque aéroport, d'une part, et les besoins sociaux et territoriaux auxquels ils doivent répondre, d'autre part;
2. est d'avis qu'une prolifération irrationnelle de nouveaux aéroports régionaux ne répondrait ni à des critères d'efficacité ni à des critères de durabilité; encourage au contraire à renforcer les liaisons existantes, en particulier dans les zones qui présentent des difficultés

géographiques (comme par exemple les îles); en ce sens, évalue positivement toute initiative visant à développer le rôle des transports publics, y compris sur route, afin de favoriser les liaisons;

3. demande à la Commission, aux États membres et aux autorités régionales de tenir compte du fait que l'existence de bonnes liaisons aériennes est un facteur important pour développer l'économie locale et le tourisme, pour attirer des investisseurs et pour assurer le transport rapide des passagers et des marchandises; reconnaît que les aéroports régionaux représentent un facteur important pour accroître la mobilité et la connectivité interrégionale et contribuent à augmenter l'attractivité des régions; observe que le tourisme fait la preuve de sa capacité de résistance à la crise économique et qu'il convient d'accorder une attention particulière à tout élément ou toute action de politique économique susceptible de l'encourager ou de favoriser son bon fonctionnement, comme c'est le cas du transport aérien et des infrastructures aéroportuaires;
4. souligne que les aéroports régionaux constituent un ressort pour le développement de pôles d'innovation, en diminuant les frais liés au lieu d'implantation pour les start-up, notamment dans les régions géographiquement éloignées;
5. observe l'importance que revêtent les aéroports régionaux pour la croissance économique régionale et la création d'emplois, en particulier dans les régions les moins développées ou défavorisées; souligne, à cet égard, qu'il convient d'exploiter de manière plus efficace le potentiel des "emplois verts"; regrette, cependant, le nombre élevé d'emplois précaires dans le secteur et souligne que les personnes travaillant dans l'aéroport même ou pour des sociétés qui y proposent leurs services ou des compagnies aériennes qui y opèrent doivent bénéficier des conditions contractuelles et salariales satisfaisantes qui s'imposent et qu'il convient de veiller au respect des conditions de travail du personnel employé dans ces aéroports et de garantir des normes minimales de protection, qui sont souvent absentes dans les aéroports où opèrent essentiellement des compagnies à bas prix;
6. demande aux États membres ainsi qu'aux autorités régionales et locales de tenir compte, outre des considérations de nature économique-financières, des facteurs environnementaux, territoriaux, géologiques et météorologiques, et d'autres critères rationnels, au moment de choisir le lieu d'implantation des aéroports et chaque fois que les infrastructures d'un aéroport régional doivent être rénovées ou agrandies; met en lumière, dans le même temps, l'importance d'utiliser et de moderniser les structures existantes avant d'en construire de nouvelles; attire l'attention sur le fait que le développement du transport aérien doit tenir compte des objectifs établis dans la stratégie "Europe 2020"; par conséquent, recommande aux aéroports de réduire de 30 % les émissions de CO₂ générées par le transport aérien à travers l'espace aérien de l'Union européenne d'ici 2020;
7. estime qu'il est particulièrement important de recourir aux solutions de transport intermodal lorsque cela est possible; considère à cet égard que, compte tenu de l'état actuel des avancées technologiques en la matière, il conviendrait de développer les connexions ferroviaires ou les lignes de transport routier collectif vers les aéroports, celles-ci offrant un moyen idéal d'intégrer les aéroports dans les réseaux nationaux et européens de transport et de résoudre en partie les problèmes de capacité dans ces aéroports; estime qu'une meilleure connexion entre les aéroports régionaux et les villes environnantes au

moyen du réseau ferroviaire ou de tramways local pourrait avoir des effets positifs d'un point de vue environnemental et en vue de rationaliser le transport régional dans son ensemble; insiste sur la nécessité de tenir compte de la situation particulière de certaines régions, dont le développement de l'intermodalité reste conditionné par leurs caractéristiques physiques et naturelles; reconnaît que les aéroports régionaux peuvent contribuer à l'amélioration du transport des passagers, en soulageant ainsi les aéroports surpeuplés, et à la diversification des liaisons aériennes; demande aux autorités compétentes des États membres de proposer des plans visant à développer les aéroports régionaux existants et à améliorer leur efficacité;

8. estime que les aéroports régionaux, du fait de leur impact économique et environnemental, devraient recevoir un soutien approprié de la part des autorités nationales et régionales, ainsi que faire l'objet d'une consultation locale et régionale et – sur la base d'analyses des coûts et des bénéfices – pouvoir présenter une demande de financement au titre de fonds de l'Union européenne et au titre d'autres instruments d'ingénierie financière subventionnés par l'Union européenne dans le contexte du nouveau cadre de programmation; invite la Commission à tenir compte des possibilités offertes par les aéroports régionaux dans le cadre du réseau transeuropéen de transport;
9. est d'avis que le développement de l'activité des aéroports régionaux doit être envisagé dans le cadre des actions poursuivant l'objectif de coopération territoriale de manière à promouvoir l'équilibre aéroportuaire entre les régions et la mise en réseau coordonnée des transports dans une optique de cohésion territoriale;
10. demande aux États membres et aux autorités régionales et locales de veiller à ce que, suite à une évaluation territoriale spécifique donnant l'importance qui convient à la coopération transfrontalière, des aéroports soient intégrés dans les plans régionaux d'aménagement territorial et pris en compte dans les stratégies de développement régional – en particulier dans les plans intégrés de mobilité durable – ainsi que le cas échéant dans les stratégies macrorégionales existantes et à venir; invite les autorités des États membres à tenir compte de l'importance des aéroports régionaux lors de la négociation de leurs futurs programmes opérationnels;
11. rappelle l'importance d'élaborer, de planifier et de mettre en œuvre des stratégies conjointes à l'échelle transfrontalière en matière de développement et d'accès aux infrastructures aéroportuaires; souligne à ce titre l'importance de la Coopération Territoriale Européenne pour parvenir à ces stratégies coordonnées, et l'urgence de certains investissements transfrontaliers; demande à ce que toute coordination macrorégionale intègre dans sa stratégie une réflexion approfondie sur l'intégration des transports, notamment aériens, pour parvenir à une véritable cohésion sociale et territoriale;
12. souligne l'importance d'accroître la compétitivité des régions ultrapériphériques et d'intensifier leur intégration régionale afin de réduire leurs écarts économiques par rapport à l'économie européenne.

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	26.1.2012
Résultat du vote final	+: 41 -: 1 0: 3
Membres présents au moment du vote final	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Catherine Bearder, Victor Boştinaru, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Francesco De Angelis, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Brice Hortefeux, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Ramona Nicole Mănescu, Riikka Manner, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Ana Miranda, Jens Nilsson, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Younous Omarjee, Markus Pieper, Monika Smolková, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Evgeni Kirilov, Lena Kolarska-Bobińska, James Nicholson, Ivari Padar, Heide Rühle, Giommara Uggias
Suppléant(s) (art. 187, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Julie Girling

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	27.3.2012
Résultat du vote final	+: 39 -: 3 0: 0
Membres présents au moment du vote final	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke
Suppléant(s) (art. 187, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Petri Sarvamaa