



**CONSEIL PARLEMENTAIRE INTERREGIONAL
INTERREGIONALER PARLAMENTARIER-RAT**

**Saarland - Grand Est - Luxembourg - Rheinland-Pfalz -
Wallonie - Fédération Wallonie-Bruxelles -
Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens**

23, rue du Marché-aux-Herbes, L-1728 Luxembourg Tél : (352) 466966-1 Fax : (352) 466966-209

**Compte rendu
Conférence du CPI
« Les aéroports de la Grande Région »**

**Réunion (29)
de la Commission 3
« Transport et Communication »**

25 octobre 2019

**Centre Culturel de Rencontre
Abbaye de Neumünster,
28, Rue Münster,
L-2160 Luxembourg-Grund**

Début : 10h41
Fin : 16h37

Compte rendu : Bohnes/Buisset

Liste des participants

Participants des tables rondes :

Sarre

Monsieur Stephan TOSCANI, Landtag de Sarre, Président du Landtag et Président du CPI

Madame Isolde RIES, Landtag de Sarre, Vice-Présidente et Présidente de la Commission 3 du CPI

Monsieur Günter HEINRICH, Landtag de Sarre, Vice-président et membre du CPI

Monsieur Jürgen BARKE, Ministère de l'économie, du travail, de l'énergie et des transports de la Sarre, Secrétaire d'État

Grand Est

Monsieur Christian DEBÈVE, Conseil Régional Grand Est, Membre du Conseil régional, mandaté pour les aéroports

Luxembourg

Monsieur Mars DI BARTOLOMEO, Chambre des Députés du Luxembourg, Vice-président et membre du CPI

Wallonie

Monsieur Nicolas THISQUEN, Société wallonne des aéroports (SOWAER), Directeur du comité exécutif

Rhénanie-Palatinat

Monsieur Nico STEINBACH, Landtag de Rhénanie-Palatinat, membre du CPI

Monsieur Gerhard HARMELING, Ministère de l'économie, du transport, de l'agriculture et de la viticulture de Rhénanie-Palatinat, Chef du service 7

Commission européenne

Monsieur Franck DUPONT, Commission européenne, Chef de service F2 « Aides publiques et transports »

Aéroports de la Grande Région

Monsieur Yves LOUBET, EPMNL Aéroport Metz-Nancy-Lorraine, Directeur par intérim

Monsieur Luc PARTOUNE, Aéroport de Liège, CEO

Madame Rebecca PECNIK-WELSCH, Aéroport du Luxembourg

Monsieur Thomas SCHUCK, Aéroport de Sarrebruck, CEO

Monsieur René STEINHAUS, Aéroport de Luxembourg, CEO

Association des aéroports

Monsieur Sergi ALEGRE, Airport Regions Conference, Director General
Monsieur Ralph BEISEL, Association aéroportuaire ADV, Directeur principal
Monsieur Olivier JANKOVEC, Airports Council International Europe - ACI EUROPE, Director General

Comité économique et social de la Grande Région (CESGR)

Monsieur Oliver GROLL, CESGR, Président
Monsieur Patrice HARSTER, CESGR, Président du GT 1 « Économie et développement durable »

Animateur

Monsieur Michael THIESER, Radio-télévision sarroise, Chef de la politique du Land

Invités :

Membres du CPI :

Monsieur René COLLIN, Parlement de Wallonie, Député
Monsieur Josef DÖRR, membre du Landtag de Sarre
Madame Petra FRETTER, membre du Landtag de Sarre
Monsieur Ralf GEORGI, membre du Landtag de Sarre
Monsieur Jordan GROSSE-CRUCIANI, Conseil Régional Grand Est
Madame Brigitte VAISSE, Conseil Régional Grand Est
Monsieur Reiner ZIMMER, membre du Landtag de Sarre

Autres invités :

Monsieur Tristan ATMANIA, Agglomération St-Avold, Institut de la Grande Région
Monsieur Damien AUGIAS, Direction Régionale Grand Est
Madame Laurence BALL, EuRegio SaarLorLux+, Directrice
Monsieur Edgar CAMPIONNET, MENSIA Conseil
Madame Catia CARREIRA, Grand-Duché du Luxembourg, Ministère de la Famille et de la Grande Région
Madame Marie-Laure DAUTEUIL
Monsieur Raphaël DE BOISGROLLIER, MENSIA Conseil, Directeur Associé
Madame Dominique DEFAYS, airportmediation, Aéroport Bruxelles-National, Photographe
Monsieur David DEMULIER, Direction Régionale Grand Est, Chargé de mission Coopération européenne, transfrontalière et internationale
Madame Anne DIENER, Ministère de l'Économie, de l'Énergie et du Transport de Sarre
Monsieur Knut ENGLER, GO! General and Overnight Express & Logistics Saarbrücken GmbH, Directeur
Monsieur Dr. Hanspeter GEORGI, Institut de la Grande Région

Madame Bénédicte GRANDGAGNAGE, Société wallonne des aéroports (SOWAER)
Monsieur Adam HACHIMI, A.M. Innovation
Monsieur Brahim HAMMOUCHE, Moselle, Député à l'Assemblée nationale
Madame Florence JACQUEY, Directrice du Secrétariat du Sommet de la Grande Région
Monsieur Thomas KIEFER, Centre commun de coopération policière et douanière à Luxembourg, Coordonnateur allemand
Madame Sabine KRATZ, Représentation du Land au niveau de la Grande Région, Chancellerie d'État de Rhénanie-Palatinat
Monsieur Dr. Heinrich KREFT, Ambassadeur de la République fédérale d'Allemagne au Luxembourg
Monsieur Denis LEMERCINIER, Ministère Wallon du Budget, des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, Conseiller-Aéroports
Monsieur Wolfgang LERCH, CESGR
Monsieur Ronald MALTHA, Club automobile Allemagne, Région Sarre
Monsieur Dr. Carsten PETER, IHK Saarland, Chef d'équipe Transport et infrastructures numériques, Directeur des jeunes chefs d'entreprises de la Sarre (Wirtschaftsjunioren Saarland e.V.)
Madame Alexandra PITINO, Collaboratrice scientifique du groupement politique AfD au Landtag de Sarre
Monsieur Philippe RENAUDIN, Banque BPALC
Monsieur Gaston RIED, Club automobile Allemagne, Région Sarre
Monsieur Damien ROMONT, Région Grand Est, Chargé de mission Stratégie portuaire et aéroportuaire
Monsieur Sebastian SCHMITT-WEIDEMANN, Ministère des finances et des affaires européennes de la Sarre, Service E/3-Représentation de la Sarre auprès de l'UE
Monsieur Albert SCHÖPFLIN, Chef de l'Office des voies navigables et de la navigation Moselle-Sarre-Lahn
Madame Hanna STANDTKE, Commission européenne
Monsieur Bruno THÉRET, Vice-président du CESGR
Monsieur Serge TOUSSAINT, Service Public de Wallonie, Directeur
Monsieur Philippe TOUWAIDE, Airportmediation, aéroport Bruxelles-National
Monsieur Egbert ULRICH, Chambre du travail de la Sarre
Monsieur Jolan VEREECKE, Ministère wallon du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, Expert auprès du Cabinet du Ministre Crucke
Madame Agnès VÉRON, Secrétariat du Sommet de la Grande Région
Monsieur Philippe VOIRY, Préfecture Région Grand Est, Conseiller diplomatique
Madame Melanie VORREITER, Ville de Sarrebruck, Service d'expansion économique, marché du travail et coopération transfrontalière
Madame Christiane WEIDENHAUPT, Secrétaire générale du CESGR

Presse:

Madame Barbara HAFNER, Saarländischer Rundfunk, aktueller bericht
Madame Catherine KURZAWA, Lëtzebuenger Journal
Madame Karin MAYER, Saarländischer Rundfunk, Service économique
Monsieur Knut MAYER, Saarländischer Rundfunk, aktueller bericht
Monsieur Markus SCHNEIDER, Saarländischer Rundfunk, aktueller bericht

Administration parlementaire :

Landtag de Sarre

Monsieur Jörg BECKER, Administration du Landtag
Madame Jasmin BENYAHYA, Secrétariat du CPI
Madame Ulla BOHNES, Administration du Landtag
Madame Corinne BUISSET, Administration du Landtag
Monsieur Daniel ROSCHY, Administration du Landtag
Monsieur Bastien SALESSE, Administration du Landtag

Chambre des Députés du Luxembourg

Monsieur Yann GERGES, Administration de la Chambre des députés
Monsieur Christoph HERBRIG, Secrétariat du CPI
Monsieur Laurent SCHEECK, Secrétariat du CPI

Landtag de Rhénanie-Palatinat

Madame Ann-Katrin HEICH, Administration du Landtag

Parlement de Wallonie

Monsieur Frédéric JANSSENS, Secrétaire général

Interprètes :

Madame Barbara BÖHME
Monsieur Jürgen HERZ

Ordre du jour

1. Mots de bienvenue
2. Présentation succincte des aéroports de la Grande Région
3. Panel 1 : Les aides européennes
4. Panel 2 : Les possibilités d'une coopération ?!
5. Discussion finale : Pourquoi nos aéroports sont-ils importants pour la région ?
6. Perspectives

- - - - -

1. Mots de bienvenue

Madame Isolde Ries (Vice-Présidente du Landtag de Sarre et Présidente de la Commission 3 du CPI) : Monsieur le Vice-président de la Chambre des députés du Grand-Duché de Luxembourg et Président d'honneur du CPI, cher Mars Di Bartolomeo, cher Stephan Toscani, Président du Landtag de Sarre et Président en exercice du Conseil parlementaire interrégional, chers collègues du Conseil parlementaire interrégional, chers représentants des gouvernements et du Comité économique et social de la Grande Région, de la Commission européenne, des aéroports, des associations d'aéroports, Mesdames et Messieurs, chers invités !

Je vous accueille tous très chaleureusement dans ce magnifique cadre de l'Abbaye de Neumünster au Luxembourg. Je m'appelle Isolde Ries, je suis vice-présidente du Parlement sarrois et présidente de la Commission des « Transports et de la communication » du Conseil parlementaire interrégional. J'étais responsable de la planification et de l'organisation de la conférence d'aujourd'hui.

Pourquoi une conférence sur les aéroports de la Grande Région ? Le Conseil parlementaire interrégional a organisé une conférence sur les transports en 2014, avec un grand succès, mais elle s'est limitée aux transports ferroviaire et routier. J'avais déjà annoncé à l'époque que nous ne négligerions pas le transport aérien, mais que nous lui consacrerions une conférence particulière.

En préparation de cette conférence sur les aéroports, nous avons fait le tour de la Grande Région avec la commission que je préside et nous avons visité un aéroport dans chaque sous-région afin d'avoir une impression de première main de ce dont nous voulons parler aujourd'hui. Nous avons examiné les aéroports de Luxembourg-Findel, Sarrebruck-Ensheim, Liège, Bruxelles-Charleroi, Metz-Nancy-Lorraine et Hahn et nous avons longuement discuté avec les responsables. Nous voulons poursuivre aujourd'hui les questions centrales qui ont été soulevées au cours de ces visites dans trois groupes de discussion. Je suis très curieux de voir quels seront les résultats et les impulsions que nous donnerons à partir de notre conférence.

Mais nous avons déjà atteint un objectif : nous avons rassemblé des acteurs clés et des experts des aéroports qui peuvent « se mettre en réseau » pendant la conférence,

mais surtout pendant la pause déjeuner et après la conférence autour du vin d'honneur. J'espère que vous en profiterez largement.

Permettez-moi de vous présenter brièvement le programme et le déroulement de cette journée. Nous commencerons notre conférence immédiatement après les salutations de notre hôte luxembourgeois et président d'honneur du CPI, Mars di Bartolomeo, et de notre président du CPI, Stephan Toscani, par une brève présentation des aéroports de la Grande Région, afin que vous connaissiez leurs données-cadres qui serviront de base aux discussions ultérieures.

Nous commencerons ensuite à 11h30 au panel 1 avec un discours de M. Franck Dupont. En tant que chef d'unité adjoint pour les aides d'État et les transports à la direction générale de la concurrence de la Commission européenne, il est la personne idéale pour nous donner une impulsion sur le thème des « aides de l'UE ». Bienvenue, Monsieur Dupont. Je me demande moi-même si, dans le contexte d'une nouvelle situation mondiale et européenne - je ne citerai que le Brexit, les faillites d'Air Berlin, de bmi, de Thomas Cook, les difficultés financières de la compagnie aérienne Adria Airways de Luxair - les lignes directrices de l'UE fixées en 2014 pour la fin des aides au fonctionnement des aéroports régionaux à partir de 2024 ont encore un sens. Actuellement, les aéroports régionaux sont énumérés dans le règlement général d'exemption par catégorie de l'UE, ce qui signifie qu'ils sont exemptés de l'interdiction d'octroi de subventions. Un « bilan de santé » est actuellement en cours. Je suis membre du Comité des régions, où nous avons la visite d'un représentant de votre Commission, et cela concernait également le droit de la concurrence. Il m'a assuré qu'au moment de l'évaluation et du « fitness check » il sera étudié s'il est peut-être possible de prévoir des reconductions.

La table ronde qui suivra, d'une durée d'environ 45 minutes, pourra peut-être apporter un éclairage sur ces questions. À cette fin, nous réunissons les exploitants d'aéroports avec le représentant de la Commission européenne, un représentant du pouvoir exécutif de la Grande Région et un représentant du Comité économique et social de la Grande Région. Pendant ce temps, vous aurez la possibilité de poser vos questions qui seront traitées au cours de la discussion. Je vous demande d'écrire lisiblement vos questions sur les cartons bleus pendant la table ronde, puis de les brandir. Notre personnel recueillera les cartes et les remettra au modérateur.

Après un déjeuner-buffet, nous continuerons vers 13 heures 45 par le panel 2 pendant lequel nous voulons sonder les possibilités de coopération entre les aéroports. La concurrence économique fait-elle obstacle à la coopération ? Y a-t-il des points communs qui peuvent réduire la pression des coûts des différents aéroports en unissant leurs forces ? À cette fin, les associations aéroportuaires doivent discuter de cette question à un niveau supérieur et avec un regard extérieur, pour ainsi dire, avec le directeur général de l'aéroport de Luxembourg et un représentant du Comité économique et social. Là encore, pendant le panel, vous aurez la possibilité de noter et de soumettre vos questions, qui seront discutées à la suite de la table ronde. Veuillez utiliser les cartes roses à ce moment-là.

Le tour final - politique - suivra à 15 heures. « Pourquoi nos aéroports sont-ils importants pour la région ». Les représentants des gouvernements et des parlements de la Grande Région et le représentant de la Commission européenne seront interrogés. Je suis très curieuse de suivre cette discussion et les argumentaires ! Je pense que le thème de la protection du climat sera probablement aussi abordé ici, ce qui est souvent mis en contradiction aux vols, notamment les vols intérieurs. Mais aussi par des thèmes tels que la création de valeur régionale, les services d'intérêt général et certaines bases d'infrastructure d'une région - notre région métropolitaine polycentrique. Avant et pendant ce dernier tour, vous pouvez écrire vos questions sur les cartons verts et lever le bras en montrant votre carte.

L'ensemble de la manifestation sera animé par M. Michael Thieser, responsable du groupe de programmes « Politique, économie, France » de la Saarländischer Rundfunk, que je salue également chaleureusement. Comme mentionné, il reprendra aussi vos questions et les présentera dans les panels respectifs.

Je tiens à remercier d'avance tout le monde : les organisateurs, les Luxembourgeois qui ont organisé cet événement ici sur place, notre modérateur, les interprètes et tous ceux qui ont contribué et continueront à contribuer au succès de l'événement d'aujourd'hui - et bien sûr vous, qui êtes venus en si grand nombre à notre conférence. Je vois également de nombreux représentants des médias ici dans la salle. Je leur demande de veiller à ce que notre conférence fasse l'objet d'une bonne couverture médiatique. Merci d'avance !

Il ne me reste plus qu'à souhaiter que l'événement soit couronné de succès. Je me réjouis de voir de très bons résultats lors des deux panels et de la discussion politique finale qui s'annonce passionnante. Je peux vous annoncer que nous résumerons les éléments essentiels de la réunion et que nous formulerons une résolution à l'intention des décideurs de la Grande Région, des gouvernements nationaux, du Sommet de la Grande Région, du Parlement européen et du Comité des régions de l'UE. Passez une journée intéressante !

(Applaudissements.)

Monsieur di Bartolomeo (Chambre des Députés du Luxembourg, Vice-président et membre du CPI) : Cher Président du CPI et Président du Landtag de Sarre, cher Stephan Toscani, Madame la Présidente de la Commission « Mobilité et transports », chère Isolde Ries, Mesdames et Messieurs des parlements de la Grande Région, Mesdames et Messieurs. C'est également un plaisir très particulier pour moi de vous accueillir tous ici au Luxembourg. Comme on le sait, les petits ruisseaux font les grandes rivières. Cette devise de la Sarre est certainement aussi vraie lorsqu'il s'agit de coopération transfrontalière, lorsqu'il s'agit de l'Europe et aussi lorsque, comme c'est le cas aujourd'hui, il s'agit des aéroports.

Cher Isolde, tu l'as déjà mentionné : En 2013, la Chambre des députés du Luxembourg a pris l'initiative d'une grande conférence sur les transports. En tant que présidente de la commission de la mobilité et des transports du CPI, tu avais apporté ton plein soutien

à l'époque. C'est une autre raison pour laquelle cette conférence a été un grand succès à l'époque. Lorsque, sous notre présidence luxembourgeoise du CPI, tu as eu l'idée d'une conférence aéroportuaire, il allait de soi que la Chambre des députés luxembourgeoise accorderait le même soutien. Je te remercie pour l'excellent travail préparatoire. C'était passionnant de mieux connaître les différents aéroports, la plupart d'entre nous ne les connaissant que par oui-dire. En d'autres termes, ces visites nous ont donné une meilleure idée de ce dont il s'agit en réalité et de la façon dont les différents aéroports se portent en pratique.

La Chambre des députés, comme nous tous, est consciente de l'importance de la question, et ce pour plusieurs raisons. Premièrement, la question des aéroports est la seule question de mobilité que nous n'ayons pas abordée lors de notre conférence de 2013. Certains pensent que l'une des raisons à cela est qu'ici au Luxembourg, les avions ne sont pas encore bloqués dans les embouteillages. Mais cela peut changer. Deuxièmement, la question des aéroports n'est pas non plus dénuée de tout fondement, car les aéroports de la Grande Région ne se portent pas tous de la même façon. Mais l'enjeu n'est pas seulement la concurrence entre les différents aéroports, il s'agit surtout de l'aménagement du territoire de la Grande Région, qui en est certes encore à ses balbutiements, mais qui mérite d'être examiné de plus près. Il s'agit de revendications des citoyens, d'emplois et aussi d'argent public et de la manière dont il est utilisé. Il s'agit aussi de savoir comment nous pouvons encore utiliser cet argent, compte tenu des règles européennes, même si nous le voulions.

Le Findel, notre aéroport national, qui se développe actuellement très bien, revêt pour nous une grande importance stratégique, économique et sociale, et est même essentiel pour la souveraineté d'un petit pays comme le Luxembourg. Nous ne comprenons donc que trop bien l'engagement politique en faveur des aéroports dans les régions et les pays qui nous entourent. Bien sûr, vous ne pouvez pas simplement ignorer les principes de l'économie privée ni les règles européennes, vous ne pouvez pas simplement faire fi des décisions des compagnies aériennes, et vous ne pouvez pas simplement faire fi du comportement des citoyens, des clients. Les clients ne vont parfois pas là où nous voulons qu'ils aillent, et très souvent les compagnies aériennes ne vont pas là où nous voulons qu'ils aillent. Ce sont toutes des réalités auxquelles nous ne pouvons pas nous soustraire, mais auxquelles nous devons faire face et sur lesquelles nous pouvons peut-être exercer une certaine influence, si c'est ce que l'on veut.

Le moment de la conférence sur les aéroports ne pouvait pas être mieux choisi. Maintenant qu'une nouvelle Commission européenne est en cours de formation, maintenant que le Parlement européen vient à peine de commencer ses travaux, maintenant que la Commission est dirigée par une collègue allemande après un Luxembourgeois, maintenant que tout le monde parle de l'avenir des compagnies aériennes et aussi des grands voyagistes, la question de la viabilité et du développement des aéroports est plus que justifiée. C'est pourquoi je voudrais que nous fassions une petite parenthèse pour la conférence d'aujourd'hui et que nous ne nous concentrons pas sur ce qui peut nous diviser, ce qui fait de nous des concurrents, mais que nous fassions plutôt un effort pour voir s'il n'y a pas de points communs.

Nous devrions peut-être commencer par ce que nous avons en commun, au lieu d'étouffer la discussion en disant : chacun pour soi - dans la réussite et aussi quand les choses vont moins bien.

Peut-être devrions-nous également adopter une approche tournée vers l'avenir de la situation de nos aéroports. Ceux qui réussissent aujourd'hui doivent se rappeler que trop de succès peut aussi être problématique, et qu'il est également bon de se demander si, si vous réussissez très bien - et cela ne s'applique pas seulement aux aéroports - le partenariat et même le partage, si nécessaire, ne seraient pas parfaitement sensés.

Même si elle est constituée de plusieurs entités, il n'y a qu'une seule Grande Région. Elle est grande, mais encore gérable. C'est pourquoi, Mesdames et Messieurs, j'espère qu'au cours de la conférence d'aujourd'hui, de nouvelles approches, bonnes et orientées vers des objectifs, seront trouvées pour l'avenir de nos aéroports et aussi pour l'avenir de notre Grande Région, également dans l'esprit de notre bonne et profonde amitié. - Je vous remercie de votre attention et de votre venue. Merci viellmols !

(Applaudissements.)

Monsieur Toscani (Président du Landtag de Sarre et Président du CPI) : Madame la Présidente de commission, Madame Ries, chère collègue ; Monsieur le Vice-président de la Chambre des Députés du Luxembourg, mon cher Mars di Bartolomeo ; Mesdames et Messieurs les députés de la Grande Région ; Mesdames et Messieurs. En tant que président en exercice du CPI, je suis très heureux que cette conférence aéroportuaire ait lieu. Le CPI est le parlement de notre Grande Région commune. Les travaux de la séance plénière du CPI reposent en effet largement sur les impulsions que les différentes commissions apportent aux travaux de la plénière. Je voudrais donc remercier très sincèrement Isolde Ries pour son grand engagement dans la Commission 3 « Transports et communications » de notre CPI, pour nous avoir réunis ici ce matin.

Mars di Bartolomeo vient de poser une question cruciale à cette conférence : Est-ce que ce sont les similitudes ou les différences qui dominent entre nos différents aéroports ? Nos aéroports sont-ils des concurrents ? Qu'est-ce qui est au cœur du débat ? La concurrence ou la coopération ? L'idée que les aéroports de notre Grande Région sont concurrents ou qu'ils sont partenaires ? Je pense que c'est un point essentiel de la conférence d'aujourd'hui. Cela dépend de la façon dont nous nous percevons dans la Grande Région.

L'exemple des aéroports est un très bon moyen d'illustrer cela : Comment nous percevons-nous dans la Grande Région et comment voulons-nous que les autres nous voient, nous, Grande Région ? Du point de vue de Paris, Berlin et Bruxelles, nous sommes toujours à la périphérie. Seul le Luxembourg est un État membre de l'Union européenne, mais c'est l'un des plus petits. Ensemble, nous sommes une région centrale au cœur de l'Europe, une région métropolitaine européenne. Mais bien sûr,

nous ne sommes pas une métropole au sens classique comme celle de Paris, Londres, Milan ou Berlin. Non, nous sommes une région métropolitaine qui est polycentrique, composée de plusieurs sous-ensembles. En termes de population, de structure globale et de densité, nous sommes bien sûr une région métropolitaine. Il est important que nous nous percevions de cette manière et que nous nous présentions au monde extérieur. Plus nous le ferons, plus les autres nous percevront comme une région métropolitaine européenne. Il est donc très important pour moi, en tant que président en exercice du CPI, que cette vision selon laquelle nous sommes une région métropolitaine européenne, et une région particulière en plus, une région polycentrique, soit renforcée, que nous l'amenions dans les capitales de Paris, Berlin et Bruxelles en particulier et que nous la fassions connaître.

La conférence d'aujourd'hui fait partie d'un large éventail d'activités de la Commission 3 sur le transport et la circulation. Il y a eu des initiatives, des décisions parlementaires sur les écluses, les voies navigables et le transport ferroviaire dans la Grande Région. Il est donc logique que la commission s'occupe maintenant aussi des aéroports. Je trouve formidable qu'elle ait tout d'abord visité tous les aéroports, qu'elle ait pu gagner une impression de chacun d'entre eux. La conférence d'aujourd'hui doit maintenant rassembler toutes ces impulsions, toutes ces expériences et impressions.

Les discussions au sein du CPI se déroulent de telle manière que les impulsions, les résolutions et les projets proviennent des commissions. Je suis donc impatient de discuter des résultats de la conférence d'aujourd'hui lors de l'une des prochaines séances plénières du Conseil parlementaire interrégional. Encore une fois, un grand merci à la commission, à sa présidente et à tous les experts. Des remerciements particuliers sont également dus aux collègues de la Chambre luxembourgeoise pour leur soutien qui a rendu possible la tenue de cette conférence ici aujourd'hui. Je souhaite à la conférence un déroulement intéressant et passionnant.

(Applaudissements.)

Monsieur Thieser (Saarländischer Rundfunk, Chef de la politique régionale) : Un grand merci à Stephan Toscani, le président du Landtag de Sarre. À moi de vous souhaiter la bienvenue. C'est vraiment un honneur pour moi d'animer les débats pendant cet événement ici aujourd'hui. Je représente le Saarländischer Rundfunk. Le sujet que vous avez choisi est également extrêmement passionnant pour nous. Il est extraordinaire d'avoir autant d'experts du secteur de l'aviation en un seul endroit. Je ne me souviens pas d'une conférence similaire. Donc, de mon côté aussi, mes félicitations aux organisateurs. Je suis moi aussi très curieux de voir ce que la conférence apportera à la fin. Le sujet est également très important dans les médias. Nous regardons tous les nouvelles et savons quels sujets y sont abordés, ainsi que le soir dans les familles.

Les défis que nous pose le secteur des transports sont énormes. Aujourd'hui, le Bundestag allemand discute du paquet climatique. Certains d'entre vous savent ce qui doit y être décidé en détail. Tout cela aura également un impact sur le trafic aérien. Nous devons tous nous demander comment nous voulons organiser la mobilité à

l'avenir et quel rôle les aéroports régionaux doivent jouer à cet égard - loin des « champions », c'est-à-dire du Luxembourg ou de Bruxelles-Charleroi. La situation des aéroports est très différente en Sarre, en Lorraine ou en Wallonie.

2. Présentation des aéroports

Monsieur Thieser : Le prochain point à l'ordre du jour est maintenant la présentation des différents aéroports, afin que tout le monde dispose du même niveau d'information, sur la base duquel nous pourrions ensuite discuter. Je propose que nous commençons par mon « aéroport domestique ». Thomas Schuck va maintenant présenter les conditions générales et les chiffres actuels de l'aéroport de Sarrebruck.

(La présentation sera étayée par une présentation PowerPoint (voir annexe 1)).

Monsieur Schuck (Aéroport de Sarrebruck, Directeur/CEO) : Merci beaucoup, Monsieur Thieser. - Mesdames et Messieurs ! Je vous remercie, Madame la Vice-présidente, de me donner l'occasion de m'expliquer. Monsieur le Président de mon parlement régional ! Je suis très heureux d'être ici. J'aime toujours être au Luxembourg. Merci beaucoup pour cette opportunité.

Je voudrais aborder rapidement le sujet de l'aéroport de Sarrebruck. L'aéroport de Sarrebruck a une longue tradition. Le trafic aérien à Sarrebruck existe depuis 1928, alors qu'il était encore très proche du centre-ville. Après la Seconde Guerre mondiale, nous avons déménagé à notre emplacement actuel dans le quartier d'Ensheim. Vous pouvez voir ici [diapositive 2] les images prises lors des portes ouvertes en 1958 : il n'y avait pas de contrôle de sécurité, pas de clôture, pas de porte d'embarquement, vous n'avez pas été scanné avant d'embarquer dans un avion. C'est le bon vieux temps, qui est malheureusement derrière nous. Aujourd'hui, nous sommes un aéroport commercial international dont les conditions générales sont présentées sur la diapositive suivante.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN INFORMATIONS GÉNÉRALES



Internationaler Verkehrsflughafen *Aéroport International*

IATA-Code:	SCN
Gesellschafter: Actionnaire	Saarland La Sarre
Kapazität bis: Capacité jusqu'à	700.000 PAX
Öffnungszeiten: Horaire d'ouvertures	06h00 – 22h30
Passagiere: Passagers	
2016	428.000
2017	401.000
2018	360.000
2019	390.000

25.10.2019 3



Nous sommes certainement dans une période difficile en termes de développement des passagers. Ces dernières années, nous avons constaté une baisse du nombre de passagers et cette année, mais nous aurons à nouveau une croissance du nombre de passagers pour la première fois après une année qui n'a pas été tout à fait positive pour nous en 2018. En 2018, nous avons eu une baisse du nombre de passagers de 10 %, mais en même temps, nous avons eu une réduction du déficit d'environ 3 %. En d'autres termes, nous avons, dans une certaine mesure, découplé le développement économique de l'aéroport de la croissance du nombre de passagers après une très forte phase de consolidation. C'est également notre point de vue sur de nombreuses conditions économiques : Nous ne pensons pas que les problèmes des aéroports régionaux ne puissent être résolus que s'il y a une croissance du nombre de passagers. Nous avons constaté une situation avec un déficit à sept chiffres, que nous avons réduit de deux tiers à ce jour.

Les destinations au départ de Sarrebruck toute l'année [diapositive 4] sont trois liaisons par jour vers Berlin, deux vers Hambourg et deux vers Antalya. Nous avons un programme d'été autour des destinations méditerranéennes chaudes et, dans une mesure croissante, des voyages spéciaux qui sont effectués plusieurs fois par an sur une période de deux, trois ou quatre semaines. Au fait, les vols complets le plus rapidement à l'aéroport de Sarrebruck sont ceux du pèlerinage à Lourdes.

Nous sommes l'aéroport le plus français d'Allemagne [diapo 5] - c'est un peu de marketing, je l'admets. Nous avons un volume de passagers qui compte maintenant environ 30 % de passagers français. Nous avons des destinations estivales où la part

des passagers français dépasse largement les 50 %. Cela s'applique en particulier à la liaison quotidienne avec Antalya. Nous avons beaucoup de trafic ethnique, à savoir des personnes qui utilisent l'aéroport et utilisent la plaque tournante d'Antalya pour les vols vers d'autres destinations en Turquie. Nous intensifions également la publicité pour le produit des voyages à forfait en France en particulier. Il y a des tour-opérateurs français où nous sommes maintenant inclus dans la liste des aéroports français. Nous avons un bilinguisme largement cohérent de l'ensemble du personnel.

Nous investissons dans l'avenir [diapo 6]. Nous sommes le premier aéroport commercial en Allemagne à installer un système de retenue pour la zone de sécurité en bout de piste - EMAS, qui est l'abréviation de Engineered Material Arresting System. Nous augmentons ainsi la zone de sécurité en bout de piste bien au-delà de ce qui est techniquement nécessaire. Il s'agit d'un matériau en verre recyclé qui est utilisé pour immobiliser les avions. A quoi cela peut-il ressembler en réalité, le candidat à la vice-présidence, Monsieur Pence, a malheureusement eu l'occasion d'éprouver pendant la campagne électorale américaine - Dieu merci, l'expérience a bien tourné [diapo 8]. Lorsque l'avion a atterri à La Guardia, il a dépassé la piste et a été ralenti par le matériel pour s'arrêter. Tous les passagers sont descendus sains et saufs. La compagnie d'assurance était heureuse que rien ne soit arrivé à l'avion. C'est ainsi que ce système fonctionne.

Le deuxième développement technologique de l'année dernière : nous sommes le premier aéroport en Allemagne à ne pas avoir de contrôleurs de tour [Diapo 9]. L'ensemble du contrôle du trafic aérien, le contrôle des procédures de décollage et d'atterrissage est pris en charge par le Remote Tower Centre, le centre de contrôle à distance situé à Leipzig et géré par la Deutsche Flugsicherung - le contrôle aérien allemand. Le système fonctionne sans aucune perturbation ! Pendant la période de fonctionnement d'une bonne année, il n'y a pas eu de situations critiques. Voici un superlatif : avec 15 000 décollages et atterrissages, nous sommes le plus grand aéroport du monde doté d'un système de tour de contrôle à distance.

(Hilarité.)

Ce n'est pas mon invention, le contrôle aérien allemand l'a dit. Le deuxième aéroport en Allemagne à en être équipé sera celui de Dresde, puis éventuellement les aéroports du nord. Pour nous, cela aura un effet supplémentaire. Nous avons toute une série de vols d'urgence, même de nuit, comme les vols de transport de greffons vers l'hôpital universitaire de Homburg. Nous n'avons plus de problèmes avec les horaires de travail des contrôleurs de la tour, à Leipzig, nous avons la garantie d'un personnel 24 heures sur 24, ce qui permet de traiter ce domaine sans problème. Voici comment le contrôleur de la tour de Leipzig voit l'aéroport de Sarrebruck [diapo 10]. - J'ai épuisé mes 3 minutes, merci beaucoup !

(Applaudissements.)

Monsieur Thieser : Merci beaucoup. Voilà pour la situation à l'aéroport de Sarrebruck. Qu'est-ce que c'était déjà ? Vous êtes le meilleur du monde dans quel domaine ?

(Monsieur Schuck : Pas le meilleur, le plus grand.)

(Hilarité.)

Bien sûr, ça fait plaisir d'entendre cela. Ce serait bien si cela pouvait aussi être le cas dans d'autres domaines à un moment donné, mais pour être honnête, je n'ai pas beaucoup d'espoir. - Nous continuons et allons à Liège, Luc Partoune est là, qui va maintenant nous présenter l'aéroport de Liège.

(L'exposé est accompagné d'une présentation Powerpoint (voir annexe 2).)

Monsieur Partoune (Aéroport Liège, CEO) : Bonjour à tous et merci de votre attention. Vous allez voir que ma présentation est fort différente de celle de M. Schuck. Quelques mots sur la structure du groupe Liège Airport qui est ce qu'on appelle un partenariat public-privé par excellence, puisque d'une part la région Wallonne y est présente avec 25 pour cent dans le capital, mais aussi des acteurs publics locaux avec 50 pour cent et l'Aéroport de Paris - qui est actionnaire chez nous depuis plus de 15 ans - avec 25 pour cent.

L'aéroport de Liège est essentiellement et principalement destiné au développement du cargo [Diapo 4]. C'est le premier aéroport cargo en Belgique, le 7^{ème} européen. Quelques chiffres: C'est un aéroport très petit au niveau passagers avec moins de 200 000 passagers transportés et un chiffre d'affaires de 40 millions d'euros. Cet aéroport a été constitué un peu comme tous les aéroports de cette région dans laquelle nous vivons, laquelle est marquée par l'époque où la sidérurgie était le principal moteur. La crise sidérurgique nous a tous frappé, et l'aéroport de Liège est devenu un pôle de reconversion potentiel pour la région essentiellement dans le domaine du transport de marchandises. Ce sont aujourd'hui 130 entreprises qui sont implantées sur le site et plus de 15 000 emplois directs et indirects qui travaillent jour et nuit puisque l'aéroport de Liège est ouvert jour et nuit [Diapo 5] .

Le cargo est donc notre principale spécialisation. En regardant le classement des dix premiers aéroports cargo en Europe, on constate qu'il y a d'une part les grands aéroports internationaux passagers, car comme vous le savez on met du cargo dans les soutes des avions passagers, et qu'il y a d'autre part les quatre grands aéroports marqués par un client bien particulier comme par exemple DHL à Leipzig, Cargo Lux à Luxembourg, le groupe FedEx & TNT à Liège et UPS et DHL à Cologne. Ces aéroports sont les outsiders dans le domaine du cargo et ont la particularité d'être spécialisés dans ce domaine.

L'aéroport de Liège a attiré au fil du temps beaucoup de compagnies aériennes actives dans le cargo, qui ont installé chez nous leur principal hub européen. FedEx est évidemment l'un des principaux acteurs, puisqu'il représente 45 pour cent du trafic aérien, mais beaucoup d'autres opérateurs venant d'Afrique, d'Asie, d'Israël ont également implanté chez nous leur principal hub européen. L'écosystème du cargo est différent de celui du passager, puisque derrière ces compagnies aériennes il y a

des transporteurs routiers importants, des sociétés de handling importantes et une multitude de sociétés. Ce qui explique ce village économique créé autour de l'aéroport et de cette ligne cargo [Diapos 8, 9 et 10].

Aujourd'hui, nous connectons environ 60 villes européennes tous les jours grâce à ce trafic et avons des connexions mondiales principalement sur les États-Unis, l'Asie et l'Afrique qui est pour nous le deuxième continent desservi par ces lignes cargo. Nous nous sommes spécialisés dans différents marchés, c'est ce qui fait notre attractivité importante, bien entendu dans l'express qui est l'activité majeure du groupe FedEx, dans les produits frais et les produits périssables - ce qui implique un certain nombre de dispositions particulières au niveau du traitement de ces produits, que ce soit au niveau des contrôles phytosanitaires ou douaniers -, le pharma qui est un secteur en croissance, plus le cargo exceptionnel. Le transport des chevaux est un peu notre vitrine, environ 5 000 chevaux par an transitent par l'aéroport de Liège. On a même construit un hôtel pour chevaux sur le site de l'aéroport.

Alibaba est le dernier investisseur qui s'est implanté chez nous et qui révolutionne l'écosystème du cargo. L'accord pour 50 ans qu'il a conclu chez nous a été doublé d'un accord avec le gouvernement belge, qui facilite les opérations de dédouanement de l'e-commerce. Pour vous montrer la révolution de ce secteur, en 2017 moins de 400 000 articles ont été dédouanés sur le site de l'aéroport, aujourd'hui en 2019, nous avons dépassé 110 millions d'articles dédouanés pour le premier trimestre [Diapo 15]. Nous sommes dans une nouvelle économie dans le domaine du cargo aérien, et grâce à Alibaba nous sommes fortement impliqués dans ce domaine.

Quelques mots sur les passagers tout de même, puisque ce secteur est le parent pauvre de notre activité à l'aéroport de Liège. Ceci s'explique essentiellement par la présence d'aéroports concurrents aux alentours. Je ne vais pas en citer de cette Grande Région, puisque finalement les personnes qui habitent à Liège vont plus facilement à Düsseldorf, à Cologne ou à Bruxelles qu'à Luxembourg ou Saarbrücken. Il y a une densité d'aéroports passagers autour de nous, ce qui explique que notre activité soit aujourd'hui essentiellement focalisée sur des vols charters qui couvrent le bassin méditerranéen. C'est donc une activité vraiment accessoire.

À côté de l'activité passagers et cargo nous développons un programme immobilier important à la fois dans des bureaux et des halls cargos qui permettent de développer la chaîne logistique sur le site de l'aéroport et de valoriser l'ensemble des terrains communs. Des zones économiques ont été développées tout autour de l'aéroport par le gouvernement wallon en vue de promouvoir des activités de logistique et de distribution. C'est un vaste programme d'expansion qui vient s'ajouter au développement de l'aéroport [Diapo 19].

Je profite de l'occasion pour saluer René Collin, un ancien ministre des aéroports, présent aujourd'hui dans la salle, mais également pour indiquer que le gouvernement wallon a poursuivi pendant 25 ans une stratégie simple mais constante dans le développement de cet aéroport. Nous arrivons aujourd'hui à des résultats vraiment

très positifs en termes de création d'emplois et de création d'activités nouvelles. - Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Monsieur Thieser : Merci beaucoup. L'aéroport de Liège se concentre donc très clairement sur le trafic de fret. Numéro 7 en Europe, c'est quelque chose ! Nous poursuivons maintenant avec un véritable champion, à savoir l'aéroport de Bruxelles-Charleroi. Nous souhaitons la bienvenue à M. Amaury Caprasse, qui va maintenant nous présenter l'aéroport de Charleroi. - Il n'est pas là ? C'est dommage. Mais je crois que les documents contiennent également des informations sur l'aéroport de Bruxelles-Charleroi, qui est l'un des plus grands en termes de nombre de passagers, je crois qu'il est d'environ 8 millions. Il est donc en avance sur tous les autres.

Nous nous dirigeons ensuite vers l'aéroport le plus proche, qui est également un centre touristique et très important pour la Grande Région, l'aéroport de Findel. Il est également important pour les correspondances aériennes, comme le montre le nombre de passagers. Rebecca Pecnik-Welsch est ici et va nous présenter son aéroport.

(La présentation sera étayée par une présentation PowerPoint (voir annexe 3)).

Madame Pecnik-Welsch (Aéroport du Luxembourg) : Je suis ravi de pouvoir vous présenter aujourd'hui l'aéroport de Luxembourg. Je vous donnerai un aperçu de l'aéroport de passagers et de la zone de fret et je vous montrerai un peu l'avenir. Notre terminal A a fêté son dixième anniversaire l'année dernière. Il est très moderne et permet donc des processus allégés. Cela signifie que les passagers sont dans l'avion relativement rapidement. [Diapo 2]. L'aéroport de Luxembourg est situé physiquement au cœur de la Grande Région, et si la circulation le permet, il peut être atteint depuis la région en 20 à 25 minutes. Nous sommes à seulement 10 minutes de la ville, et si vous prenez le bus de l'aéroport de Luxembourg, vous pouvez vous rendre directement au centre. En 2018, nous avons accueilli 4,04 millions de passagers, qui venaient bien sûr de la Grande Région, mais pas seulement, les Luxembourgeois aiment voyager.

La diapositive 3 montre les destinations disponibles à partir de l'aéroport de Luxembourg. Il y a 86 destinations de vols directs, tant les destinations classiques de vols d'affaires que les destinations « eau chaude » comme Palma de Majorque, Athènes ou Hurgada. Certains d'entre eux ne sont bien sûr disponibles que de façon saisonnière.

La diapositive 4 présente notre portefeuille de compagnies aériennes, 16 au total, dont des transporteurs de réseau comme Turkish Airlines, KLM ou Lufthansa, mais aussi notre transporteur national Luxair, qui a son siège ici. Plus de 50 % des passagers prennent Luxair. Le tout est complété par des compagnies aériennes qui intéressent les passagers sensibles aux prix, il y en a plusieurs.

L'aéroport de Luxembourg est facilement accessible en voiture, mais aussi en bus longue distance. Nous travaillons avec notre partenaire Flibco, qui relie la Grande Région à l'aéroport de Luxembourg.

L'aéroport de Luxembourg n'est pas seulement un aéroport de passagers, mais aussi un aéroport de fret. En 2018, nous avons transporté près d'un million de tonnes de fret par l'aéroport de Luxembourg. Là encore, nous avons une particularité, à savoir Cargolux, le transporteur domestique au Luxembourg. Mais il n'est pas le seul, il y a plusieurs compagnies de fret à l'aéroport. Nous en sommes à la position 6, le collègue français l'a déjà expliqué. Nous verrons comment les choses évoluent. - C'étaient des informations sur le secteur de l'aviation.

Mais bien sûr, il y a aussi une zone non aérienne, qui est très importante. La diapositive 7 montre le nouveau siège de Cargolux, qui sera achevé l'année prochaine à temps pour le 50^e anniversaire de Cargolux. Il a été planifié et construit par Luxairport, l'opérateur de l'aéroport, et est loué à Cargolux. L'infrastructure est donc également un sujet très important.

À quoi ressemble l'avenir ? La diapositive 8 nous montre qu'une petite ville sera construite autour de l'aéroport, l'Airport City. Nous sommes actuellement en train de construire le premier bâtiment, le Skypark Center South. La cérémonie de pose de la première pierre aura lieu l'année prochaine. Il y a toutes sortes de choses dans cette ville aéroportuaire : Restaurants, hôtels, bureaux, jardins d'enfants, tout ce dont une petite ville a besoin. Un autre point fort sera l'arrivée du tramway, probablement en 2023, qui nous reliera à la gare centrale.

La diapositive 9 montre une vue du restaurant Oberweis. Oberweis est une épicerie fine au Luxembourg. Vous avez cette vue si vous voulez prendre votre déjeuner chez nous. Vous avez une vue directe sur la piste et vous pouvez voir l'un ou l'autre jumbo ou autre appareil en partance pour Londres ou Palma. Je vous remercie de votre attention. Merci beaucoup.

(Applaudissements.)

Monsieur Thieser : Merci beaucoup pour cette présentation. Le Luxembourg semble avoir des objectifs ambitieux pour l'avenir.

Nous arrivons ensuite au plus petit aéroport de la Grande Région, l'aéroport de Metz-Nancy, situé à 60 km de Sarrebruck et un peu plus loin du Luxembourg. Cela montre un peu le cadre dont nous discutons aujourd'hui, le nombre d'aéroports et la question de savoir s'il est possible que tous ces aéroports continuent d'exister à l'avenir. Nous sommes maintenant impatients d'écouter Yves Loubet, le directeur général de l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine.

(L'exposé est accompagné d'une présentation PowerPoint (voir annexe 4).)

Monsieur Loubet (EPMNL Aéroport Metz-Nancy-Lorraine, Directeur par intérim) :
Bonjour à toutes et à tous. Merci pour l'accueil et merci pour l'occasion de vous présenter notre aéroport Lorraine Airport. Je vais commencer par une présentation sur le fonctionnement et continuer avec un peu d'historique de l'aéroport, ses infrastructures, sa situation, les trafics, les destinations desservies ainsi que les compagnies aériennes qui œuvrent sur notre site.

L'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine est un ÉPIC (établissement public industriel et commercial) géré par la Région Grand Est avec une zone aéroportuaire composée de deux entités complémentaires, l'aéroport lui-même et la zone d'activité aéroportuaire [Diapo 2]. Il a un fonctionnement proche d'une entreprise privée avec une centaine de salariés sur le site. Il y a une gestion normale des infrastructures comme dans tout site aéroportuaire. Les services exploitation et assistance, sécurité et incendie, technique, communication, comptabilité et ressources humaines sont gérés par l'exploitant, nous faisons tout nous-mêmes. Le seul service sous-traité est celui de la sûreté aéroportuaire.

Lorraine Airport est un aéroport relativement jeune, le premier vol commercial a eu lieu en octobre 1991 [Diapos 4 et 5]. Des travaux ont été effectués en 2006 pour renforcer et allonger la piste. En novembre 2011, la Région Lorraine a repris la gestion de l'aéroport. En avril 2013, le certificat de sécurité aéroportuaire a été délivré par la DSAC française. En octobre 2015, l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine a changé de nom commercial pour devenir Lorraine Airport. En novembre 2017, le président Rottner est devenu président du conseil d'administration de l'Établissement Public Metz-Nancy-Lorraine (EPMNL). En décembre 2017, remise du certificat européen de sécurité aéroportuaire par la DSAC française.

Quelques chiffres clés: Il y a eu jusqu'à présent plus de 6,5 millions de passagers dont 4 millions de passagers réguliers et 2 millions de passagers vacances [Diapo 6]. Un tour-opérateur est présent depuis plus de 20 ans sur l'aéroport, trois compagnies aériennes sont présentes depuis plus de 10 ans. 70 destinations différentes ont déjà été proposées au départ de l'aéroport. Il y a une piste de 3 000 m ILS de Catégorie III qui permet un atterrissage par tous temps. L'aérogare passagers de 7 000 m² permet un traitement jusqu'à 500 000 passagers par an. Il y a 14 bandes d'enregistrement, deux salles d'embarquement et deux salles d'arrivée. L'infrastructure fret est actuellement en requalification. DHL avait œuvré sur la plate-forme jusqu'en 2006. Cette activité est actuellement plutôt au point mort et plus tournée vers du fret spécial avec un partenaire tel Air Algérie et le traitement HUM des dépouilles.

Voilà ce que je peux dire au niveau des infrastructures. C'est un aéroport de taille humaine avec une bonne accessibilité au niveau du parking voitures. On arrive directement à l'aérogare, les gens ont un accès direct aux avions, et il y a vue sur les pistes. C'est vraiment un aéroport régional situé au cœur de la Lorraine, Metz est à 25 minutes, Nancy à 35 minutes, les grands axes routiers tels l'autoroute A31 passent à 10 km de l'aéroport, la gare TGV-Lorraine est à 5 km de l'aéroport [Diapos 8 et 9]. L'accessibilité est possible par navette, voiture louée et taxi, le parking a une capacité de 1 300 places. Il y a des services de restauration et un Duty free qui a été installé en

2018 et permet pour tous les vols internationaux à destination notamment d'Alger de fonctionner à plein.

J'en viens au trafic [Diapos 12, 13 et 14]. Nous avons eu en 2018 une belle augmentation de 14 pour cent et frôlons les 300 000 passagers. Statistiquement l'aéroport se situait les 10 dernières années entre 250 000 et 320 000 passagers. Il y a un trafic national régulier de 93 000 passagers sur l'hub de Lyon, de Nice, de Toulouse, de Marseille avec des compagnies comme Twin Jet et Air France. Il y a également quatre vols hebdomadaires réguliers à Alger en hiver et six vols en été, ainsi qu'un vol sur Oran et un vol sur Constantine en été. A partir du 30 octobre, le vol pour Constantine aura lieu toute l'année en raison du succès de la ligne. Il y a également 6 500 mouvements d'aéronefs sur l'année. Il y a toute une série de vols vacances sur le bassin méditerranéen en particulier. Tui Fly propose un vol par semaine pour Casablanca toute l'année et deux vols en été, mais également un vol pour Marrakech et un vol pour Agadir en été. Aegean propose un vol par semaine pour Héraklion. - Merci de votre attention.

(Applaudissements.)

Monsieur Thieser : Merci beaucoup, Monsieur Loubet. Nous avons fait connaissance des aéroports et constatons qu'ils sont très importants pour le développement économique, mais aussi pour l'identité d'une région. La question est de savoir si nous pouvons nous permettre tout cela à long terme sous cette forme et ce que nous sommes prêts à y investir. En 2014, cette question faisait déjà l'objet de discussions très intenses, et c'est alors qu'on a conclu que les aéroports régionaux au sein de l'UE devraient pouvoir se passer d'aides publiques à partir de 2024, en d'autres termes que leur exploitation devrait couvrir les coûts. Sur la base des chiffres que nous avons vus, en particulier pour les petits aéroports, cela ne s'est pas produit, et le nombre de passagers n'a pas augmenté autant que prévu à l'époque. C'est pourquoi des discussions sont actuellement en cours avec l'Union européenne sur la manière de gérer ce processus d'évaluation et sur les nouvelles mesures qui pourraient encore être adoptées pour garantir que les aéroports régionaux puissent continuer à exister au-delà de 2024.

Nous avons un invité très important parmi nous aujourd'hui, Franck Dupont. Il est venu de Bruxelles, il est expert du secteur du transport aérien auprès de la direction générale de la concurrence et chef adjoint de l'unité F/2 « Aides publiques et transport » auprès de la Commission européenne. M. Dupont, bienvenue. Nous sommes maintenant impatients d'entendre ce que vous avez à dire sur ce qui est discuté à huis clos à Bruxelles et pourrait bientôt devenir public, ou sur ce à quoi la politique des différentes régions devra faire face. - Vous avez la parole, Monsieur Dupont.

Monsieur Dupont (Commission européenne, chef d'unité adjoint de l'unité « Aides d'Etat - Transport » de la DG COMP) : Bonjour à toutes et à tous. Merci au CPI d'avoir invité la Commission. C'est pour nous très utile et très important de participer à ce genre de réunion pour deux raisons. Premièrement, nous pouvons ainsi expliquer aux

acteurs du terrain les règles d'aide d'État. Nul n'est censé ignorer la loi, mais personne n'a vraiment le temps de lire nos règles dans le détail, donc c'est important qu'on puisse venir de temps en temps les expliquer et en parler de manière bilatérale. Deuxièmement, c'est très important pour les fonctionnaires de sortir un peu de Bruxelles et de parler avec les gens qui travaillent sur le terrain pour comprendre leurs préoccupations et leurs soucis et de vérifier si nos règles sont adaptées aux réalités qu'ils rencontrent au quotidien. Ceci nous permet d'avoir un meilleur sentiment par rapport à ce qui se passe et ce qui doit-être corrigé.

Je ne vais pas vous révéler ce qui est discuté à huis clos à Bruxelles, parce que je n'en ai pas l'autorisation, mais je peux déjà vous faire part de plusieurs éléments. On m'a demandé de parler des règles d'État dans le secteur de l'aviation, des relations entre aéroports et compagnies aériennes sous l'angle des aides d'État, de l'évaluation de ces règles, qui est en cours, mais également de donner une vision des challenges du secteur.

Je commence avec les aides d'État. Je parle d'État au sens large, ce sont à la fois les régions, les départements, les collectivités locales, on englobe ça sous le terme État. Actuellement, quand l'État finance une opération dans un aéroport, il peut agir comme un opérateur économique, c'est-à-dire qu'il est propriétaire de l'aéroport, il investit et il en tire un profit. Mais l'État peut également intervenir comme puissance publique, il octroie une subvention. C'est-à-dire qu'il n'essaye pas d'en tirer profit, mais il soutient une activité parce qu'elle a des externalités positives pour la région, pour l'emploi et cetera. Dans ce cadre, si l'État octroie une subvention - ça peut être une aide d'État si celle-ci respecte certains critères -, elle doit être sélective, donc elle s'adresse par exemple à un opérateur particulier d'aéroport, elle procure un avantage, elle crée une distorsion de concurrence et elle affecte les échanges au sein de l'Union européenne. Une fois qu'on a répondu à ces critères on se retrouve en situation blanc ou noir : soit l'aide est compatible, soit l'aide est incompatible et il faut donc qu'elle soit remboursée.

Dans le secteur de l'aviation, il y a deux textes qui nous expliquent les règles à respecter pour qu'une aide soit compatible. Le premier texte et le plus important est celui des lignes directrices aviation de 2014. C'est notre bible, c'est ça qu'on utilise principalement pour définir les règles de compatibilité des aides. Le deuxième document c'est le règlement général d'exemption par catégorie, le RGEC. En fait c'est une version simplifiée des lignes directrices qui permet pour les petits aéroports de pouvoir bénéficier de règles simplifiées et de ne pas avoir à notifier à la Commission européenne les subventions qui sont versées par les États.

Au sein de ces règles il y a des distinctions entre les aides aux aéroports et les aides aux compagnies aériennes. Les aéroports sont assez privilégiés alors que les compagnies aériennes bénéficient relativement peu d'aides compatibles. Pour les aéroports les règles reconnaissent trois critères: Premièrement, si les aéroports contribuent à un objectif d'intérêt public en amélioration de la connectivité de développement économique. Deuxièmement, si les petits aéroports ont besoin de subventions pour survivre. Troisièmement, les gros aéroports n'ont pas besoin et ne doivent pas toucher de subventions. On distingue deux types d'aides, les aides à

l'investissement et les aides au fonctionnement. Pour les aides à l'investissement les règles sont simples, on peut bénéficier de subsides publics jusqu'à 5 millions de passagers par an. Plus l'aéroport est petit, plus il peut bénéficier d'aides en proportion à l'investissement réalisé et plus il est gros, moins il peut en bénéficier. En ce qui concerne les aides au fonctionnement on se limite à 3 millions de passagers avec la même règle. Plus l'aéroport est petit, plus il peut bénéficier d'aides, plus il est gros, moins il peut toucher d'aides. Pour tous les aéroports qui ont moins de 200 000 passagers par an, le Règlement général d'exemption par catégorie (RGEC) permet de toucher cent pour cent de subventions. On considère que ces petits aéroports ont un besoin d'aide structurelle. Le RGEC est applicable jusqu'en 2020, et en ce moment il y a des discussions à Bruxelles pour l'étendre. Je ne peux pas dire ce qui sera décidé, ça ne dépend pas de moi. La logique est que ce système est pérenne et qu'il devrait se poursuivre au moins pour quelques années.

En ce qui concerne les aéroports plus gros, les aides au fonctionnement sont transitoires et pérennes jusqu'en 2024. Au-delà de 2024 il n'y aura plus de base de compatibilité. Dans l'état actuel de la législation un aéroport qui peut toucher des aides au fonctionnement jusqu'en 2024 n'aura plus le droit d'en toucher après 2024. La logique des lignes directrices est qu'il y a une phase de transition entre 2014 et 2024, qui doit permettre aux aéroports de s'ajuster, de toucher des aides pour améliorer leur business model et l'adapter, mais qu'à partir de 2024 ces aéroports n'auront plus le droit à des aides au fonctionnement. On pourra en rediscuter quand on parlera de l'évaluation des lignes directrices, mais ce sont les règles actuelles pour les aéroports.

Pour les compagnies aériennes, il existe seulement trois types d'aides qui sont assez restreintes. Le premier type sont les aides au démarrage, qui permettent de développer de nouvelles routes aériennes. Ces aides sont limitées dans le montant et dans le temps et sont très peu utilisées dans la pratique. Le deuxième type d'aides sont toutes les aides liées aux obligations de service public. Il s'agit pour les pouvoirs publics de définir une obligation de service public, il faut donc définir une défaillance de marché, des règles de rémunération et organiser un appel d'offres pour octroyer la gestion d'une ligne à une compagnie aérienne. En général, ce sont des mécanismes réservés à un nombre de lignes relativement faibles pour des liaisons très importantes pour un aéroport, comme par exemple une liaison pour la capitale économique ou administrative du pays. Le troisième type d'aides sont les aides sociales pour aider certaines catégories de personnes tels les étudiants, les jeunes, les seniors, les personnes à mobilité réduite, donc des personnes qui ont une problématique particulière.

En conclusion, quand les pouvoirs publics veulent financer un aéroport aujourd'hui, il y a trois options. Premièrement, l'investissement est conforme au marché et on ne rentre donc pas dans le domaine des aides. Pour cela il faut en général que l'aéroport ait établi un business plan qui montre qu'il va générer des profits. Dans certains cas les pouvoirs publics viennent nous voir et veulent savoir si l'investissement prévu reste en dehors des aides d'État. Nous avons ainsi vu une présentation sur l'aéroport de Luxembourg avec le nouveau siège pour Cargolux, cet investissement fait partie d'un investissement plus global que l'État veut faire sur l'aéroport de Luxembourg. Nous

avons été consultés pour donner notre avis sur le business plan et pour confirmer qu'à priori on ne voyait pas d'aides d'État, mais un business plan correct qui générerait des profits pour l'aéroport et donc pour l'investisseur qui dans ce cas est l'État. Si vous avez donc des projets de ce type-là et que vous avez des doutes, nous, de la Commission, sommes également là pour vous aider à lever ces doutes. Ça se fait dans le cadre d'une procédure qui est beaucoup plus légère qu'une notification. Vous nous appelez, on partage des informations, et on vous répond de manière informelle sur ce genre de projets. La deuxième manière pour financer un aéroport est de lui donner des aides qui sont compatibles, il faut donc respecter les lignes directrices ou le RGEC. La troisième manière est une aide incompatible, et dans ce cas-là on procédera au recouvrement une fois que nous serons intervenus. C'est un scénario qu'il faut donc absolument éviter.

La deuxième partie de ma présentation est l'évaluation des lignes directrices dont je viens de vous présenter les règles. Lorsque la Commission met des règles en place, elle les évalue au bout d'un certain temps. Ces règles sont en place depuis 2014 et n'ont en principe pas de limites dans le temps, mais la clause pour l'aide au fonctionnement à une limite dans le temps, elle s'arrête en 2024. On est donc à mi-chemin pour une partie des lignes directrices et on fait cette évaluation. De manière générale, même si on n'est pas limité dans le temps, on fait toujours une évaluation, parce que les réalités économiques qui ont prévalu au moment où on a établi ces règles ont changé, donc nous devons également nous adapter. Nos règles sont toujours revues.

Le processus d'évaluation est en cours, il y a eu une consultation publique désormais terminée. J'imagine que certains d'entre vous y ont répondu. Nous avons également mandaté un consultant pour analyser la rentabilité des aéroports et les besoins des aéroports en termes d'aides au fonctionnement. Cette analyse est en cours de finalisation, je vais vous présenter les premiers résultats officieusement. Je remercie les aéroports qui ont participé. Étant donné que la participation est anonyme, je ne sais pas qui il faut remercier, mais en tout cas nous avons eu un grand nombre de réponses qui nous aident beaucoup pour comprendre la réalité économique des aéroports. Nous publierons ces résultats dans l'année 2020.

Je vous présente les premiers résultats de la consultation publique. Il ne s'agit pas d'une position de la commission, je vous dis juste ce qu'on nous a dit, mais je ne vous dis pas ce que nous pouvons en conclure pour le moment, parce que ce serait prématuré. La plupart des participants nous ont dit qu'il faut étendre les aides au fonctionnement au-delà de 2024, que le délai est trop court pour que les aéroports puissent s'adapter, en tout cas pour les aéroports qui ont moins de 700 000 passagers. Deuxièmement, certains aéroports nous disent que les aides aux compagnies aériennes sont trop limitées pour permettre d'attirer les compagnies low cost. Troisièmement, les aéroports disent que la procédure de notification auprès de la Commission est trop lourde et trop compliquée. On en prend note, je pense qu'il doit y avoir une réflexion à notre niveau pour simplifier ça. Quatrièmement, on nous demande d'étendre le RGEC qui permet de s'affranchir de notifications en appliquant des règles simples pour les aéroports plus gros. Voilà en gros les quatre points

importants que nous tirons de la consultation publique, nous nous en imprégnons. La consultation publique est terminée, mais nous continuons à apprendre. Une réunion comme aujourd'hui est pour moi aussi l'occasion d'écouter ce qui est dit. Nous pourrions discuter des différents sujets à la pause et au déjeuner. Il est encore temps d'influencer la Commission, c'est le moment de faire passer des messages. Des messages sont déjà passés dans le cadre de la consultation publique qui fait partie des moments officiels, mais ça peut aussi être fait lors de réunions comme celle d'aujourd'hui. Nous repartons toujours de ce genre de réunions avec de nouvelles informations, ce qui nous permet de réfléchir à l'amélioration de nos règles.

Je vais synthétiser en trois thèmes les résultats du consultant que nous avons mandaté pour analyser le fonctionnement. Celui-ci confirme sur la base d'analyses d'études existantes l'impact positif des aéroports régionaux sur le développement régional, en particulier dans le secteur des services. Même si certaines questions restent ouvertes, à savoir si la subvention des aéroports est le meilleur moyen de contribuer au développement régional, l'existence et le développement des petits aéroports régionaux à un apport indéniable au développement des régions. Notre consultant a ensuite regardé l'évolution du trafic dans les années passées jusqu'à 2018/2019, mais a également fait des projections de développement de trafic sur la base des discussions qui ont eu lieu avec les aéroports. On observe pour les aéroports en dessous de 700 000 passagers que le trafic stagne et a relativement peu augmenté dans les années passées. Les perspectives d'augmentation de trafic sont faibles, donc les aéroports restent en général dans cette catégorie. Par contre, pour les aéroports plus gros au-delà de 700 000, il y a eu une croissance dans les années passées et il est attendu qu'elle continue. Les explications qui nous ont été données sont que beaucoup de ces petits aéroports ont eu une croissance grâce aux compagnies low cost. Mais les compagnies low cost changent de business model et vont de plus en plus vers les gros aéroports, où elles peuvent capter dans un même temps le trafic touristique mais aussi le trafic business, ce qui est plus difficile dans les petits aéroports régionaux. Même si les aéroports régionaux jouent un rôle très important pour maintenir un tissu professionnel, notamment dans le secteur des services et sont donc utiles pour le développement des services et pour une partie du trafic business, les compagnies low cost ont tendance aujourd'hui à se développer plus vers les gros aéroports. C'est ce qu'on a pu observer dans de nombreux aéroports très importants avec la création de terminaux dédiés au low cost. C'est la conclusion pour la partie trafic, ça m'intéresserait d'avoir vos avis là-dessus.

Les conclusions concernant la rentabilité sont intéressantes. Première conclusion du consultant, tous les aéroports en dessous de 200 000 passagers ne sont pas viables sans soutien public - avec quelques exceptions -, ce qui n'est pas une énorme surprise. Pour la zone entre 200 000 et 700 000 passagers, environ la moitié des aéroports arrive à couvrir les coûts de fonctionnement et l'autre moitié n'y arrive pas. L'évolution attendue dans les années à venir est faible, les aéroports qui arrivent à couvrir leurs coûts de fonctionnement maintenant vont continuer à le faire, et les aéroports qui n'y arrivent pas actuellement ont peu de perspectives d'arriver à le faire dans le futur. Il y en a toujours quelques-uns qui arrivent à mettre en place un plan d'amélioration, je ne dis pas qu'il n'y a pas d'espoir, mais globalement les positions sont relativement figées.

Ceci est fortement lié au business model des aéroports. Les aéroports qui travaillent avec des compagnies traditionnelles arrivent en général à s'en tirer, mais les aéroports qui travaillent avec des compagnies low cost ont plus de difficultés. On se retrouve un peu dans une situation ubuesque, car beaucoup de ces petits aéroports ont pu développer leur activité grâce aux compagnies low cost, sans lesquelles la croissance du trafic en Europe ne serait pas ce qu'elle est. Mais ces petits aéroports ont en général des mécanismes d'incitation à rester pour maintenir la relation avec leurs compagnies low cost, ce qui réduit leur profit. Ce n'est pas le cas pour tout le monde, il y a des petits aéroports qui s'en tirent bien avec des compagnies low cost, et il y en a d'autres qui ne s'en tirent pas bien avec des compagnies traditionnelles. Ça m'intéresserait de comprendre si c'est aussi quelque chose que vous vivez sur le terrain. Les aéroports au-delà de 700 000 passagers arrivent en général à couvrir leurs coûts de fonctionnement, et pour ceux qui n'y arrivent pas actuellement, les perspectives dans les années à venir sont plutôt positives.

Voilà un peu la situation pour l'évaluation des lignes directrices. Que va-t-il se passer suite à ça? Nous continuons à apprendre, l'évaluation est une étape, mais je ne peux pas encore vous dire qu'elle sera l'étape suivante. Normalement, l'étape suivante consiste à réfléchir comment améliorer nos lignes directrices et les changer. Mais nous n'avons pas encore de mandat officiel pour le faire, nous n'avons pas encore lancé le processus, car ça doit être décidé par nos commissaires. Ce n'est donc pas encore défini, mais c'est probable et ça viendra un jour ou l'autre. On se battra sur cette évaluation pour réfléchir à ce qui doit être changé, mais nous consulterons le marché, lorsque le processus débutera. Il y aura une consultation des aéroports, des compagnies aériennes et des autorités publiques pour leur faire part de ce que nous pensons, mais aussi pour obtenir des informations sur la façon de voir les choses des aéroports et des compagnies aériennes.

J'en arrive aux différents challenges dans le secteur de l'aviation. Je vais être très court et vais me concentrer uniquement sur les relations entre les aéroports et les compagnies aériennes. Les trois catégories sont la connectivité, les marchés concurrentiels et l'environnement. Les challenges au niveau de la connectivité sont connus. Un challenge est le problème de capacité des gros aéroports, ce qui n'est pas vraiment un problème dans la région. Je pense qu'au Luxembourg on a compris que l'aéroport n'est pas encore congestionné, peut-être qu'il le sera à l'avenir. Je le souhaite et je ne le souhaite pas, parce que s'il est congestionné c'est une marque de succès, mais c'est en même temps une contrainte à gérer. Le second challenge est la viabilité des petits aéroports qui contribuent énormément à la connectivité en Europe, mais leur problème de viabilité génère des coûts pour les pouvoirs publics quand ils les soutiennent. Le troisième challenge est de savoir quel type d'aides sont adéquates pour les compagnies aériennes. On a parlé des obligations de service public, faut-il mettre en place d'autres méthodes, faut-il laisser marcher la concurrence? Il y a toute une série de questions qui ne sont pas encore tranchées.

La deuxième catégorie concerne le marché concurrentiel. L'aviation est caractérisée par une forte concurrence entre les compagnies aériennes avec des entrées et actuellement beaucoup de sorties sur le marché. Pour les nouveaux entrants il y a

beaucoup de barrières pour avoir accès aux slots dans certains aéroports. C'est une barrière pour laquelle nous n'avons pas encore résolu tous les problèmes. Un challenge dont nous font part les compagnies aériennes est la numérisation des canaux de vente avec un certain nombre de questions, par exemple, qui est propriétaire des données collectées et comment elles doivent être exploitées. Un autre challenge est la consolidation du marché. Les six plus gros groupes en Europe représentent un peu moins de la moitié du marché, alors qu'aux États-Unis les quatre plus gros représentent 80 pour cent du marché. On voit bien qu'aujourd'hui un certain nombre de compagnies sortent du marché, que les marges sont relativement faibles et qu'un lent processus de consolidation est en marche.

D'autres thèmes importants à la Direction générale de la concurrence sont les règles de restructuration des compagnies aériennes. On observe qu'un certain nombre de compagnies quittent le marché, on a pris la semaine dernière une décision concernant les aides à la restructuration de Condor en Allemagne. On voit avec Adria qui quitte le marché que les pouvoirs publics ont de vraies préoccupations sur la continuité de certaines lignes, au moins dans une période transitoire, jusqu'à ce que le marché puisse reprendre les lignes abandonnées par Adria. Il y a donc un certain nombre de questions qui ne sont pas complètement résolues concernant les règles de restructuration spécifiques pour le secteur aérien.

Le troisième thème dans le challenge de l'aviation c'est l'environnement. Il y a une pression de plus en plus forte, on en entend de plus en plus parler dans les médias. Pour les professionnels de l'aviation ce n'est pas complètement nouveau, beaucoup de constructeurs font des avions de plus en plus propres. Mais on se rend compte que ça joue un rôle de plus en plus important dans les médias, les gens ont le sentiment de polluer quand ils voyagent par avion, alors que ce n'était pas le cas avant. Les compagnies aériennes ont mis en place des programmes de subvention, de plantation et de choses comme ça, qui sont volontaires pour l'instant. Et puis je ne vous cache pas qu'au niveau de la Commission les mandats des commissaires sont de plus en plus teintés de vert. C'est un challenge général, des questions se poseront pour nous notamment dans les directives aviation, dans lesquelles il n'y a jusqu'à présent rien sur l'environnement. Nous avons des possibilités pour subventionner des achats d'avions, mais cette aide est très peu utilisée. Les aéroports ne sont pas concernés par les aides à l'environnement pour l'instant. La Commission doit donc se poser la question comment traiter ce problème.

Je veux également dire un mot sur les aides illégales aux compagnies aériennes. Pour qu'il y ait un marché concurrentiel il faut éviter les aides illégales, c'est la raison d'être de la Direction de la concurrence. Il arrive souvent que les aéroports publics soient tentés de subventionner des compagnies aériennes pour qu'elles opèrent depuis chez eux. La Commission a pris de nombreuses décisions sur ce sujet dans les quelques années passées. La situation standard c'est qu'une compagnie aérienne paye un aéroport pour pouvoir opérer depuis cet aéroport, mais dans certains cas ce sont les aéroports qui payent les compagnies aériennes pour les attirer, ce qui est surtout vrai pour les petits aéroports régionaux. Les gros aéroports n'ont pas ce problème, car ils sont congestionnés et n'ont pas assez de slots à distribuer. La forme générale de ces

accords entre les petits aéroports régionaux et les compagnies aériennes sont souvent des accords de marketing. La compagnie aérienne s'engage à opérer un certain nombre de lignes, parfois à baser des avions sur l'aéroport et à payer les taxes d'aéroport qui vont avec. L'aéroport de son côté s'engage à acheter des prestations marketing, c'est souvent faire de la publicité sur le site internet de la compagnie aérienne. Pour ce genre d'accord il n'y a pas de base de compatibilité, donc soit c'est conforme au marché, c'est ce qu'un opérateur privé signerait, soit c'est une aide illégale.

Dans le cadre de notre travail à la Direction de la concurrence nous avons regardé plusieurs contrats de ce type et avons systématiquement conclu qu'il s'agissait d'aides illégales. Pourquoi? Parce que souvent, quand les aéroports signent ce genre d'accord, ils ne font pas de business plan, donc il n'y a pas d'analyse pour savoir si c'est profitable pour l'aéroport. C'est le premier indice qui pose un vrai problème. Deuxième élément, nous reconstruisons les plans d'affaires pour vérifier si c'est tout de même conforme au marché, même si l'aéroport n'a pas fait de business plan. Lorsqu'on reconstruit ces plans d'affaires, il apparaît très clairement, en tout cas dans les cas que nous avons traités, que ça génère des pertes importantes pour l'aéroport. Dans les cas traités, il s'agit d'accords subventionnés par des subsides publics et donc d'aides illégales, dont nous avons demandé le recouvrement. Nous avons pris plusieurs décisions de ce type là pour des aéroports allemands, français et belges. Nous voyons une évolution du marché, les opérateurs de marché voient bien qu'on intervient, alors soit ils essaient de s'adapter et de répondre aux règles qu'on demande, soit ils essaient de les contourner.

On a identifié plusieurs façons pour contourner ces règles. La première c'est l'organisation d'appels d'offres. Certains aéroports organisent des appels d'offres en disant, comme il y a appel d'offres il n'y aura pas d'aides d'État. Mais beaucoup de ces appels d'offres sont biaisés, c'est-à-dire qu'ils sont faits de telle manière qu'en réalité une seule compagnie peut y répondre. Nous avons donc pris un certain nombre de décisions qui vont dans le sens que l'aide était illégale et qu'elle doit être remboursée. Je dois signaler qu'il arrive que les autorités nationales s'emparent également du sujet lorsque ce genre de pratique a eu lieu. Dans le sud de la France les autorités poursuivent les opérateurs de l'aéroport dans un cas, et là il s'agit d'une procédure pénale et non plus d'une procédure d'aides d'État.

Un deuxième moyen qu'on a vu pour contourner nos règles, c'est que ce n'est plus l'aéroport qui va payer les prestations marketing. Les autorités publiques créent une association qui a vocation de développer le tourisme, mais qui en réalité est une association transparente pour passer les subsides publics aux compagnies aériennes. Cet été, nous avons pris une décision contre une pratique de ce genre là à Montpellier. La décision est officielle, elle n'est pas encore dans le domaine public, mais elle le sera bientôt. Les autorités publiques ont créé une association de type privé - subventionnée à 99 pour cent par les autorités publiques - qui signait des conventions avec les compagnies aériennes. Et là, de la même manière que si c'était l'aéroport qui signait, nous avons conclu qu'il s'agissait d'une aide illégale. C'est donc une manière de

contourner nos pratiques traditionnelles, mais qui entre sous le champ des règles de la concurrence.

Une autre méthode qu'on voit apparaître c'est l'organisation d'appels d'offres qui remplacent des obligations de service public. Un aéroport ou une région va passer un appel d'offres en disant, je cherche une compagnie pour opérer telle route, remettez-moi une offre, et cette offre sera le montant de la subvention que je devrais vous payer. Ça, c'est un contournement très net des règles d'aides d'État. Je vous le dis, parce que les gens n'en n'ont pas toujours conscience. Ce genre d'appel d'offres peut être organisé avec une subvention dans le cadre d'une obligation de service public. Mais il y a des règles précises à respecter : Il faut identifier la défaillance de marché, il faut définir les règles de rémunération, et ensuite on passe un appel d'offres. Soit il n'y a pas d'aides d'État, soit elles sont compatibles, donc c'est tout à fait légal. Mais si c'est fait directement sans passer par cette procédure, alors on est sous le champ des aides d'État et on fait quelque chose qui est illégal.

En conclusion, je dirais qu'il y a trois solutions pour les relations que les aéroports souhaitent avoir avec les compagnies aériennes. Premièrement, définir des obligations de service public si vous souhaitez subventionner une route. Deuxièmement, et ça c'est moins connu, octroyer des ristournes sur vos tarifs à toutes les compagnies aériennes de manière non sélective, non discriminatoire. Ce qui est lié à un jugement récent suite à une décision que la Commission avait pris sur l'aéroport de Lübeck en Allemagne. La décision de la Cour de justice de l'Union européenne dit très clairement, que si les ristournes octroyées sont les mêmes pour toutes les compagnies aériennes, alors il n'y a pas d'aides d'État, quel que soit le montant de la ristourne. C'est important, parce que ça peut être vrai pour vos tarifs de base, mais ça peut aussi être vrai dans le cadre de règles un peu plus spécifiques. Il peut y avoir par exemple une ristourne de 50 pour cent sur le tarif pour toutes les nouvelles routes qui n'existaient pas les trois années passées ou pour toutes les nouvelles routes lancées par une compagnie aérienne. C'est aussi un moyen d'attirer les nouveaux venus. C'est légal tant que ce genre de règles est applicable à toutes les compagnies qui veulent intervenir. C'est un moyen de s'affranchir des règles d'aides d'État tout en subventionnant d'une certaine manière les compagnies aériennes. Troisièmement, il y a la possibilité de faire un business plan. Si vous voulez signer un accord avec une compagnie aérienne et lui donner des subsides ou avoir un accord de marketing ce n'est pas forcément illégal, mais il faut faire un business plan qui va dire combien ça vous coûte, combien ça rapporte. Si la somme est positive, vous êtes dans le vert et il n'y a pas d'aides d'État. J'ai terminé. J'ai été un peu long, je m'en excuse. J'espère que ça permettra de générer un certain nombre de discussions. Je suis là toute la journée, également pour échanger avec vous, pour répondre à vos questions d'ordre général ou spécifiques à vos aéroports. - Merci.

(Applaudissements.)

1^{er} Panel : Aides de l'UE

Monsieur Thieser : Je vous remercie beaucoup pour cette présentation, qui était très complète et détaillée et qui fournit suffisamment de matière pour la discussion ultérieure au sein du premier panel, auquel je vous invite maintenant. Il s'agit d'approfondir tous ces aspects afin d'avoir une vue d'ensemble de la viabilité future des aéroports régionaux dans la Grande Région. M. Dupont est déjà au podium. Je voudrais excuser le collègue de Charleroi, je viens d'être informé qu'il est tombé malade et ne peut être ici aujourd'hui. Nous lui souhaitons bien sûr un bon rétablissement.

J'invite donc les intervenants suivant à se joindre à nous :

- Gerhard Harmeling, Ministère de l'économie, du transport, de l'agriculture et de la viticulture de Rhénanie-Palatinat et Chef de service,
- Patrice Harster, Président du groupe de travail « Economie » du Comité économique et social de la Grande région (CESGR),
- Thomas Schuck, Directeur de l'aéroport de Sarrebruck,
- Yves Loubet, Directeur de l'aéroport Metz-Nancy et
- Luc Partoune, Directeur de l'aéroport de Liège

La première question s'adresse à M. Dupont, qui vient de nous livrer un rapport très intéressant. Nous sommes tous très curieux de voir les résultats que cette consultation produira à la fin. Si nous examinons la situation globale des aéroports régionaux en Europe, qui sont parfois plus ou moins proches les uns des autres, combien d'entre eux se trouvent dans une situation critique selon les règles que vous venez de nous décrire ?

Monsieur Dupont : D'après les informations que nous avons obtenues, tous les aéroports en dessous de 200 000 passagers ne peuvent pas couvrir leurs coûts de fonctionnement. Je n'ai pas le chiffre exact, parce que je n'ai pas les statistiques ici. Il y en a peut-être un ou deux qui y arrivent, mais la grosse majorité n'arrive pas à le faire. En ce qui concerne les aéroports jusqu'à 700 000 passagers, la moitié n'arrive pas à le faire, c'est vraiment le ventre mou. On observe que jusqu'à 500 000 passagers, les aéroports ont des difficultés à couvrir leurs coûts de fonctionnement - environ 40 pour cent y arrivent. Les aéroports qui ont entre 500 000 et 700 000 passagers arrivent un peu mieux à le faire, mais sans y arriver complètement. Et au-delà de 700 000 passagers la grosse majorité arrive à le faire aujourd'hui, et quelques aéroports n'arrivent pas à couvrir leurs coûts de fonctionnement maintenant, mais il est prévu qu'ils arrivent à le faire dans les quelques années à venir.

Monsieur Thieser : Nous avons entendu les chiffres des différents aéroports régionaux. Passons à Metz-Nancy. Monsieur Loubet, la situation y est telle que, selon les critères que M. Dupont vient de décrire, vous ne pourrez pas survivre à long terme sans aides publiques et sans faire preuve d'imagination en matière de financement de l'aéroport. Comment faire face à cette situation ?

Monsieur Loubet : En effet, ça correspond bien à l'état des lieux qu'a fait Monsieur Dupont, nous nous retrouvons tout à fait dans sa démonstration. L'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine avec un peu plus de 250 000 passagers se situe vraiment à la limite fixée de 200 000, et nous sommes clairement tributaires de subventions de fonctionnement pour pouvoir fonctionner. Nous travaillons très fort pour essayer d'arriver à un équilibre au niveau du fonctionnement jusqu'en 2024, mais ça me paraît assez compliqué d'arriver vraiment au niveau zéro à ce terme. C'est pour ça que je rejoins un peu ceux qui demandent une rallonge de cette date limite pour pouvoir trouver un axe de développement qui générerait des profits et équilibrerait le budget. Je tiens à préciser que nous n'avons pas de compagnies low cost sur la plate-forme, nous ne travaillons qu'avec des compagnies traditionnelles, mais malgré ça - je rejoins ce que vous dites - on n'arrive pas forcément non plus à trouver un équilibre financier. Ceci n'est pas lié forcément à la présence du low cost. Nous avons des infrastructures et des amplitudes de fonctionnement qui font que les coûts de fonctionnement, qu'on soit à 280 000 passagers ou à 400 000 passagers, sont quasiment les mêmes. Les possibilités d'accueil des aéronefs sont là, on pourrait très bien remplir l'espace vide entre les liaisons et les distances pour pouvoir rentabiliser l'outil. Il faut juste arriver à trouver cet axe de développement qui nous permettrait vraiment de rentabiliser complètement les coûts sur l'aéroport. Voilà ce que je peux dire au niveau de Metz-Nancy-Lorraine, parce que pour l'avenir nous sommes en réflexion de savoir sur quel axe travailler et attendons également un retour au niveau de la Région Grand Est.

Monsieur Thieser : Nous avons entendu dire que la situation est difficile et que l'imagination pour rendre les conditions financières aussi favorables que possible et générer de l'attractivité est vive. Monsieur Dupont vient d'expliquer quelles sont les opportunités utilisées et exploitées, qui ne sont peut-être pas tout à fait légales. Je vais maintenant simplement transmettre la question à la Rhénanie-Palatinat, où une grande expérience a déjà été acquise à cet égard, à savoir à l'aéroport du Hahn, qui n'a pas réussi jusqu'à présent à répondre de manière positive aux attentes placées en lui. Je voudrais également mentionner l'ancien aéroport de Zweibrücken, où une fière somme dépassant les dix millions a été coulée, si l'on peut dire. Toutes les tentatives qui ont été faites pour rendre cet aéroport viable n'ont pas fonctionné. Que dites-vous, Monsieur Harmeling, de cette discussion que Monsieur Dupont vient d'entamer ?

Monsieur Harmeling (Ministère de l'économie, du transport, de l'agriculture et de la viticulture de Rhénanie-Palatinat, Chef du service 7) : Merci, Monsieur Thieser. Tout d'abord, peut-être quelques informations sur l'aéroport du Hahn. Malheureusement, il n'y avait pas de représentant de l'aéroport aujourd'hui. L'aéroport du Hahn a un statut particulier dans la mesure où il s'agit d'un projet dit de reconversion. La Rhénanie-Palatinat était autrefois considérée comme le plus grand porte-avions d'Europe en raison des nombreux aéroports utilisés à des fins militaires, par exemple Hahn et Zweibrücken. Lorsque les Américains se sont retirés de ces aéroports, la question pour le gouvernement du Land était la suivante : comment faire face à la perte de plusieurs milliers d'emplois ? Compte tenu de la forte demande dans le domaine du trafic aérien, la décision a été prise : Nous essayons de développer ces aéroports pour en faire des aéroports civils.

Zweibrücken n'est plus un aéroport au sens propre du terme, mais seulement une piste d'atterrissage spéciale. Il a été repris par un investisseur immobilier et n'est plus développé comme un aéroport ou un aérodrome, mais comme une zone très intéressante et très vaste pour les implantations industrielles et commerciales.

La situation de l'aéroport du Hahn est une autre. Là, on a réussi à faire fleurir l'aéroport dans un premier temps. En 2010, nous avions près de 4 millions de passagers dans cet aéroport et nous étions en fait pleins d'optimisme quant à la poursuite de ce développement. On prévoyait une liaison ferroviaire avec la ligne existante du Hunsrück, alors qu'on tablait encore sur environ 6 millions de passagers. Or, en 2018, il n'y avait que 2 millions de passagers, et la situation générale est difficile car il y a cette tendance, qui a déjà été mentionnée, que les transporteurs à bas prix - et le développement de l'aéroport du Hahn était presque exclusivement stimulé par Ryanair - ont maintenant tendance à se diriger vers des aéroports plus grands, c'est-à-dire Francfort, Luxembourg, Cologne/Bonn. Suite à cette tendance, le nombre de passagers a subi des pertes importantes.

L'aéroport du Hahn est un projet de reconversion. Il n'y avait pratiquement aucune infrastructure à usage civil, à l'exception d'une très grande piste d'atterrissage et de décollage de 3 500 m de long. Tout ce qui est nécessaire pour les vols de passagers et de fret - le terminal, la gare routière centrale, les aires de stationnement, le système d'atterrissage aux instruments - a dû être construit et financé. L'aéroport du Hahn souffre encore aujourd'hui de cette lourde charge financière. Il n'est pas non plus possible de prévoir à l'heure actuelle s'il sera possible d'atteindre, d'ici 2024, une situation dans laquelle cet aéroport pourrait se passer des subventions.

Nous avons également une structure de propriété particulière. 82,5 % de l'aéroport appartiennent à un investisseur chinois et principal opérateur aéroportuaire, la HNA. Le reste, soit 17,5 %, est toujours détenu par l'État de Hesse. En vendant les parts du Land à HNA, nous voulions placer le destin de l'aéroport entre les mains d'un acteur professionnel. Nous avons également l'impression que cela a été un succès. En particulier dans le secteur du fret, le tonnage annuel s'est stabilisé à 175 000 tonnes, ce qui me semble être un certain succès. Nous espérons, bien sûr, que le développement du cadre juridique relatif aux aides publiques sera compatible avec ce dont Hahn a besoin, notamment en raison de son passé particulier, la charge financière élevée de ce développement complet des infrastructures.

Il y a une autre particularité. La protection du climat est bien sûr une bonne chose. L'augmentation de la taxe sur le trafic aérien en Allemagne est certainement une contribution intéressante pour la protection du climat. D'autre part, le fait est que cette taxe sur le trafic aérien n'est pas perçue dans toute l'Europe. Je ne connais d'ailleurs aucun autre pays, à part l'Allemagne, qui ait l'intention de le faire. L'aéroport du Hahn est bien sûr proche des frontières avec la France, la Belgique et le Luxembourg. Cette charge financière, qui, à partir d'avril 2020, se situera entre 10 et près de 60 euros par passager, créera bien sûr un problème pour les transporteurs à bas prix qui décollent et atterrissent au Hahn. Le problème est moins important à Francfort, mais il existe aux frontières avec les autres États membres. Là-aussi, nous constatons qu'il est

difficile de garantir que l'aéroport du Hahn puisse continuer à fonctionner de manière pérenne sans aides ou cadre juridique compatible avec Hahn. Il y a aussi 2 500 emplois sur le site de l'aéroport, et il y a aussi la question indirecte de la volonté politique, dans une région structurellement faible, de maintenir cet aéroport autant que possible.

Monsieur Thieser : Peut-être un mot sur Zweibrücken. Ça fait peut-être partie du passé, mais pouvez-vous nous donner le chiffre de ce qui a été investi là-bas et ce qui a finalement dû être inscrits dans les pertes à la fin de cette histoire ?

Monsieur Harmeling : Malheureusement, je n'ai pas les chiffres en tête en ce moment. Il s'agissait de plusieurs millions d'euros à amortir. C'était aussi un projet de reconversion. Il a été financé différemment. À l'aéroport du Hahn, il y a eu trois plaintes portées devant la Cour européenne de justice intentées par des transporteurs aériens concurrents de Ryanair - dont un important en Allemagne. La Commission européenne, qui avait approuvé cette aide, a gagné deux fois et la troisième affaire est toujours en cours. Nous espérons, bien sûr, que cela aussi sera un succès. La situation était différente à Zweibrücken, où l'aide devait être remboursée. Cela a conduit à l'insolvabilité de la société d'exploitation et l'aéroport a été vendu à forte perte.

Monsieur Thieser : En fin de compte, c'est toujours l'argent des contribuables qui est investi, mais celui qui a ri bien dans ce cas c'était l'aéroport de Sarrebruck. Zweibrücken n'est qu'à 30 km de Sarrebruck. La situation à l'aéroport de Sarrebruck, n'est-ce pas Monsieur Schuck, a beaucoup changé ces dernières années. Il est de plus en plus difficile d'augmenter le trafic de passagers. Y a-t-il effectivement des taux de croissance pour l'aéroport régional de Sarrebruck ?

Monsieur Schuck : Je crois au contraire qu'il y a bien des taux de croissance. Nous connaissons tous actuellement une crise structurelle dans le secteur de l'aviation. Si je regarde maintenant dix ans en arrière, je dois conclure que sur les quinze compagnies aériennes qui proposaient des destinations au départ de Sarrebruck il y a dix ans, seules deux existent encore. Cela signifie que nous vivons des effets de concentration. Nous avons décidé en toute connaissance de cause de renoncer aux transporteurs à bas prix, car nous sommes en premier lieu des commerçants et dans une moindre mesure une compagnie aérienne, ce qui signifie que nous calculons très soigneusement et, comme je viens de le mentionner, nous avons découplé dans une certaine mesure le développement économique de l'aéroport du développement des passagers. Cela ne durera pas indéfiniment, mais cela montre que nos mesures de consolidation sont précisément conformes au plan d'affaires que nous avons soumis à la Commission en 2014. Nous avons accompli cette procédure d'aides publiques, c'était avant mon arrivée. Nous en avons tiré la leçon de prendre la Commission très au sérieux. Les collègues qui font ce travail là-bas sont vraiment sincères dans ce qu'ils font. D'autre part, nous avons appris à nous en tenir simplement aux règles existantes.

Monsieur Thieser : Pourriez-vous nous donner deux exemples pour illustrer ce que vous avez fait pour combler cette lacune ?

Monsieur Schuck : Nous avons essentiellement réinternalisé de nombreuses fonctions qui étaient auparavant assurées à l'extérieur. Nous avons introduit d'autres modèles de temps de travail, nous nous sommes concentrés sur les opérations de vol. Nous avons exploité de nombreuses synergies dans le déploiement du personnel, et nous utilisons maintenant beaucoup plus de technologie. Bien sûr, nous sommes confrontés à l'énorme augmentation des dépenses de sécurité. En 2014, nous avons dépensé moins d'un million d'euros pour la sécurité. Aujourd'hui, nous sommes à plus de deux millions d'euros, sans avoir un passager supplémentaire, simplement en raison des conventions collectives d'une part et des conditions cadres légales d'autre part. Je pense que cela va continuer et qu'il faut utiliser les ressources de manière raisonnable.

À l'heure actuelle, je pense que nous remplirons les critères en 2024. Pour l'instant, rien ne s'y oppose à notre avis. À cet égard, nous sommes un peu comme une compagnie aérienne et, bien sûr, nous comptons toujours sur un avenir positif.

Monsieur Thieser : Merci beaucoup. - Monsieur Partoune, la situation à Liège est que vous êtes en dessous de la barre des 200 000 passagers, mais comme vous venez de nous le montrer, vous êtes à la pointe en ce qui concerne le fret. Cela signifie-t-il que l'aéroport peut couvrir ses coûts ?

Monsieur Partoune : Notre business plan indique qu'en dessous de 500 000 passagers nous ne sommes pas rentables, ça rejoint donc les chiffres que la Commission a récolté. Donc la question se pose pour l'actionnaire si on doit continuer cette activité, puisque l'essentiel de nos revenus provient du cargo et que nous réinvestissons dans le cargo. Notre stratégie a toujours été de dire, que le cargo ne devait pas payer pour le passager. Or aujourd'hui, si nous faisons des pertes dans le passager, d'une certaine manière nos comptes vont entamer la compétitivité en matière de cargo. Nous sommes très attachés aux interventions des pouvoirs publics en matière de sûreté, un secteur qui va encore grandir, on vient de citer des chiffres. Nous sommes confrontés à la fois à un problème de coût, mais aussi à un problème de gestion de la sûreté en tant que telle.

Je m'explique avec un exemple très simple, nous sommes aujourd'hui en partenariat avec des sociétés pour développer des drones anti-drones ce qui est, je pense, un souci européen en matière de sûreté. En Belgique, lorsqu'on quitte le périmètre strict de l'aéroport, la sûreté n'est plus assurée par nous, mais soit par la police, soit par le ministère de l'intérieur. Mais les drones anti-drones captent les drones à 5, 6 ou 10 kilomètres de l'aéroport, donc la question de l'efficacité des mesures de sûreté en Europe et de la prise en charge de ces coûts se pose vraiment. Il y a un réel débat là-dessus, je pense que les États doivent d'une manière ou d'une autre intégrer la chaîne de surveillance, parce que c'est d'abord un problème de terrorisme et que les coûts sont finalement malheureusement l'occasion de faire des compétitions entre aéroports. Notre stratégie consisterait plutôt à considérer que ces coûts doivent être pris en charge en totalité par les États, et même mieux, doivent être gérés par une instance unique. Il suffit d'aller en Israël pour se rendre compte que ce pays a développé toutes les technologies et toutes les approches en matière de sûreté, mais

c'est géré de manière centralisée avec une couverture complète par l'État. C'est un élément important, mais dans le domaine du cargo, c'est malheureusement ou heureusement, selon où on se trouve, une matière qui est peu prôtée dans le domaine aéroportuaire, parce que c'est sans doute le parent pauvre. Mais les mesures de sùreté au niveau de l'aéroportuaire et au niveau du cargo sont également très importantes, tel l'usage des chiens ou le développement de nouvelles technologies. Là aussi les coûts sont très impactants sur les sites économiques, puisqu'il ne s'agit pas uniquement du transport de passagers, c'est vraiment dans le cycle économique. C'est la compétition entre aéroports mais également entre moyens de transport, la compétition avec le rail et avec le camion va aussi être influencée par les taxations. On a parlé de taxes sur les camions, on parle de taxes sur les avions, tous ces éléments viennent perturber les cycles économiques.

Monsieur Thieser : Ma question était de savoir dans quelle mesure ce trafic de fret, qui est très important à Liège, contribuera à la rentabilité de l'aéroport.

Monsieur Partoune : Le domaine du cargo s'appuie surtout sur l'immobilier, car qui dit cargo dit cargo hold. Tout le développement de l'aéroport tire son profit de cette activité immobilière par la mise à disposition de hangars, par le développement d'activités autour du cargo. Nous avons atteint des niveaux de tonnage qui permettent justement d'obtenir cette activité rentable.

Monsieur Thieser : L'année 2024 peut donc arriver, il n'y aura pas de problèmes à Liège ?

Monsieur Partoune : Compte tenu de l'ensemble de nos activités 2024 sera peut-être un peu tôt, mais certainement 2030.

Monsieur Thieser : Je m'adresse à M. Harster du Comité économique et social de la Grande Région. Liège compte 120 entreprises à proximité de l'aéroport. D'autres aéroports essayent également d'attirer d'autres entreprises, mais le succès de ces tentatives est très variable. Quelle est l'importance de la valeur ajoutée générée par les aéroports pour la situation économique globale de la Grande Région ?

Monsieur Harster (CESGR, Président du GT 1 « Économie, Développement durable, Développement endogène ») : Le sujet est difficile. Je ne vais pas approfondir le thème des aides d'États, de toute façon les États ont leur mot à dire au niveau de la Commission européenne, ils seront sollicités au moment donné. Je vais redire un peu ce qui a été dit en introduction et ce qui paraît important aujourd'hui. Les aéroports sont des acteurs économiques, mais la Grande Région, dans laquelle ils se développent, est quand même une spécificité au niveau européen avec quatre frontières d'État dans une proximité géographique, il n'en existe pas beaucoup de ce genre en Europe. Ça ne doit pas être une contrainte mais plutôt un atout. Alors comment transformer aujourd'hui cette contrainte sur le papier en richesse? On a d'abord un défi que doivent relever les États, les autorités qui ont la compétence des aménagements du territoire. Ça a été dit en introduction, l'acteur économique doit être soutenu par celui qui aménage le territoire, parce que celui-ci estime que c'est

important au niveau du développement économique, des emplois, des investissements qui sont réalisés et des infrastructures de la mobilité. Quand il y a un aéroport cargo, il faut savoir comment les marchandises arrivent à l'aéroport, ça c'est de l'aménagement du territoire.

J'ai un peu d'expérience au niveau européen, surtout sur les ports et le ferroviaire, pas forcément sur les aéroports, mais je considère que ce sont les acteurs économiques qui sont importants au niveau régional, au niveau national. Souvent, quand il y a une contrainte, mais qu'elle est identique, alors on n'est plus concurrent, donc les aéroports à contrainte identique ne sont plus concurrents. Après, vous l'avez dit, il y a des seuils en termes du nombre de passagers définis. Que se passe-t-il par exemple dans le domaine des ports au niveau européen ? On crée des alliances. L'alliance n'est pas un partenariat, ce n'est pas complémentaire. C'est comme un mariage, on se met l'alliance au doigt, on a des choses en commun qu'on a envie de partager. Les alliances qui sont créées au niveau européen mettent parfois les États dans l'embarras, y compris la Commission européenne, parce qu'on ne sait pas quel est l'acteur qui vient. Ce n'est plus un acteur national, c'est une alliance. Cette alliance peut aussi être créée au niveau des aéroports sur certaines parties, pas sur l'intégralité. Mais ça permet notamment à des petits aéroports d'être plus fort vis-à-vis des partenaires tels que la Commission européenne ou les États. Je vous laisse le soin de réfléchir là-dessus.

Il me semble qu'il y a aussi des réflexions à faire sur le rapprochement important des acteurs publics qui ne sont pas uniquement là pour subventionner, pour aider les aéroports, mais aussi pour leur amener tous les autres éléments qui permettent leur développement. Je sais que la Grande Région travaille en ce moment sur un schéma d'aménagement, de cohésion territoriale transfrontalière. L'enjeu est important pour la Grande Région puisqu'il y a quatre frontières d'État qui y seront toujours, mais il y a aussi cette mobilité et ces contraintes économiques. Là aussi il faut savoir créer ces fameuses alliances et mettre en place les bons éléments pour que les acteurs économiques puissent s'y développer.

Monsieur Thieser : Il y a maintenant la discussion, que j'ai mentionnée dans l'introduction, qui touche l'ensemble du secteur des transports, notamment en raison des événements de l'année dernière, par exemple la génération Greta Thunberg. Nous en discutons à tous les niveaux ; c'est l'une des questions les plus importantes dans les médias chaque jour. Quiconque fait un voyage autour du monde doit justifier son « empreinte écologique ». Il y a des changements de rupture, également dans l'économie, comme la numérisation, l'intelligence artificielle. Je travaille moi-même dans une entreprise où certains voyages d'affaires ne sont plus nécessaires car les réunions se déroulent par vidéoconférence. Le volume du trafic évolue, peut-on dire que nous avons définitivement dépassé le zénith en termes de nombre de passagers, Monsieur Schuck ?

Monsieur Schuck : Cela exige certainement une réponse différenciée. Je crois que la discussion porte sur le transport intérieur ; le transport intérieur allemand est actuellement soumis à une taxe punitive qui, curieusement, n'est pas utilisée pour

obtenir des améliorations dans ce mode de transport - ce qui serait quand même raisonnable - mais pour obtenir une compensation fiscale pour un autre mode de transport. L'impôt refinance l'impôt, ce qui n'est pas tout à fait compréhensible, mais cela montre l'effroi politique dans ce domaine. C'est le premier aspect.

Je ferais une distinction entre les transports à l'intérieur de l'Allemagne dans la mesure où Sarrebruck-Berlin doit certainement être évaluée différemment de Stuttgart-Francfort ou de Nuremberg-Munich. Le deuxième aspect est le transport intra-européen, qui a quelque chose à voir avec le rapprochement de l'Europe. Si des taxes punitives étaient imposées sur Francfort-Nice ou Berlin-Rome, je peux imaginer à quel point l'économie, mais aussi la connectivité au sein de l'Europe, en souffriraient. Le troisième aspect est celui des vols intercontinentaux, qui sont très mal vus et qui, à mon avis, sont liés à la mobilité, mais aussi à la qualité de vie. À mon avis, le problème est ailleurs, car le vol est un événement relativement complexe et coûteux. Je pense que le fait de prendre l'avion doit avoir à nouveau le prix qui correspond réellement à la valeur de ce vol. La situation perverse est moins le problème du CO₂ que celui des 20,99 euros pour toute sorte de destinations à travers le monde entier.

Monsieur Thieser : Il est intéressant d'entendre quelque chose de pareil de la bouche d'un directeur d'aéroport. C'est impressionnant. Je passe la question à Bruxelles. - Chers invités, si vous souhaitez poser vous-même des questions, vous devez remplir le carton bleu pour transmettre une question aux participants de la table ronde. Monsieur Dupont, vous travaillez à la Commission européenne et vous avez l'œil sur la situation générale du trafic. Il faut dire que le transport aérien est fortement subventionné, tandis que d'autres, comme les opérateurs privés des chemins de fer, doivent faire face à des conditions cadres complètement différentes. La taxe sur le kérosène, que nous n'avons pas, tout ce catalogue de subventions, tous ces critères que vous venez d'expliquer, comment cela peut-il être maintenu par rapport aux autres options de transport ? Compte tenu des défis auxquels nous sommes confrontés - j'ai déjà mentionné le changement climatique - l'objectif, du moins pour la Commission européenne, devrait en fait être d'arriver à une approche totalement nouvelle de la gestion du trafic à moyen terme. Alors, peut-être, renoncer à cette fixation sur le nombre de passagers dans les avions et se rapprocher du rail ?

Monsieur Dupont : La Commission est tout à fait consciente qu'il y a des externalités négatives à chaque fois qu'on se déplace et que celles-ci sont minimales avec le train. C'est quelque chose qui est documenté et reconnu. C'est pour ça que les subventions dans le secteur du rail sont aussi autorisées de manière assez généreuse. Mais il faut bien comprendre que le transport aérien et le transport ferroviaire sont en concurrence sur certaines distances, mais pas sur toutes les distances. Toutes les réponses à la question de savoir comment trouver le bon niveau de concurrence ne sont pas uniquement à la Direction de la concurrence, mais au niveau des opérateurs et des politiques. Lorsqu'il y a des lignes de train qui permettent d'aller d'un point à un autre en moins de trois heures, on observe alors que l'avion n'est plus concurrentiel. Le temps d'aller à l'aéroport, de faire la queue, et puis les procédures de sécurité sont de plus en plus lourdes et de plus en plus longues. Bientôt, jusqu'à quatre heures de trajet on préférera prendre le train, actuellement c'est autour de trois heures, plusieurs

études ont montré ça. Nous le prenons en compte quand un État veut octroyer des subventions à un aéroport, on regarde s'il y a d'autres aéroports dans la zone d'influence de l'aéroport en question, mais on regarde aussi s'il y a d'autres moyens de transport qui présentent des alternatives viables. Mais ces alternatives comme le train ne seront valables que pour aller à une distance à moins de trois heures de voyage. Il y a une concurrence entre le rail et l'aviation, mais cette concurrence est vraiment dans une zone relativement restreinte. Les gens continuent à prendre l'avion, mais un peu moins pour aller de Paris à Marseille par exemple. Ce n'est pas une question de subventions de l'aéroport, mais plutôt une question de subventions du train pour créer cette ligne. Je crois que la SNCF est viable sur ces lignes là parce qu'il y a beaucoup de trafic, mais il y a également une subvention dans l'infrastructure du rail. Il faut trouver un équilibre au niveau des décideurs politiques. Au niveau de la Commission, nous essayons de mettre en place les outils qui permettent d'octroyer des subventions qui sont raisonnables. C'est aussi pour ça que nos règles sont en constante évolution. Nous sommes en train de faire une évaluation des lignes directrices rail qui sont beaucoup plus anciennes que les lignes directrices aviation, elles seront très probablement revues. Pour moi, la concurrence entre les deux modes de transport reste sur une zone relativement limitée. Pour passer des vacances en Méditerranée on prend plutôt l'avion que le bateau et le train. Il y a 24 heures de voyage, donc les gens ne le font pas ou sont dans une logique de voyage complètement différente, le voyage itinérant. Pour moi, le tout rail ne répondrait pas aux problèmes de l'aviation actuelle.

Monsieur Thieser : Cela diffère probablement d'un pays à l'autre et aussi dans les régions. Avant d'aller déjeuner, j'aimerais discuter des perspectives de croissance à partir des points que nous avons abordés jusqu'à présent. Je voudrais cependant me concentrer en particulier sur ce qu'a dit M. Schuck, à savoir que les prix devront changer d'une manière ou d'une autre pour donner au vol la valeur qu'il mérite réellement. Vous venez d'expliquer que le transport ferroviaire en Allemagne devra devenir moins cher, et la TVA sera réduite en conséquence. Ce ne sera pas la dernière étape, je suis sûr qu'il y en aura d'autres. Il y a le changement de comportement des consommateurs, l'année 2024 sera une date importante. La question est de savoir où sont ces perspectives de croissance et comment justifier cet optimisme, dont les patrons d'aéroport ont tous fait preuve ici aujourd'hui à l'unisson. Je vais commencer par vous, M. Partoune. S'il doit y avoir encore plus de fret, il sera impossible de dormir la nuit autour de Liège, car le trafic aérien de fret se fait principalement la nuit ?

Monsieur Partoune : À Liège, le gouvernement wallon a développé un programme unique en Europe, qui est le rachat d'habitation. Plus de 2.000 habitations ont été rachetées, deux, trois villages ont disparu de la carte. Il y a également un programme d'isolation qui garantit un niveau de bruit minimum dans les chambres à coucher pour ceux qui sont autour, ce qui fait qu'aujourd'hui nous avons au plus une vingtaine de plaintes par an au maximum. C'est un coût important pour les pouvoirs publics, mais cela permet de développer des activités qui aujourd'hui sont interdites à Francfort ou sont actuellement chassées d'Amsterdam. Il y a ici tout de même une chance et un atout important par rapport à d'autres aéroports, qui permettent justement de développer des activités économiques. Ce qui est aussi intéressant, c'est que nous

avons développé une multimodalité avec le rail. Nous avons depuis six mois trois connexions ferroviaires venant de Chine qui viennent compléter l'activité cargo de l'aéroport. Ce sont au final des produits de l'e-commerce qui arrivent par deux moyens de transport différents. Ce sont des éléments sur lesquels l'Europe devrait réfléchir, c'est renforcer la multimodalité, ces centres modaux qui mélangent le rail et l'aérien et permettent finalement de renforcer l'attractivité des deux moyens de transport.

Monsieur Thieser : Monsieur Loubet, où voyez-vous les taux de croissance de l'aéroport de Metz-Nancy, en supposant que les augmentations soient attendues dans le secteur du trafic de vacances plutôt que dans le secteur du fret ? Quel est l'avenir de votre aéroport et où comptez-vous vous développer ?

Monsieur Loubet : En effet, le vol loisir représente un axe de développement certain. Cette activité saisonnière existe depuis un certain temps chez nous et permet de développer fortement l'activité de l'aéroport. Il faut bien se rendre compte qu'au niveau domestique le plein est fait avec la desserte du hub de Lyon, des vols directs sur Nice, Marseille, Toulouse. En France on ne fera pas mieux depuis Metz-Nancy, il ne faut pas se leurrer. Mais il reste aussi toutes les destinations communautaires. Nous avons en Lorraine une forte implantation de personnes issues du Maghreb, donc on développe beaucoup avec la compagnie aérienne Air Algérie et avec le vol en direction de Casablanca. Ce sont des pistes que nous développons constamment, ce qui nous permet de progresser. Après, l'effort est à faire sur le vol loisir, mais vu les difficultés actuelles des tours opérateurs, la faillite de Thomas Cook, le changement de modèle économique avec du package dynamique, je crains vraiment que tous les petits aéroports régionaux qui n'ont pas de lignes desservant déjà des destinations soient vraiment victimes de ce nouveau modèle économique et qu'on ait des pertes au niveau des vols dits charter qui existent de moins en moins sur notre plateforme. Il faut en être conscient, le modèle économique fait que les gens achètent un vol, puis un hôtel ou un club et cetera, donc l'affrètement est en voie de disparition. Ce sont les informations que nous avons de tous les tours opérateurs que nous avons contacté encore récemment. Je ne vous cache pas que la difficulté est là, elle est devant nous, parce que c'est un modèle qui a changé depuis les deux années passées. Nous sommes à la recherche de compagnies qui seraient capables de développer des destinations en Europe du Sud, autour du bassin méditerranéen pour permettre aux tours opérateurs d'acheter des lots de sièges à bord de ces avions et permettre l'équilibre pour chacun des deux, car personne ne veut prendre de risque, ni les compagnies, ni les tours opérateurs. L'aéroport essaye de générer un intérêt pour chacun des acteurs, mais ce n'est pas évident du tout. Voilà sur quoi nous travaillons en ce moment. C'est assez nouveau, parce que le modèle est en plein changement, mais la perspective est compliquée.

Monsieur Thieser : Je vais tout de suite transmettre cet aspect à Thomas Schuck, mais j'aimerais d'abord inclure une question du public. Monsieur Bruno Théret, vice-président du Comité économique et social de la Grande Région, pose la question suivante : combien d'aéroports régionaux pouvons-nous réellement nous permettre à long terme, compte tenu des mesures d'austérité prises dans de nombreux autres domaines ? J'ajouterais ma question à M. Loubet. Quelle est la connexion entre

l'aéroport de Metz-Nancy et la principale gare TGV de la région ? Cela ne semble pas fonctionner.

Monsieur Loubet : C'est vrai que la connexion avec la gare TGV est compliquée malgré sa proximité, tout juste 5 km entre l'aéroport et la gare TGV-Lorraine. Ce sont des TGV d'interconnexion qui circulent en direction de Strasbourg, Nantes ou Bordeaux ou vers le nord avec des accès aux aéroports parisiens Orly et Roissy.

Monsieur Thieser : Il s'agit d'une question importante et nous en discuterons plus intensément cet après-midi. Après tout, nous avons un représentant du gouvernement dans ce groupe. M. Harmeling de Rhénanie-Palatinat, cette question revient sans cesse. Nous avons ici une discussion privilégiée sur une mesure d'infrastructure qui coûte beaucoup d'argent, alors que des économies doivent être réalisées dans de nombreux autres domaines, comme c'est le cas en Sarre, en Wallonie et en Rhénanie-Palatinat. Vous avez eu de nombreux débats sur ce sujet, je me contenterai de mentionner les deux aéroports dont nous avons déjà parlé ce matin. Quelle est votre position à cet égard ? Combien d'aéroports régionaux pouvons-nous nous permettre à long terme compte tenu de la situation économique des budgets publics ?

Monsieur Harmeling : Je pense qu'il n'y a pas que moi, en tant que représentant de la Rhénanie-Palatinat, qui représente une région dans laquelle il y a des zones structurellement faibles. Certes, Zweibrücken, le Palatinat occidental ou le Hunsrück central sont structurellement faibles, mais aussi la Lorraine ou la Sarre. Nous savons que de nombreux emplois sont en jeu. En Rhénanie-Palatinat, 2 500 emplois sont directement en jeu sur le site de l'aéroport de Hahn, tandis que 5 000 à 8 000 emplois bénéficient indirectement de cet aéroport. J'aimerais soulever une autre question : Quelles sont les idées pour y rétablir ces emplois par des offres alternatives, si l'on devait renoncer à un soutien financier pour ces infrastructures ? C'est très difficile. Peu importe qu'il s'agisse d'un aéroport ou d'une entreprise industrielle, par exemple l'industrie du charbon et de l'acier. Comment faire face à cette situation ? Nous savons que lorsque ces emplois auront disparu, il n'y a pas le moindre doute qu'ils ne reviendront pas. Nous savons que si nous n'offrons pas de perspectives aux jeunes, ils partiront, ce qui, en gros, sonne le glas d'une région.

Je ne pense pas qu'il y ait une solution facile. J'étais dans un groupe de travail lorsque la question de la coopération entre les aéroports de Zweibrücken et de Sarrebruck a été soulevée. Là encore, aucune solution n'a été trouvée pour que l'un des acteurs dise : « Nous abandonnons notre aéroport ». Zweibrücken n'a pas réussi à tenir le coup, ce qui est devenu plus facile pour Sarrebruck car on y attire désormais tout le potentiel, mais la discussion a été difficile. Je sais aussi, grâce à Mulhouse et aux aéroports du Rhin supérieur, qu'il n'y avait pas de situation où un pays aurait dit : « Nous abandonnons notre aéroport. Tout le monde voit les emplois, tout le monde voit la nécessité de les conserver, de maintenir la force économique, et personne n'ose dire : « On va maintenant couper les vivres et cet aéroport va disparaître du tableau » - à moins que quelque chose ne se passe. Ce qui s'est passé à Zweibrücken est une chose dont personne ne voulait. Mais je pense qu'il y a des terrains à Zweibrücken qui peuvent très bien être utilisés autrement.

Monsieur Thieser : Il faut dire que l'aéroport de Sarrebruck a 100 ans. Bien sûr, Zweibrücken était un projet de reconversion, mais vous aviez cru pouvoir y ouvrir un nouveau chapitre avec beaucoup d'argent des contribuables, à 30 km de distance. Malheureusement, cela n'a pas fonctionné. Nous, les journalistes - et je le dis maintenant en tant que journaliste - avons secoué la tête, nous n'avons pas compris comment il était possible de lancer une telle mesure d'infrastructure à une si courte distance, alors qu'il était en fait clair qu'en fin de compte il y aurait un perdant ou, en cas de doute, les deux seraient perdants. Finalement, c'était Zweibrücken qui a perdu, ce qui est en fait regrettable en raison des moyens qui ont peut-être été dépensés en vain.

Je voudrais m'adresser à M. Schuck, qui en a peut-être bénéficié pour son aéroport. Vous venez d'entendre votre collègue de Metz, nous avons nos propres particularités à Sarrebruck, et la ligne vers Berlin est l'épine dorsale de l'aéroport et de la région. Nos collègues de Metz ont plutôt tendance à voler vers le sud, et Lyon est bien sûr aussi une destination importante. Qu'en est-il de la liaison en direction de Berlin ? Peut-on dire aujourd'hui que la liaison continue d'être desservie de telle sorte que la région n'a pas à se soucier de sa connexion avec la capitale ?

Monsieur Schuck : Je pense que la région dans son ensemble n'a pas à se préoccuper outre mesure de la question de la mobilité, qui comprend les liaisons aériennes avec un degré de stabilité correspondant. Je voudrais faire un autre commentaire sur ce qui a été dit précédemment. Nous devons veiller à ne pas opposer un mode de transport à un autre en matière de mobilité. Nous ne devons pas donner l'impression que le transport ferroviaire, le transport routier ou le transport fluvial n'étaient pas subventionnés par des fonds publics. Il n'y a pas de doute, il y a plus de gens dans un train que dans un avion, mais il existe des demandes massives de soutien public dans ce domaine de la mobilité, comme un service d'intérêt général et ce dans tous les modes de transport.

Permettez-moi d'aborder la question de l'avenir. Je maintiens ce que j'ai dit : Je pense que les prix vont augmenter et je n'exclus pas la possibilité que cela inclue les redevances aéroportuaires, qui auront alors un impact sur le billet. Ce sera alors aussi une question pour la région, et ceux qui veulent cette mobilité, y compris cette mobilité aérienne de la région - et c'est dans une très large mesure aussi l'économie - devront être prêts à supporter les coûts nécessaires.

Monsieur Thieser : Nous sommes donc curieux à ce sujet. - J'ai encore deux questions du public, je dirais que nous prendrons notre pause déjeuner après. Les deux questions vous sont adressées, Monsieur Dupont. Quelles seront les conséquences, demande Günter Heinrich, membre du Landtag de Sarre, si les lignes directrices de la Commission européenne en matière d'aides ne peuvent être respectées en 2024 ? La fermeture des aéroports dominera-t-elle alors les débats en 2025 ?

Ralf Beisel de l'Association des aéroports allemands (ADV) demande : « Pourquoi la Commission européenne s'accorde-t-elle autant de temps ? Nous sommes maintenant

en 2019, presque en 2020, et les aéroports devraient en fait savoir à l'avance comment les choses vont se dérouler afin qu'ils puissent prendre les décisions nécessaires dès maintenant. Pourquoi la Commission européenne s'accorde-t-elle autant de temps pour son évaluation ?

Monsieur Dupont : Merci pour votre question. Que se passe-t-il après 2025 ? Tout va dépendre des décisions qui seront prises par la Commission, mais bien sûr aussi avec les États membres. La Commission est là pour servir les États membres et les citoyens. Il y a plusieurs options. Soit les règles ne seront pas changées, ce qui voudrait dire qu'on prend la décision que les petits aéroports n'ont plus de compatibilité pour recevoir des aides au fonctionnement, donc ils devront fermer. C'est une des conséquences que je vous laisse imaginer. Je ne suis pas à la place de ma commissaire, mais je ne suis pas certain que ce soit ce que la commissaire voudra. Mais ce sera à Madame Vestager de donner son orientation. En tout cas, ce n'est pas ce qui a prévalu jusqu'à présent. L'autre option serait de modifier les règles pour les adapter aux nouvelles réalités économiques. Les chiffres que je vous ai présenté ne sont pas encore finaux, ils feront l'objet d'une publication l'année prochaine, mais on voit en gros que les aéroports de plus de 700 000 ou 1 million de passagers arrivent à couvrir leurs coûts de fonctionnement. Les règles actuelles permettent de donner des aides au fonctionnement jusqu'à 3 millions de passagers.

Est-ce qu'on va changer les règles pour les ajuster ? Est-ce qu'on va donner des conditions plus strictes pour obtenir des aides quand on est au-delà d'un certain seuil ? Est-ce qu'on va conditionner les aides avec des obligations de mettre en place des projets de réforme de l'aéroport ? Tout ça est sur la table. Je mentionne ce dernier point, parce que notre consultant a fait une analyse intéressante qui montre que parmi les aéroports qui sont dans la zone grise il y a des aéroports qui mettent en place des programmes de remise à niveau, des programmes d'amélioration de leur fonctionnement et qui s'en sortent mieux que les autres. Ça veut dire qu'il y a de l'espoir, il y a des possibilités d'améliorer son fonctionnement.

Je ne suis pas gestionnaire d'aéroports, il y a des personnes ici présentes qui pourront vous en parler mieux que moi et qui seront plus à même de vous donner des exemples concrets de ce qu'ils ont fait et de ce que qu'ils ne peuvent pas faire. Toutes ces questions vont se poser. Si on arrive à une modification de nos règles, il faudra décider si on les prolonge simplement telles qu'elles sont, ou bien si on les ajuste pour cibler plus finement les aéroports, si on les ajuste pour avoir plus de contraintes en contrepartie des aides au fonctionnement. Ce sont des discussions qui n'ont pas encore eu lieu, mais quand elles auront lieu, vous serez consultés. S'il y a des règles nouvelles, elles ne tomberont pas d'un bureau à Bruxelles pour être appliquées comme ça. Il y aura des propositions, il y aura des consultations. On consultera le public de manière générale et plus particulièrement les aéroports, les compagnies aériennes, les groupements d'aéroports, les élus. Vous aurez donc votre mot à dire, c'est ce qui est important. Nous voyons un certain nombre de choses, mais nous ne voyons pas tout ce qui se passe. C'est difficile pour moi aujourd'hui de vous dire vers quelle direction nous allons nous orienter, parce que les discussions n'ont pas encore eu lieu. Le rapport du consultant est arrivé lundi sur mon bureau, il n'est pas encore

validé et il y a des modifications à apporter, donc nous sommes vraiment dans la phase d'absorption d'informations. Concernant ce qui va se passer à l'avenir, c'est encore un peu flou, mais on va très probablement devoir sérieusement se poser la question d'ajuster nos règles. C'est un point de vue personnel que je partage avec vous.

Le deuxième point très important est que les aéroports ont besoin de certitude juridique. Notre objectif au sein de la Commission n'est pas d'informer des nouvelles règles au 31 décembre 2024, ou de dire si les règles seront pérennisées ou si rien ne sera changé. L'idée est d'être capable de donner une orientation quelques années avant. Ce sera difficile de donner des précisions dès 2020, parce que les processus prennent beaucoup de temps. Je vais être tout à fait honnête avec vous, ça prend au minimum deux ans de revoir des lignes directrices de la Commission. Nous avons commencé la procédure avec l'évaluation, nous espérons commencer l'année prochaine et voir ce que la commissaire est capable de nous donner comme orientation. Je passerai le message à ma hiérarchie, que les aéroports sont en attente de savoir dès maintenant ce qui va se passer après 2024 et pas dans 4 ans.

Monsieur Thieser : Merci beaucoup. La manière dont la Commission européenne agira dépendra donc dans une large mesure des futurs concepts et plans d'avenir. Il est clair que vous ne pouvez pas annoncer une décision aujourd'hui. Tout d'abord, la nouvelle Commission doit entrer en fonction, ce qui n'est pas encore le cas, nous devons donc faire preuve de patience. La forme que pourraient prendre ces futurs concepts, les possibilités de coopération ou les nouvelles formes de partage de travail qui pourraient également permettre, peut-être avec l'aide du contribuable et des régions concernées, de faire un véritable pas en avant dans l'amélioration des liaisons de transport de la Grande Région dans son ensemble. Voilà un sujet dont nous discuterons en détail cet après-midi. Permettez-moi d'abord de remercier le groupe. C'est maintenant l'heure du déjeuner, et nous nous reverrons à 14 heures. Je vous souhaite à tous un bon appétit.

(Pause de midi de 13 heures 05 à 14 heures 21)

Madame Ries : Mesdames et Messieurs ! J'espère que vous avez apprécié votre déjeuner et que vous êtes bien armés pour le panel 2. Au départ, le titre du panel était suivi d'un point d'interrogation et d'un point d'exclamation : « Possibilités de coopération ?! Cela reflète le sentiment que nous avons eu après avoir visité tous les aéroports. Parce que, comme je l'ai dit au début, nous avons posé cette question dans tous les aéroports : Y a-t-il une possibilité de coopération avec d'autres aéroports ? Nous avons très vite constaté que les différents aéroports ont leurs créneaux, comme nous l'avons vu ce matin. Certains font du fret, d'autres du transport de passagers, d'autres encore un mélange. Nous avons également identifié de nombreuses similitudes pour lesquelles il pourrait être utile d'envisager une coopération. Peut-être sera-t-elle promue si nous en parlons aujourd'hui. Peut-être verrons-nous des possibilités de coopération que nous n'avons jamais vues auparavant, dont nous pourrions convenir. Je citerais comme mots-clés le domaine des techniques de sécurité, la formation et la formation initiale et continue du personnel, l'entretien des machines et autres matériels ou l'assistance en cas d'urgence. Dans des conditions

climatiques difficiles, une assistance mutuelle est déjà fournie, cela ne fait aucun doute.

Pour donner une nouvelle impulsion, je voudrais mentionner la Vision 2020, un plan d'action stratégique pour la coopération transfrontalière et le développement de la Grande Région Sarre-Lor-Lux, comme on l'appelait alors, qui a déjà été adopté lors du 7^e Sommet de la Grande Région à Sarrebruck en 2003 et qui décrivait à l'époque la situation des aéroports de la Grande Région comme suit : « Ce qu'il faut, c'est une connexion coordonnée du potentiel aéroportuaire aux grands aéroports de Paris, Bruxelles, Francfort. La clé du succès est la coordination étroite d'un grand aéroport international avec les autres aéroports de la Grande Région et un système sophistiqué de relations privilégiées avec les grands aéroports de Paris, Bruxelles et Francfort. Leur intérêt pour de telles relations est grand, d'autant plus que le système de navette aérienne entre la Grande Région et les grands aéroports est bien utilisé ». Cependant, à cette époque, il a également été noté de manière extrêmement critique qu'il n'y a pas de stratégie concertée pour le potentiel aéroportuaire de la Grande Région. Un grand nombre d'aéroports relativement petits dans la Grande Région sont en concurrence les uns avec les autres sans qu'un seul ait la masse nécessaire pour être compétitif au niveau international.

Dans ce contexte, je demande si nous ne devrions pas déployer tous les efforts possibles pour maintenir les petits aéroports qui sont importants pour les voyageurs, l'économie et la région. Et nous devrions le faire avec une coopération constructive, ce qui est toujours mieux que d'être les uns contre les autres. Je suis convaincu qu'il est nécessaire d'intégrer étroitement les grandes plateformes avec les petits aéroports régionaux aux fonctions différentes.

Je pense que ces mots-clés sont suffisants pour une première impulsion. Afin de l'approfondir maintenant, nous avons considéré dans la composition du panel que le point de vue, pour ainsi dire, générique - externe - des associations d'aéroports peut être utile. Ils en discutent donc avec le directeur général de l'aéroport de Luxembourg, l'aéroport le plus central de la Grande Région, et un représentant du Comité économique et social.

J'invite maintenant les intervenants à monter sur scène. Je suis curieuse d'entendre les échanges d'idées passionnants. Une fois de plus, chers invités, vous aurez l'occasion de soumettre vos questions pendant le panel, auxquelles il sera répondu après la discussion. Veuillez utiliser les cartons roses à cet effet. - Bonne chance pour la discussion ! Monsieur Thieser, vous avez la parole.

Panel 2 : Les possibilités de coopération

Monsieur Thieser : Merci, Madame Ries. J'invite donc les personnes suivantes à monter sur scène :

- Monsieur Oliver Groll de la Chambre de Commerce et d'industrie de la Sarre et Président du Comité économique et social de la Grande Région,

- Monsieur Ralph Beisel, Directeur général principal de l'Association aéroportuaire allemande,
- Monsieur Sergi Alegre, Président de Airports Regions Conference. Il est Espagnol et s'exprimera en anglais,
- Monsieur Olivier Jankovec, Directeur de Airports Council International Europe,
- Monsieur René Steinhaus, Directeur de la Société de l'Aéroport de Luxembourg.

Madame Ries vient d'esquisser et de décrire de façon impressionnante le cadre de ce panel en mentionnant la Vision 2020. À l'époque, la Commission sous son Président Santer s'est occupée d'une grande variété de politiques dans la Grande Région et a élaboré une vision de l'avenir, vision qui, je dirais, n'a pas été mise en œuvre de manière très cohérente, à l'exception de la Capitale européenne de la culture, qui a eu lieu en 2007. Cela vaut en particulier pour le secteur des transports. Je vais commencer par vous poser une question, M. Groll : Pourquoi ne progressons-nous pas vraiment dans la Grande Région ?

Monsieur Groll (Président du Comité économique et social de la Grande Région) : Il y a certainement toute une série de raisons à cela, mais je soupçonne que, comme pour beaucoup de questions auxquelles nous sommes également confrontés au sein du Comité économique et social, la raison en est l'enchevêtrement des responsabilités et des différents niveaux hiérarchiques qui devraient s'accorder. Dans le cas des aéroports, par exemple, il y a des opérateurs privés et l'État, les chambres de commerce et d'industrie, dans le cas de la France, il ne va pas de soi qu'ils se mettent d'accord, même s'il y a un objectif manifestement raisonnable.

Monsieur Thieser : C'est le cas, et nous en faisons cette expérience dans de nombreux autres domaines également. Par rapport à 2003, date à laquelle cette vision a été présentée, de nombreuses autres conditions ont également changé considérablement. Le trafic a changé, il y a un boom dans les zones métropolitaines, les phases de croissance des grands aéroports internationaux, Mme Ries l'a mentionné. M. Beisel, comment voyez-vous l'avenir des aéroports régionaux ?

Monsieur Beisel (Directeur général de l'Association aéroportuaire ADV) : La question est la suivante : Où en sommes-nous dans le domaine du trafic aérien en Allemagne et en Europe ? Ma première remarque est la suivante : Il n'y a pas de frontières dans le transport aérien. Chercher des coopérations, c'est bien l'objectif de cette initiative, que Madame Ries vient de nous présenter avec tant d'engagement et c'est ce que nous avons entendu ce matin. Voilà exactement la bonne voie à suivre. Le transport aérien se trouve dans une situation difficile, il faut le reconnaître. Nous n'avons pratiquement plus d'amis sur le plan politique, nous sommes considérés comme des tueurs de climat, comme des bénéficiaires de subventions. Nous devons nous libérer de cette stigmatisation et dire que nous ne sommes rien d'autre que des entreprises commerciales qui veulent apporter une bonne contribution dans leur région. D'une part, nous sommes traités comme des services publics d'intérêt général, nous avons aussi le devoir de fonctionner et, d'autre part, M. Dupont dit que nous sommes des entreprises commerciales et que nous devons gagner de l'argent.

En Allemagne, Lufthansa a un pouvoir de marché de 70 %, et 15 compagnies aériennes ont disparu du marché dans le secteur des vols régionaux au cours des dix dernières années. En même temps, cette semaine, au sein des commissions du Bundestag allemand, nous avons eu la discussion sur une augmentation massive de la taxe sur le trafic aérien, qui touchera en particulier les petits aéroports allemands. Je voudrais savoir : Les politiciens veulent-ils encore des aéroports commerciaux et du trafic aérien ?

Quand je suis ici dans cette région, je me rends compte qu'ils le font. Ici, vous savez ce que vaut le trafic aérien. On est fier du fait que les aéroports offrent de bonnes connexions, une bonne connectivité. Je pense que notre objectif doit être que chaque site fasse clairement connaître, avec le soutien de sa politique régionale, son intérêt pour le développement régional. Ce n'est pas une question de gestion d'entreprise, mais d'aspirations régionales : Qu'est-ce que j'apporte à ma région en tant que facteur économique, avec ma connectivité, avec mes connexions pour les voyageurs d'affaires et privés, quel bénéfice, quelle prospérité ? Et avec cette analyse de rentabilité économique régionale, allez tous voir Franck Dupont et ses collègues et dites : « Voilà, cet aéroport vaut la peine qu'on se batte pour lui ! »

Et si la région croit en l'aéroport et que cette analyse économique régionale est positive, alors je suis également convaincu que nous avons un avenir en Europe ici. Si nous travaillons tous ensemble pour demander à Franck Dupont et à ses collègues d'apporter des éclaircissements, et de le faire plus rapidement que 2024, alors nous avons peut-être encore une chance. Parce que les compagnies aériennes qui négocient aujourd'hui avec nous l'ouverture de nouvelles lignes veulent savoir dès maintenant si l'aéroport existera encore dans quatre ans, et elles veulent des éclaircissements dès maintenant. Lorsque nous négocions avec les banques ou d'autres partenaires commerciaux, ils veulent savoir aujourd'hui si nous serons toujours sur le marché dans trois ou quatre ans. C'est, je pense, la chose la plus importante ! Si les aéroports de cette région qui connaissent des problèmes similaires adoptent ce langage et que nous annonçons tous le fait que nous avons de grands problèmes devant nous, cela ne peut qu'aider.

Je vous demanderais donc de demander à René Steinhaus s'il se réjouit encore, toujours ivre de joie, de l'augmentation de la taxe allemande sur le trafic aérien, car c'est pour lui le meilleur plan de relance économique.

Monsieur Thieser : Nous le ferons dans un instant, mais je voudrais d'abord aborder une autre question. Je comprends ce que vous voulez dire. La question est de savoir si nous avons besoin de ce nombre d'aéroports dans cette région, à cette courte distance. Pour résumer mon point de vue : Je soupçonne que 80 % des personnes qui vivent dans cette région ne prennent pas l'avion parce qu'elles n'ont pas l'argent pour le faire ou parce qu'elles se trouvent dans une situation de vie où cette question ne se pose pas. Mais cela ne veut pas dire que nous ne devrions pas mettre les 20 % restants en vol, de temps en temps, pour créer de la valeur et donner aux entreprises ce dont elles ont besoin. La question est seulement de savoir si cela doit se faire dans

ces structures. Où est le courage de trouver les solutions qui permettront ensuite de générer un business plan qui convaincra M. Dupont à Bruxelles ?

Ma question s'adresse à vous, Monsieur Alegre. Vous êtes président d'une conférence régionale des aéroports. Pourquoi est-il si difficile d'arriver à des concepts transfrontaliers qui, premièrement, rendent les choses peu coûteuses, deuxièmement, doivent être communiqués au contribuable et, troisièmement, répondent aux besoins que je viens de mentionner ?

Monsieur Alegre (Président d'Airports Regions Conference ARC)¹ : Bonjour. Excusez-moi, mon allemand est très mauvais. Je comprends le français, mais je ne le parle pas bien. Je parle donc anglais. La Conférence des régions aéroportuaires est la seule organisation européenne représentant les régions et villes qui disposent d'un aéroport. Je m'adresse tout particulièrement aux politiques et aux autorités des régions. Mon organisation existe depuis 25 ans, nous avons des membres de Dublin à Athènes, de la Finlande à Barcelone et la Roumanie. Ils pensent exactement comme vous : Quelle est la valeur des aéroports pour nos régions ? Cependant, très peu d'aéroports sont détenus par les régions.

La première question à laquelle vous devez répondre est la suivante : Que voulez-vous - élus - pour votre région ? Qu'attendent les citoyens pour leur région ? J'ai été élu à Barcelone pendant 27 ans. Je sais de quoi je parle.

La deuxième question est la suivante : Quel rôle l'aéroport doit-il jouer dans cette vision que vous avez de votre région ? Ce rôle doit être réaliste. La réalité, c'est la géographie. Napoléon est cité pour avoir dit : « La géographie, c'est le destin ». Le Luxembourg doit décider s'il veut ou non attirer des touristes. Vous voulez attirer les touristes allemands ? Avez-vous besoin de ces touristes pour investir des fonds publics dans votre aéroport ?

Si vous voulez maintenir des entreprises, des bureaux et des services, le nombre de vols vers l'Europe n'a pas d'importance. Il est beaucoup plus important de savoir combien de vols vous avez vers les hubs, car aucune compagnie ne viendra ici si vous devez changer deux fois d'avion pour vous rendre à New York. Pour y parvenir, il faut être réaliste. Il faut se pencher sur le cadre juridique européen et essayer d'unir l'ensemble de la société derrière cet objectif. Si vous optez pour le transport de marchandises, vous devrez dépenser beaucoup d'argent. La concurrence est très rude, vous n'êtes pas seul dans ce domaine. Allez aux réunions entre Ryanair et les régions. Ryanair vous demandera : « Combien d'argent mettez-vous sur la table ? En fonction de l'argent que vous mettez sur la table, nous viendrons ou pas ». Il existe de nombreux exemples de cas où l'argent public a été mal dépensé, gaspillé. Vous avez besoin de quelqu'un pour vous aider à dire la vérité, car un rêve n'est qu'un rêve.

¹ L'intervenant s'exprime en anglais.

Même si votre vision n'est pas seulement un rêve, elle sera difficile. Vous aurez besoin de beaucoup de temps et d'argent, mais vous pouvez réussir. Le trafic aérien réel n'est pas la seule source de financement. Il y a un certain nombre d'aéroports en Europe - et il y a de meilleurs experts que moi ici aujourd'hui - dont le plan d'affaires comprend un parking pour les avions, qui sont devenus des centres de formation ou qui ont développé des zones industrielles autour de l'aéroport. Si vous avez une connexion directe avec Amsterdam, Francfort ou Paris, vous êtes connecté au monde.

Notre rôle en tant que Conférence des régions aéroportuaires est de défendre les régions. Si vous souhaitez établir une liaison avec Paris, vous aurez un problème, car l'aéroport de Paris n'a pratiquement plus de créneaux libres.

Monsieur Thieser : Merci beaucoup. - Monsieur Jankovec, l'analyse que nous venons d'entendre est-elle vraie, que nous devons être honnêtes sur ce dont nous avons réellement besoin en termes de trafic des régions vers les hubs internationaux ou ailleurs, et que, si nous l'exigeons, nous devons être conscients de la conséquence que cela peut coûter très cher ?

Monsieur Jankovec (Director General of the Airports Council International Europe - ACI EUROPE) : Je ne crois pas qu'il y ait une réponse unique, parce que chaque région est différente et chaque aéroport est différent. Dans notre secteur, surtout dans le secteur aéroportuaire, le slogan est « one size does not fit all ». Les questions que vous vous posez sont les questions que toutes les régions se posent aujourd'hui en Europe. La vérité c'est qu'aujourd'hui la connectivité aérienne reste un vecteur essentiel du développement économique et de la croissance. On a fait plusieurs analyses à ce sujet, on voit que plus de 10 % de connectivité aérienne génèrent plus 0,5 % de revenu par tête additionnel. Après, comment ça se décline, en termes de quel type de connectivité ? Je pense que pour certains aéroports ce sera le low cost, pour d'autres ce sera plutôt la liaison sur le hub, pour les aéroports qui le peuvent, ce sera les deux. Il ne faut pas exclure à priori un certain type de connectivité par rapport à un autre. Il faut aussi être très réaliste par rapport au potentiel de substitution du rail, ça a été mentionné ce matin et je voulais y réagir.

L'aéroport recherche bien sûr la co-modalité avec le rail. Eurocontrol a fait une étude très approfondie, ils ont regardé sur la base des projets de développement, notamment des réseaux de trains à grande vitesse, quel était le potentiel réel de la demande de l'aérien qui pouvait être repris par le rail. En fait ils se sont rendu compte que d'ici 2040 0,4 % de la demande de trafic aérien pourra passer sur le rail, si les plans de développement de réseaux de trains à grande vitesse seront effectivement réalisés. C'est donc vraiment très marginal. Ça replace la valeur de la connectivité aérienne au cœur du débat, au cœur des politiques de développement économique. Il faut bien sûr regarder ce que fait l'Europe, mais il faut aussi regarder ce qui se fait à l'extérieur de l'Europe. ACI est une organisation globale, nous voyons très bien qu'en dehors de l'Europe le trafic aérien est placé au cœur des politiques de développement économique de tous les pays émergents. On a bien sûr le modèle de Dubaï en tête, mais aujourd'hui on est plus loin que Dubaï. L'Éthiopie axe son développement sur la connectivité aérienne. Ethiopian Airlines est devenu une compagnie globale, le hub de

Addis-Abeba fait aujourd'hui concurrence au hub européen. Je pense que c'est très important de remettre un peu les choses dans cette perspective.

Quel est le futur, l'évolution du marché pour les aéroports régionaux européens ? C'est une question très importante pour monsieur Dupont, pour pouvoir déterminer les règles qui conviendront au niveau européen. Je pense qu'il ne faut pas se baser uniquement sur l'état du marché aujourd'hui, mais il faut essayer de faire de la prospective. C'est ce dont on a besoin, parce qu'on va mettre en place un régime pour les années à venir. Aujourd'hui nous sommes sur la crête d'une vague de croissance de la demande du transport aérien. Les cinq dernières années, il y a eu 36 % de croissance du trafic passager sur les aéroports européens, ce qui est énorme. Là on va plutôt vers une réduction de la demande pour des raisons conjoncturelles mais également structurelles. Les raisons conjoncturelles sont l'environnement macro-économique qui est en train de se détériorer, il y a de fortes chances qu'il y ait une période de récession d'ici 12 mois, la croissance en Europe est en train de s'affaiblir. Pour les compagnies aériennes ce sont la volatilité au niveau des prix pour le carburant et la volatilité sur le marché des devises, ce qui impacte également leurs coûts. Les compagnies aériennes sont aujourd'hui très réticentes à ajouter des capacités sur le marché, à ouvrir de nouvelles destinations et évidemment encore plus réticentes à le faire sur les petits marchés régionaux. Il y a aussi des facteurs structurels, ce qui signifie que d'ici un ou deux ans il y aura un tassement de la demande. Les facteurs structurels à moyen et à long terme nous indiquent aussi qu'on va durablement vers un avenir où la demande de transport aérien risque d'être beaucoup plus faible que ce qu'elle a été au cours des 20 dernières années.

Il a déjà été mentionné que les transporteurs à bas coûts privilégient maintenant les marchés et les aéroports plus gros. L'année dernière il y avait en Europe 121 bases opérées par des transporteurs low cost sur des aéroports régionaux, cette année nous sommes déjà descendus à 91 bases, donc on voit très bien ce mouvement vers les grands aéroports. Un autre facteur structurel est la consolidation au niveau des compagnies aériennes avec la disparition à brève ou moyenne échéance de toutes les petites compagnies et de grosses difficultés notamment pour les petites compagnies qui ne font que du régional. Quand on regarde la saison de l'été dernier, les seules compagnies qui n'ont pas fait de croissance en termes de sièges sur le marché sont les petites compagnies régionales. Un autre facteur structurel important sont les progrès technologiques sur les aéronefs, parce que les constructeurs axent tous leurs efforts de recherche et de développement sur des avions de moyenne et de grande taille. Ça signifie que le gap de compétitivité se creuse entre les avions qui font des dessertes régionales et les avions qui font des dessertes moyens- et long-courriers. Ce qui est absolument mauvais pour les aéroports régionaux, parce qu'il sera plus difficile de développer de la connectivité sur les petits aéroports régionaux. Le quatrième critère qui n'a pas été mentionné ce matin, mais qui à mon sens est essentiel, est le défi du changement climatique et les nouvelles priorités qui sont clairement affichées par la nouvelle Commission européenne.

J'ai lu avec attention la lettre de mission de Madame von der Leyen pour le nouveau commissaire aux transports. On attend encore de savoir qui ce sera, mais dans la

lettre de mission, il n'est question que de la décarbonisation du transport aérien. Pour le moment, les approches des politiques sur ce sujet sont plutôt des approches punitives pour le secteur, qui visent effectivement à réduire la demande, plutôt que des approches progressives qui nous mettent en condition de décarboniser notre secteur. Il y a 10 jours, la banque UBS a sorti une note d'analyse fort intéressante, dans laquelle elle estime que sur la base du changement d'attitude des citoyens par rapport au vol par avion il est possible que la croissance de la demande de transports aériens sur les liaisons intra-européennes pour les 20 prochaines années se réduise de moitié par rapport à ce qui était prévu jusqu'à présent. Airbus table sur une croissance de 3 % par an sur le marché intra-européen alors qu'UBS parle d'une croissance qui risque de baisser à 1,5 %.

Je pense que ce sont des éléments que la Commission devra prendre en compte. À partir du moment où il y a une volonté des territoires de maintenir un certain niveau de connectivité aérienne et donc d'assurer la pérennité de leurs aéroports régionaux, alors il faut continuer à avoir de la flexibilité au niveau des règles des aides d'État au-delà de 2024. D'après les informations de Monsieur Dupont - je préfère voir le verre à moitié plein - j'ai plutôt l'impression qu'à ce stade c'est dans cette direction que la Commission se dirige. ACI Europe a un contact continu avec Monsieur Dupont et ses collègues. Nous faisons également notre propre étude sur la rentabilité des aéroports européens, sur leur rendement économique. Je pense qu'il faut accepter le fait qu'en Europe les petits aéroports régionaux en dessous de 700 000 ou 1 million de passagers ont un problème structurel de rentabilité. Compte tenu en plus des facteurs structurels et conjoncturels que je viens d'énoncer sur la façon dont les marchés vont évoluer, alors je ne vois pas vraiment comment on pourra rendre tous ces aéroports rentables à un horizon de temps prévisible.

Ça veut dire que la Commission doit avoir une volonté de soutenir ces petits aéroports au-delà de 2024, parce que c'est à mon sens directement lié avec l'objectif crucial de l'Union européenne, qui est d'assurer la cohésion territoriale, ce qui est très important dans le contexte politique actuel. Si la cohésion territoriale n'est pas assurée, derrière ce sera de l'inégalité sociale et du populisme. Je ne pense pas que ce soit le type d'Europe que nous voulons avoir in fine. Du côté des politiques régionales il faut prendre conscience de ce qui est possible mais aussi des réalités du marché. Il faut bien sûr faire une analyse économique très fine pour essayer de trouver des solutions, mais il faut aussi savoir se donner les moyens de ses ambitions. Si une région avec des petits aéroports veut de la connectivité aérienne, alors elle va certainement devoir la financer. - Merci.

Monsieur Thieser : C'était une prise de position très complète et une analyse de la situation du trafic aérien telle qu'elle se présente actuellement, merci beaucoup.

Monsieur Steinhaus, vous avez entendu ce qui vient d'être dit. Vous êtes le PDG d'un champion de la Grande Région, on peut dire que l'aéroport de Luxembourg est en plein essor. M. Jankovec a soulevé des questions importantes concernant les conditions du cadre financier, sans lesquelles il ne sera pas possible de maintenir l'intégrité territoriale de la Grande Région. La situation est difficile, comme nous l'avons

entendu ce matin, je mentionnerai Metz-Nancy, mais je mentionnerai également les autres aéroports. En tant que gestionnaire d'un aéroport prospère, que dites-vous, comment peut-on garantir cette intégrité territoriale de telle sorte qu'aucune entité territoriale de la Grande Région ne se sente finalement laissée pour compte et que nous parvenions quand même à faire en sorte que le financement ne se développe pas au-delà de toute mesure ?

Monsieur Steinhaus (Société de l'Aéroport de Luxembourg, Directeur) : Alors, parlons d'abord du mot « champion ». Nous avons, je pense, une fonction particulière dans la région. Nous sommes l'aéroport d'une capitale, une capitale européenne, et je pense que personne ne se demande si Berlin, Paris ou Amsterdam ont besoin d'un aéroport. Nous ne devrions probablement pas non plus en discuter dans le cas du Luxembourg.

Ensuite, comme je l'ai dit, nous avons aussi le rôle particulier d'être la base d'une compagnie aérienne de fret, nous sommes maintenant numéro cinq en tant que hub de fret en Europe, ce qui est une fonction mondiale, tandis que dans la catégorie des passagers, nous nous trouvons toujours, pour ACI, dans la catégorie des petits aéroports. A partir de 5 millions de passagers, on serait considéré comme un aéroport régional. Les passagers ont des souhaits très clairs : les passagers veulent prendre un vol direct. Nous parlons il y a quelques minutes des hubs de Paris, Francfort, etc. Personne, qu'il veuille faire le tour du monde depuis Sarrebruck ou Luxembourg, ne veut monter dans sa voiture le matin, se tourmenter pendant deux heures sur l'autoroute, arriver à Francfort ou à Paris, trouver une place de parking au bout de l'aéroport ou très cher - pour 180 euros par semaine - puis faire son sport tôt le matin et marcher dix kilomètres pour ensuite s'envoler, au bout de trois heures. Vous ne pouvez pas attendre d'un homme d'affaires qu'il fasse cela. Donc, l'accessibilité, voilà ce qui compte ! Que ce soit l'aéroport de Sarrebruck ou l'aéroport de Luxembourg - comme je l'ai dit, nous sommes l'aéroport d'une capitale européenne, Sarrebruck est l'aéroport d'une capitale d'un Land - l'accessibilité est ce qui compte, c'est notre rôle en tant qu'aéroport.

Bien sûr, comme je l'ai dit, il y a différentes conditions. Comme vous pouvez le constater, la demande au Luxembourg est très forte. Nous avons maintenant plus de quatre millions de passagers. Nous ne sommes pas le seul aéroport de cette taille en Europe à avoir connu une telle croissance ces dernières années. Le trafic aérien s'est bien développé. Nous sommes passés de 1,8 million de passagers en 2016 à 4 millions aujourd'hui, et cela a ses défis, mais la demande est tout aussi éloquente.

Vous avez dit qu'il n'y a pas de frontières nationales. Nous nous considérons comme un aéroport pour la Grande Région. Mais il faut dire qu'une très grande partie de notre demande provient directement du Luxembourg, et cela inclut de nombreux hommes d'affaires.

Encore une chose à propos des hubs. Bien sûr qu'il y a des limites dans ce que nous pouvons desservir directement. Nous avons plus de 80 vols directs, ce qui est économiquement faisable, mais bien sûr, New York et d'autres destinations ne sont pas encore desservies par nous. M. Jankovec vient de mentionner les nouvelles

technologies des avions, des avions plus petits qui peuvent voler plus loin - il y a du potentiel dans tout cela. Toutes les compagnies aériennes de type « hub » - Lufthansa, KLM, SWISS, TAP, Turkish, pour n'en citer que quelques-unes - viennent chercher leurs passagers pour leurs hubs. Il y a en effet des limites à ce que nous pouvons proposer directement. Mais il est quand même intéressant pour nous, Luxembourg, d'avoir une seule escale pour la Nouvelle-Zélande ou New York. C'est très agréable d'avoir notre portefeuille de compagnies aériennes. Nous avons notre compagnie domestique, Luxair, qui m'emmène vers des destinations européennes le matin et le soir. J'ai mes compagnies hub qui m'emmènent dans n'importe quelle partie du monde avec une escale - bien sûr, en acceptant le sport matinal à Francfort, mais vous ne pouvez pas justifier ces long-courriers chez nous, ce n'est pas possible avec un tel aéroport régional, pas encore. Et nous avons - joli complément - les compagnies à bas prix qui desservent des marchés complètement différents. Comme je l'ai dit, c'est notre fonction. Ce matin, vous vous êtes entretenus avec d'autres aéroports et avez discuté de leur rôle, mais vous ne pouvez contester l'existence à aucun.

Monsieur Thieser : Et par ailleurs, comme l'a dit M. Beisel, vous vous réjouissez de l'augmentation de la taxe sur le trafic aérien en Allemagne.

Monsieur Steinhaus : Je suis allemand. C'est un sujet allemand. Ici, au Luxembourg, on en parle aussi. Elle aura des effets, bien sûr. Mais nous n'en serons pas heureux. Une fois de plus, notre objectif n'est pas de récupérer des passagers de Sarrebruck. Et les Sarrois ne veulent certainement pas prendre l'autoroute vers Luxembourg le matin avant de prendre l'avion pour Berlin. C'est une demande qui existe à Sarrebruck. Bien sûr, il y aura des glissements en raison de la taxe, comme nous l'avons vu lors de son introduction. Nous ne l'attendons pas, honnêtement.

Monsieur Thieser : Je me dirige vers M. Groll, également en tant que représentant de la CCI et de l'économie sarroise. En principe, la Sarre est divisée en deux parties. Si vous habitez à Dillingen ou à Merzig, vous vous dirigez plus facilement à l'aéroport de Luxembourg, et si vous habitez à Homburg, vous préférez bien sûr d'aller à Sarrebruck. Si vous habitez à Zweibrücken, là-aussi, vous préférez Sarrebruck. Comment allons-nous gérer cela et que pouvez-vous nous dire du point de vue du monde économique sarrois : Quelles seront les préférences en matière de planification aéroportuaire pour les années à venir ?

Monsieur Groll : Du point de vue de l'économie - je parle maintenant au nom de la Chambre de commerce et d'industrie plutôt que du CESGR - il est important, comme dans le tourisme, d'arriver le plus vite possible là où il faut, sans s'arrêter. En outre, les entreprises sarroises, notamment l'industrie, sont de toute façon très internationales - nous avons un taux d'exportation plus élevé que beaucoup d'autres Länder. Cela signifie que si vous voulez aller voir vos clients ou vos fournisseurs, vous devez prendre l'avion pour y aller, partout dans le monde. Nous sommes très clairement tributaires de bonnes connexions. Bien sûr, on préfère se rendre à son aéroport domestique, où l'on sait que les procédures ne sont pas si longues et que l'on peut se rendre rapidement là où l'on veut aller. Le Luxembourg a longtemps été une alternative pour les Sarrois du Nord-Ouest, c'est clair. Mais globalement, je pense que l'intérêt de

l'économie est tel que l'on aimerait avoir ces connexions à partir de la Grande Région, sans Francfort, vers le monde entier, et cela ne concerne pas seulement Sarrebruck. M. Schuck me le pardonnera. Ce qui importe, c'est que la région en tant que telle soit connectée au monde à l'arrivée et au départ et que nous n'ayons pas à passer par ce goulot d'étranglement de Francfort que personne n'aime.

Je ne veux pas dire que cela a très bien fonctionné jusqu'à présent sans coordination. Il est très utile de réfléchir sur les domaines de coordination auxquels Mme Ries vient de faire référence. Mais en ce qui concerne les destinations et la question du fret ou passagers, c'est grâce à la concurrence - même sans concertation, mais peut-être avec une communication mutuelle - qu'on a en effet trouvé en principe une très bonne répartition, et c'est ce que j'ai appris aujourd'hui. Il y a les spécialistes du fret, il y a d'autres aéroports qui desservent certaines régions plus que d'autres. Lorsque j'ai entendu parler de l'Algérie, il m'est apparu que, dans la région, nous avons une proportion bien visible de citoyens nés à l'étranger qui rendent régulièrement visite à leurs proches en été. À Sarrebruck, la tendance est vers l'Italie, pays d'origine majoritaire chez nous. Je suppose qu'au Luxembourg, c'est le Portugal. Mais cela existe aussi à une échelle plus petite. Nous avons été sollicités car nous avons une population de quelques dizaines de milliers de personnes venant de Bosnie et du Kosovo qui disent qu'ils vont faire venir leur compagnie aérienne. Ils nous proposent de remplir, en août, trois à quatre avions. Cela aurait été impensable dans le passé et n'aurait pas pu être organisé du tout, mais aujourd'hui, il existe des portails et de la publicité virtuelle pour faire savoir à toute la communauté kosovare en Sarre qu'il existe des vols. Je pense que cela pourrait fonctionner.

Monsieur Thieser : Je vais maintenant vous livrer une thèse très provocatrice pour la discussion. Si tout cela est le cas et que nous pouvons également définir ces besoins, par exemple la connexion à Berlin depuis Sarrebruck, les vols de vacances, puis les voyages de personnes originaires du Portugal, de l'Italie, etc. vers ces pays, plus ce qu'a mentionné Isolde Ries et ce qui doit de toute façon être organisé conjointement partout - la sécurité, le recrutement du personnel, la formation, les achats et d'autres choses encore. Si tout cela doit être fait de toute façon, serait-il théoriquement concevable qu'une telle région de 11 millions d'habitants, qui coopère dans de nombreuses structures, qui a même un sommet interrégional transfrontalier, puisse un jour dire : « Nous allons créer, avec les responsables politiques, une société aéroportuaire commune et organiser cette division du travail en fonction des besoins aussi efficacement que la situation le permet » ? Serait-ce une direction, un modèle, un débat qui en vaut la peine, Monsieur Beisel ?

Monsieur Beisel : Ce n'est pas une interrogation inconnue. La question qui se pose en fin de compte est la suivante : cela nous aide-t-il ? Si j'ai trois aéroports et que je les place sous une seule gestion, je ne résoudrai pas un seul problème, tant que je ne réalise pas vraiment des économies ou de nouvelles liaisons aériennes. Restons du côté du marché. Ce matin, nous avons vu de merveilleux exemples de gestionnaires d'aéroport engagés qui veulent tous se positionner dans un créneau avec leur aéroport. Occuper un bon créneau de marché est une garantie de survie. L'aéroport de Liège est très différent de celui de Sarrebruck, et le Luxembourg a un volume de

passagers beaucoup plus important. En fin de compte, il est certain que Sarrebruck et le Luxembourg se font concurrence dans le secteur des passagers, alors que le Luxembourg et Liège le font dans le secteur du fret.

Je ne crois pas à cette devise selon laquelle il suffit de regrouper tous les aéroports sous un même toit. Il y a quinze ans, il a été proposé en Allemagne de créer une Deutschland-Flughafen AG. Cela a échoué pour de nombreuses raisons. Et je peux dire en toute honnêteté qu'il a échoué à cause des intérêts de certains des Länder, qui ont dit : « J'ai mes propres plans pour mon aéroport ici. » Ce n'était pas toujours bon, mais dans de nombreux cas, ça l'était finalement. Parce qu'en fin de compte, la région est responsable de son aéroport, elle doit savoir ce dont elle a besoin pour cet aéroport. La région, c'est-à-dire les élus régionaux, c'est-à-dire l'économie régionale, doit dire : « Nous avons besoin de l'aéroport et de sa connectivité. » Voilà le mot magique : les liaisons aériennes. Si, en tant qu'aéroport, nous apportons de la pollution et du bruit à une région, nous lui offrons en retour une connectivité. La connectivité est toujours bonne pour les voyageurs, qu'ils soient privés ou professionnels. C'est la valeur d'un aéroport. C'est aussi son analyse de rentabilité régionale, où la région dit : « Cela vaut tellement pour moi que j'y vais. »

Je voudrais également dire que je crois que la situation des aéroports régionaux va d'abord se détériorer, mais qu'à long terme, elle s'améliorera à nouveau. Olivier Jankovec a déjà mentionné quelques points : L'économie se détériore, nous avons une législation climatique plus stricte qui nous touche de plein fouet, et nous avons de moins en moins de compagnies aériennes offrant un trafic aérien régional, en particulier du côté du marché, en raison de la grande monopolisation - ou, pour mieux dire, de la consolidation - que nous constatons sur le marché allemand et européen. Tout cela nous coûte des points dans notre position concurrentielle. C'est ce qu'il faut savoir.

Mais à long terme, je vois aussi un grand nombre d'opportunités. Il y a une semaine, j'ai eu de grandes discussions avec Airbus à Hambourg. Airbus m'a fait découvrir les vols climatiquement neutres : les vols électriques avec des avions jusqu'à 20 sièges, car les avions plus grands ne peuvent pas être exploités électriquement. Et ces petits avions ne vont pas dans les grands aéroports, car ces derniers sont tous pleins - en Allemagne comme en Europe. Et Airbus veut utiliser ces avions électriques dans le trafic point à point entre aéroports, et entre petits aéroports. Qu'il s'agisse d'avions électriques ou hybrides, c'est un nouveau développement qui viendra, qui nous aidera également, en tant que trafic aérien, à raconter de manière convaincante que nous voulons des vols plus écologiques. Et avec cette combinaison de nouveaux modèles - je suis honnête : ils arriveront sur le marché dans 15 à 20 ans - plus le fait que les grands aéroports sont de plus en plus saturés et ne sont plus intéressés par la connexion des petits aéroports avec les petits avions, car ils n'enlèvent que les créneaux convoités, il y aura à nouveau un trafic aérien de point à point entre les aéroports régionaux. Ce n'est pas une histoire pour demain !

C'est maintenant une autre façon cachée d'envoyer un message à Franck Dupont : Comme nous n'avons aucune chance à court terme, vous devez nous aider en ce qui

concerne la législation sur les aides publiques. Mais c'est aussi mon message aux représentants régionaux ici présents : Restez aux côtés de vos aéroports, ils ont une chance de se reprendre en main à l'avenir et de continuer à fournir un service à la région.

Monsieur Thieser : Qu'en pensez-vous, Monsieur Alegre ? Êtes-vous d'accord avec ce que votre collègue, M. Beisel, vient de dire, à savoir que la situation deviendra plus difficile à court terme, mais qu'il existe de nouvelles opportunités pour les aéroports régionaux à moyen terme, que ce soit par le biais de vols plus écologiques, de nouveaux avions ou de nouvelles offres de vols ? Êtes-vous d'accord avec cela ?

Monsieur Alegre² : Oui, bien sûr, il existe de nombreuses possibilités pour les aéroports régionaux. Il semble que les principaux hubs aient atteint leur pleine capacité dans une dizaine d'années. Je suis écologiste, mais je n'ai aucun problème pour prendre l'avion. J'adore voler ! Le problème est le CO₂. Dans 30 ou peut-être 20 ans, il sera résolu. Ainsi, plus de gens prendront l'avion. Lorsque vous êtes à Bruxelles - on ne vous le dit pas dans les réunions mais le soir au bar - vous entendez la question : quelles compagnies aériennes et quels avions vont transporter vers l'Europe les 100 millions de Chinois qui viennent chaque année ? C'est ça le problème ! L'Europe se situe à la marge du grand continent eurasiatique. Le trafic court courrier est facilement pris en charge par les trains à grande vitesse, et l'avion aura sa place sur les vols long courrier. Il n'était peut-être pas prévu à l'origine pour cela, mais on va dans cette direction. C'est bon pour les avions et bon pour les compagnies aériennes. Ils ne veulent pas proposer de vols de Barcelone à Madrid. Ils l'ont fait, mais plus maintenant.

Les hubs ne vont pas s'agrandir, les sociétés ne peuvent plus se permettre de construire des aéroports dans les centres. L'Airbus A 318 montre l'échec du modèle à une seule plaque tournante. Je dirais que c'était une grosse erreur, mais les entreprises prennent des risques et parfois cela ne fonctionne pas. Et ici, cela n'a pas fonctionné.

Les hubs sont donc pleins et les gens de Chine, d'Inde ou d'Amérique veulent aller en Europe. Personne ne va d'Amérique à Francfort un jour et repart le lendemain. Les gens prennent l'avion pour l'Europe et y passent trois jours, un, deux, trois semaines en voyage d'affaires ou en vacances. Le Luxembourg est au cœur de l'Europe, tout comme Metz.

Encore une fois : le secteur du transport aérien est une jungle, il y a de la concurrence. Vous êtes situé entre quatre hubs qui fonctionnent maintenant à pleine capacité : Paris, Bruxelles, Amsterdam et Francfort. Les compagnies aériennes doivent signer des accords avec leurs aéroports et elles ont besoin de bons créneaux horaires. Et il faut que ce soient de grandes compagnies aériennes, car elles seules peuvent le faire et elles sont les seules à être utilisées par les passagers. Avec les vols vers la Chine, l'argent est gagné en classe affaires, et non avec les touristes. Les avions d'affaires

² L'intervention est faite en anglais

ont des programmes de fidélité : Miles and More, etc. Si ces gens volent avec Lufthansa et qu'il y a un problème avec le vol, alors il y a quatre ou cinq autres vols de Lufthansa en Chine. Ils ne prendront pas une compagnie aérienne qui n'a qu'un seul vol à destination et en provenance de la Chine, car si vous manquez ce vol ou s'il y a un problème avec l'avion, vous devez attendre trois jours.

Je pense donc qu'il y a beaucoup d'opportunités, mais pas pour tout le monde, seulement pour ceux qui connaissent les règles du jeu - et il y a beaucoup de jokers dans ce jeu. Il y a beaucoup de conseillers qui vous promettent beaucoup d'argent pour vous amener beaucoup de touristes, par exemple d'Argentine, mais tous ceux qui s'y connaissent savent que ça ne marchera pas. Les opportunités sont multiples, mais pas seulement grâce aux aéroports. Il est facile de se rendre à Luxembourg, mais il est difficile d'aller du Luxembourg à Bruxelles, car il n'y a pas de bonnes liaisons ferroviaires. Personne ne l'utilisera donc, ou si quelqu'un veut le proposer, il échouera. Là encore, tout est question de connectivité.

Monsieur Thieser : Cela nous ramène au sujet de la connectivité. - Mais j'aimerais aborder un autre sujet avant d'en arriver au dernier tour. Nous n'avons pas encore abordé un sujet qui est également important et qui est discuté au niveau européen : 29 euros de Londres à Rome - est-ce encore possible ? Faut-il à nouveau donner un prix réaliste à l'avion et faut-il aussi tenir compte des coûts qui en découlent, non seulement en termes économiques, mais aussi pour la société, des nuisances sonores, des mesures de protection de l'environnement, etc. Il n'existe toujours pas de taxe européenne sur le kérosène. L'Allemagne commence à introduire une taxe sur le trafic aérien. Nous venons de parler des compagnies aériennes à bas prix qui se rendent dans les grands aéroports et qui ne profitent pas aux plus petits de toute façon. Que pensez-vous de cette discussion selon laquelle nous avons besoin de prix équitables ? Cela aura alors à nouveau un impact sur le nombre de passagers.

Monsieur Steinhaus : Vous me posez cette question, à moi ? Je ne suis qu'un PDG d'aéroport. Il faudrait la poser à un PDG d'une compagnie aérienne.

Monsieur Thieser : Il n'y en a pas ici pour le moment C'est pour cela que je vous la pose.

Monsieur Steinhaus : Ou à quelqu'un d'une association aéroportuaire.

Monsieur Thieser : Je la poserai plus tard aux autres.

Monsieur Steinhaus : Les prix sont fixés par les compagnies aériennes, mais aussi par les clients : qu'est-ce que le client est prêt à payer ? Je peux seulement dire - j'ai longtemps été consultant en aviation - que les prix en Europe ont en effet baissé ces dernières années. Il semble normal que les gens prennent l'avion de A à B pour le prix que vous venez de mentionner ou même moins, sans se soucier de tous les efforts que cela implique. Il faut vraiment se demander quel est le juste prix. Mais ces prix sont pratiqués par les compagnies aériennes. En tant qu'aéroports, nous avons nos prix et nous en discutons avec nos clients, les compagnies aériennes. C'est pourquoi

vous devriez en fait demander aux compagnies aériennes et aux clients quel est le prix équitable.

Monsieur Thieser : C'est l'heure des résumés. Dites-nous votre opinion!

Monsieur Steinhaus : Que payez-vous lorsque vous partez en vacances en été ? - En sommes-nous encore à la coopération ? Les aéroports de la région coopèrent, bien sûr, et en Europe aussi. Ce sujet sera-t-il à nouveau abordé lors du dernier tour ?

Monsieur Thieser : Bien sûr, nous en parlerons lors du dernier tour.

Monsieur Steinhaus : Nous avons entendu aujourd'hui trois représentants d'associations d'aéroports qui travaillent en étroite collaboration. - Mais peut-être autre chose à propos de votre question concernant la coopération économique. Je viens de dire que j'ai été consultant et que je suis allé voir différents aéroports. Le problème est que les actifs, les infrastructures et les coûts de personnel restent locaux, ce qui signifie que les synergies des aéroports qui fusionnent sont très limitées. En fin de compte, les problèmes opérationnels liés à l'exploitation d'un aéroport restent locaux. Il y a des façons de coopérer, et les aéroports le font. Après tout, nous travaillons tous dans le même secteur, c'est ce qui est l'avantage, et nous avons tous les mêmes problèmes, et bien sûr nous échangeons des idées. Nous n'avons pas à réinventer la roue. C'est pourquoi nous sommes très bien organisés en associations et nous apprenons les uns des autres. ACI, par exemple, est très engagée dans le projet Green Airport, où nous serons bientôt au niveau 2. Bien sûr, il est bon de voir ce que font les autres aéroports. C'est mieux que de se retrouver dans son propre aéroport et de réfléchir à ce que l'on peut faire. Dans ce cas, vous réinventez effectivement la roue.

Les petits aéroports comme nous n'ont pas les capacités en personnel des grands aéroports pour développer des choses. C'est pourquoi il est très important pour nous, en tant qu'aéroports régionaux, de travailler ensemble au sein d'associations et d'apprendre des autres. Nous préférons avoir des solutions « prêtes à l'emploi », des choses qui peuvent être mises en œuvre immédiatement, où vous n'avez pas à faire beaucoup de recherche et de développement. Mon collègue de Sarrebruck peut certainement le confirmer : Le nombre de collègues qui ont le temps de développer des choses ici et chez eux est limité. Cela signifie qu'il est important pour nous en particulier de coopérer à ce niveau, et c'est ce que nous faisons.

Monsieur Thieser : Quels sont les sujets ?

Monsieur Steinhaus : C'est le Brexit et ce qu'il signifie pour nous ou bien les solutions d'enregistrement automatique. Cela sonne toujours si bien quand un prestataire vous dit : « J'ai une solution technique, la reconnaissance faciale et tout ça, mais le diable est dans le détail. Les grands aéroports avec leurs transporteurs hubs ont le temps de faire de la recherche et du développement. Nous, en tant qu'aéroports régionaux, n'avons pas le nombre d'employés nécessaire pour le faire. Nous utilisons une technologie qui a fait ses preuves, comme nos portes ABC au Luxembourg, qui est une technologie qui a fait ses preuves dans les grands hubs. Avec de telles

technologies, de nouveaux procédés, des solutions sur le tarmac, nous sommes très reconnaissants de pouvoir en discuter avec d'autres aéroports. Tout le monde a une bonne idée à un moment donné, et on l'échange. Je viens de mentionner le mot-clé « Green Airport » : Où pouvons-nous devenir plus respectueux de l'environnement, où pouvons-nous économiser du CO₂ ? Mais il ne s'agit pas seulement de CO₂, les aéroports utilisent aussi beaucoup de plastique. Nous y apprenons les uns des autres tous les jours. C'est vrai, nous nous connaissons tous. Cela nous fait également avancer.

Monsieur Thieser : Je me serais attendu à ce que cette histoire ne soit pas tant une histoire de développement, parce que je pense que cela viendra du haut vers le bas, des grands aéroports, parce que les nouvelles technologies vont s'infiltrer dans les petits aéroports. Si cela nous permet en même temps de suivre notre propre voie au niveau régional, cela me convient.

Que dites-vous, Monsieur Beisel, au sujet de la nécessité de rendre les vols plus chers, et avez-vous des propositions concrètes à faire ou à expérimenter en ce qui concerne les aéroports régionaux, la situation dont nous avons discuté toute la matinée, afin de progresser ?

Monsieur Beisel : Je me permets de commencer par la première partie de votre question : L'avion doit-il devenir plus cher ? Je pense que le prix des vols doit être raisonnable. Mais je voudrais également souligner que ce que beaucoup d'entre nous voient dans la publicité n'est pas le prix moyen dans l'avion. Si une compagnie aérienne annonce un billet à 29 euros, c'est le prix qui est effectivement payé par trois ou quatre passagers sur 180 places. Si la compagnie aérienne ne vendait pas au moins 20 billets à 250 euros, le modèle commercial ne fonctionnerait pas car les compagnies aériennes ont généralement besoin de prix moyens qui commencent à 80 euros et vont jusqu'à bien plus de 100 euros, selon les compagnies aériennes. Je vous mets en garde, ne pensez pas que le simple fait de lancer une bonne pub signifie automatiquement que tous les sièges se vendent à 29 euros. Ce ne serait pas faisable!

Nous, les aéroports, nous voulons soutenir une initiative majeure de la Commission. Nous voulons réduire de moitié nos propres émissions de CO₂ d'ici 2030 et être sans émissions d'ici 2050. 250 aéroports en Europe ont déjà adhéré à cette initiative, y compris, d'ailleurs, tous les aéroports allemands, le Luxembourg bien sûr également. C'est notre façon de faire ! Cela coûte tout simplement énormément d'argent. Et au bout du compte, il faut bien que l'argent vienne de quelque part. Le principe du financement par l'utilisateur s'applique au transport aérien, ce qui signifie que les compagnies aériennes doivent payer. Le problème c'est qu'un petit aéroport n'a pas la puissance de marché suffisamment grande pour attirer une compagnie aérienne et offrir une nouvelle liaison. Il ne peut imposer ses prix à la compagnie aérienne, surtout quand celles-ci sont de moins en moins nombreuses. C'est là que la Commission et peut-être aussi la DG Concurrence doivent nous aider à imposer des redevances aéroportuaires compétitives et appropriées. Comme vous le savez, c'est un problème majeur à Bruxelles.

Je crois que nous pouvons tous contribuer au développement durable. Au lieu de rendre les vols plus chers, mon grand message est le suivant : Faisons en sorte que les vols soient plus propres ! M. Alegre a dit la même chose. L'aviation propre signifie des avions modernes et, surtout, une nouvelle forme de carburant aviation, à savoir le kérosène synthétique, neutre sur le plan climatique. Il peut être produit en laboratoire. Mais nous avons besoin de millions de tonnes. C'est faisable. Mais nous avons également besoin d'un soutien de l'État à ce stade. Si nous y parvenons, nous aurons à un moment donné des vols sans CO₂. Telle doit être notre ambition.

Si nous parvenons ensuite à réduire le bruit des avions avec d'autres concepts, dans 20 ans, la Deutsche Bahn devra peut-être se demander si tout le monde ne devrait plutôt voyager en avion, car il n'existe pas de moyen de transport plus ingénieux. Nous n'avons pas besoin de découper le paysage sur des centaines de kilomètres alors que 4 km de piste de macadam suffisent pour vous rendre partout dans le monde. C'est finalement parfait. Il existe, c'est ce qu'il faut voir, des opportunités à long terme.

Que peuvent faire les aéroports régionaux ? Ils peuvent essentiellement apprendre les uns des autres et mettre les choses en œuvre correctement. Nous, les aéroports, devons supporter des coûts énormes en termes de protection de l'environnement et, malheureusement, aussi en termes de sécurité aérienne. En outre, nous n'avons toujours pas de contrôle aérien efficace en Europe, et cela aussi coûtera de plus en plus d'argent. La charge financière pour les aéroports va augmenter. Il s'agit d'organiser le travail des spécialistes entre eux, comme l'a si bien décrit René Steinhaus. ADV, elle non plus, n'est pas une grande association de lobby, mais essentiellement une association professionnelle. Nous travaillons actuellement à une mise en œuvre conforme à l'AESA de la lutte contre les incendies d'aéronefs - comment les pompiers de l'aéroport fonctionnent-ils correctement conformément aux nouvelles exigences de l'Autorité européenne de la sécurité aérienne ? Il s'agit d'un travail de spécialiste en détail, aucun aéroport régional ne peut le faire à lui seul. Mais nous pouvons le faire dans une alliance de 20, 30 ou 40 aéroports. C'est la voie à suivre. Chez ADV, ce ne sont pas seulement les aéroports allemands, mais aussi les aéroports allemands, suisses et hongrois, car tous ceux qui comprennent la langue allemande bénéficient du travail commun des spécialistes. Et ceux qui ne sont pas avec nous sont avec ACI. C'est en fait le seul moyen : réduire les coûts en apprenant les uns des autres.

Monsieur Thieser : Monsieur Alegre, avez-vous quelque chose à nous proposer en plus de cela ?

Monsieur Alegre³ : Vous n'êtes pas mes électeurs, je peux donc dire ceci : il est très difficile de construire un réseau. Quand j'étais élu, c'était déjà un drame de conclure un accord même entre deux villes ! Vous êtes quatre États-nations et encore plus de régions, c'est compliqué ! A votre place, je ferais ceci : Faites venir tous les responsables des aéroports dans une salle et dites-leur : « Vous n'êtes pas autorisé à

³ L'intervention est faite anglais.

sortir tant que vous n'avez pas élaboré une proposition de coopération. » Ce ne sera probablement pas le problème. Peut-être que les élus constituent le problème. Je le sais parce que j'en étais un moi-même. Les patrons des aéroports savent ce qu'ils veulent, ils savent ce qu'ils peuvent se permettre, ce qu'ils peuvent proposer, car ils connaissent leurs capacités et leurs plans d'affaires. Il ne s'agit pas non plus seulement d'accords entre aéroports. Il existe des exemples comme la Finlande, la Suède ou l'Espagne, où tous les aéroports sont entre les mains d'une entreprise publique. Ils travaillent en réseau et distribuent l'argent. Madrid et Barcelone, Alicante et Majorque gagnent de l'argent et soutiennent les autres. Barcelone n'a pas de fret, Saragosse en a beaucoup.

Je sais qu'il est très facile de donner des conseils de l'extérieur. C'est la même chose avec l'éducation des enfants. Mais je pense que vous n'avez rien à perdre. Enfermez les directeurs d'aéroport pendant 24 heures et laissez-les élaborer une proposition.

Monsieur Thieser : Merci beaucoup. - Monsieur Groll, qu'est-ce que vous reprenez de cette discussion du point de vue du Comité économique et social de la Grande Région et en tant qu'homme de l'économie ?

Monsieur Groll : Merci pour la sincérité de votre question. Quelques mots sur le prix équitable et ses effets. J'utiliserai le commerce alimentaire comme analogie : Vous avez Aldi et le boucher bio côte à côte. Les clients décident de ce qu'ils veulent. Cela signifie que si le produit est bon, vous, en tant que compagnie aérienne, vous pouvez également pratiquer un prix plus élevé. Ce qui est important pour la Grande Région, c'est de former ensemble une alternative à Francfort. Peut-être devrait-on, avant de créer une société d'exploitation commune, envisager de coopérer en matière de marketing, en plus de la technologie et de la formation, afin que les citoyens de la Grande Région aient le sentiment : Si je veux aller à Prague, un des aéroports de la Grande Région m'y emmènera. Il devrait alors être possible de le trouver sur un site web commun, par exemple. Une fois que ce site est établi, on peut aussi essayer des choses comme des connexions de test ou des vols spontanés vers des salons ou que sait-je. Ce serait mieux qu'avec les prestataires privés « confus » comme flüge.de, etc.

Monsieur Thieser : C'est une remarque intéressante. Nous pouvons peut-être y revenir dans un instant. - Monsieur Alegre, vous vouliez rajouter quelque chose ?

Monsieur Alegre : Oui, parce qu'un représentant de la Commission européenne est présent. Il est important de rendre plus flexible les aides juridiques et publiques aux aéroports régionaux. Chaque aéroport a des coûts fixes comme un grand aéroport, mais il y a peu de concurrence. Je pense que la Commission européenne a produit de très bonnes directives juridiques, mais je ne pense pas qu'elle ait suffisamment pris en compte les coûts liés à l'exploitation d'un aéroport régional. Il y a des coûts fixes : police, sécurité, incendie, éclairage, tour, etc. Tout cela est bon pour les passagers, mais les coûts sont les mêmes qu'il y ait un vol toutes les heures ou toutes les trois minutes. Cela n'est pas suffisamment pris en compte en termes de compétitivité. Les régions qui disposent d'aéroports régionaux devraient se battre pour plus de flexibilité afin de pouvoir aider les aéroports dans leurs coûts fixes. - Je vous remercie.

M. Thieser : Alors, résumons : Nous avons besoin de plus de flexibilité. Il y a une évolution du trafic aérien qui est difficile pour le moment, mais qui offre à nouveau des perspectives à moyen terme. Il existe des plaques tournantes importantes comme le Luxembourg qui jouent un rôle particulier dans la Grande Région. Il existe de bons produits qui, s'ils sont bons, continueront d'être demandés par les passagers à l'avenir. Les coopérations dans le sens d'une société aéroportuaire commune est, comme je l'ai compris, plutôt indésirable, et l'expérience acquise avec une telle coopération ne semble pas avoir été vraiment réussie. En outre, c'est aux politiques qu'il appartient de décider. Cela ne fonctionnera probablement pas sans une perspective d'avenir après 2024 en ce qui concerne l'aide, la compétitivité et le soutien politique. Nous pouvons approfondir cette question dès maintenant, lors du dernier tour. Tout d'abord, messieurs, je voudrais vous remercier d'être ici. Ce fut un grand plaisir.

Monsieur Steinhaus, votre collègue a présenté ce matin l'aéroport de Luxembourg et les projets d'une ville aéroportuaire. C'est une perspective qui se concrétise maintenant étape par étape et qui va certainement nous occuper à nouveau dans la Grande Région. - Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Discussion finale : Pourquoi nos aéroports sont-ils importants pour la région ?

Monsieur Thieser : Nous enchaînons tout de suite avec le dernier tour, au cours duquel les politiques pourront exprimer leur point de vue sur les perspectives des aéroports régionaux dans la Grande Région. Je voudrais les inviter à monter sur scène :

- Franck Dupont, le représentant de la Commission européenne,
- Mars di Bartolomeo, Vice-Président de la Chambre des députés du Grand-Duché du Luxembourg et membre du CPI,
- Günter Heinrich, Député du Landtag de Sarre et membre du CPI,
- Jürgen Barke, Secrétaire d'Etat au Ministère de l'économie et du transport de Sarre,
- Nico Steinbach, Député du Landtag de Rhénanie-Palatinat et membre du CPI,
- Christian Debève, Membre du Conseil régional Grand Est, qui parlera aujourd'hui aussi au nom d'Edouard Jacque qui ne peut être avec nous, et
- Nicolas Thisquen de la Wallonie, Président du Comité exécutif de SOWAER.

Messieurs, bienvenue. Ce matin, nous avons eu une longue discussion sur la situation dans les différents aéroports. Nous venons d'avoir un débat sur les formes possibles de coopération, y compris la répartition des tâches entre les aéroports. Nous arrivons maintenant au point qui nous intéresse bien sûr, à savoir la perspective à moyen terme.

Je suppose qu'aucun des messieurs ici présents n'est prêt à renoncer à l'un des aéroports régionaux, et cette question ne se pose pas probablement. La question est toutefois de savoir si nous pouvons nous le permettre à long terme, y compris vis-à-vis de nos concitoyens, compte tenu des mesures d'austérité qui ont déjà été mises

en œuvre dans le domaine social et dans d'autres domaines et qui sont encore à prévoir. Nous devons également tenir compte des tendances démographiques, qui sont négatives dans certaines régions. Il y a donc beaucoup de questions qui se posent. Je viens de le mentionner : 80 % des gens ne sont probablement pas du tout concernés par le trafic aérien, car ils ne montent que très rarement ou jamais à bord d'un avion.

Je voudrais commencer par M. Barke, que je connais bien et qui est responsable de l'économie de la Sarre et de l'aéroport régional de Sarrebruck. Comment voyez-vous les perspectives d'avenir parmi les questions que je viens de soulever ?

Monsieur Barke : L'une de vos questions était de savoir si nous pouvons continuer à solliciter les citoyens encore plus longtemps, compte tenu des coûts, s'il ne serait pas préférable d'utiliser les fonds ailleurs. Je répondrais à la première par un oui « franc » et massif. Si vous suivez la situation en Sarre, nous avons commencé à restructurer notre aéroport du point de vue de la gestion des coûts bien avant que la Commission européenne ne publie les nouvelles lignes directrices sur les aéroports, à savoir dès 2012. Nous pourrions atteindre l'objectif de pouvoir gérer l'aéroport en Sarre sans financement public sur nos propres ressources avant 2024. Cela nécessitera quelques conditions de base, mais en gros nous sommes sur la bonne voie car nous avons commencé très tôt.

L'objectif doit toujours être de se rendre plus indépendant du volume de passagers en termes de rentabilité de l'aéroport face à la volatilité du secteur aérien. C'est pourquoi nous appliquons depuis de nombreuses années un système de gestion des coûts très efficace, qui a fait l'objet d'un accord entre le conseil de surveillance, le gouvernement du Land et la direction de l'aéroport. Nous avons réussi à le faire si bien jusqu'à présent. Nous sommes donc bien préparés et nous pouvons dire que l'aéroport n'est plus une charge pour le budget public car il pourra s'autofinancer sur ses propres ressources.

Il faut voir que la région a également besoin d'une certaine homogénéité en termes de charges - coûts de sécurité des vols, etc. C'est un problème spécifique à l'Allemagne auquel nous devons faire face aussi à l'avenir. Je souhaiterais voir une réduction très sensible des charges dans ce domaine. Le sujet de la taxe sur le transport aérien, tel qu'il est actuellement discuté, représente également un défi majeur, du moins pour un aéroport régional situé à la frontière avec le Luxembourg. Nous pouvons déjà constater aujourd'hui que dans le domaine touristique, nous perdons beaucoup de trafic aérien en direction de la capitale au profit de compagnies aériennes à bas prix au départ de Luxembourg - Ryan Air, Easy Jet. Cela montre que c'est le client qui décide du prix. Et si quelque chose comme une taxe sur le trafic aérien entraîne une détérioration durable des prix, cela entraînera des distorsions de concurrence, que nous ne pouvons combattre que de manière harmonisée au niveau européen.

En principe, cependant, je vois de bonnes chances de préserver l'aéroport, et il y a de bonnes raisons pour le faire. Nous sommes le troisième centre automobile d'Allemagne, nous avons le taux d'emploi industriel le plus élevé de toute l'Allemagne

avec 25 % d'emplois industriels, ce qui nous place nettement au-dessus du Bade-Wurtemberg et de la Rhénanie-Palatinat. Et nous avons le plus grand tissu industriel d'entreprises internationales qui dépendent de bonnes connexions pour venir chez nous et repartir. C'est pourquoi l'aéroport est aussi pour nous une porte d'entrée sur le monde et un facteur économique dont nous ne pouvons nous passer. En particulier au moment des changements structurels de notre Land, où le tourisme devient de plus en plus important en tant que moteur de changement structurel, nous sommes naturellement aussi dépendants du trafic entrant. C'est là que l'aéroport est nécessaire - du moins tant que l'infrastructure ferroviaire ne sera pas développée de manière suffisamment durable pour que nous puissions offrir aux gens une alternative de qualité - et c'est pendant cette période que nous le maintiendrons définitivement.

Monsieur Thieser : S'il remplit les critères qui s'appliqueront à partir de 2024, rien ne l'empêche de le faire. - Monsieur Di Bartolomeo, vous avez suivi la Commission Santer, qui a essayé de mettre sur les rails une grande politique régionale des transports. Dans votre discours de bienvenue ce matin, vous avez souligné combien il est important de se rapprocher, d'échanger des points de vue et, avec une certaine empathie, de permettre à nos voisins de faire quelque chose pour changer, peut-être même de leur laisser un peu de trafic qu'ils peuvent peut-être mieux gérer. Si vous faites le bilan du débat d'aujourd'hui : Sommes-nous un peu plus avancés par rapport à votre discours de ce matin ?

Monsieur di Bartolomeo : Eh bien, par exemple, je pense que la présence du représentant de la Commission et son invitation à discuter avec les dirigeants régionaux est une bonne chose. Le fait qu'il ait souligné que nous avons affaire à une nouvelle Commission, un nouveau Parlement européen, me donne l'impression d'une certaine ouverture. Il a eu raison de souligner qu'il ne peut pas parler au nom de son commissaire ou de la Commission dans son ensemble, mais j'insiste toujours sur le fait que la Commission n'est pas un neutre tombé du ciel, pas plus que le Conseil européen et que ce n'est pas de Bruxelles que viennent tous les actes honteux et qu'il n'y a pas d'auteurs anonymes là-bas qui nous imposent des choses. Ce n'est pas vrai ! Nous avons la possibilité d'influencer les choses. Mais nous devons aussi parler clairement !

Si nous exigeons que nous ayons besoin de plus d'aide sur une plus longue période dans l'une ou l'autre région, nous devons également dire à nos citoyens ce que cela pourrait signifier et leur demander s'ils sont prêts à l'accepter. Si on leur propose quelque chose d'égale valeur ou quelque chose de mieux quelques kilomètres plus loin, ils ne comprendront pas nécessairement que nous devons préserver quelque chose de plus cher et qui ne fournit pas nécessairement un meilleur service.

Ce que je retiens de cette conférence, c'est que nos différents aéroports ne partent bien sûr pas tous de la même base. Ici, au Luxembourg, la question de la suppression de l'aéroport ne se pose pas du tout, car nous serions perdus en tant que capitale européenne, en tant que centre de services, sans aéroport. Il est vrai que rien ne pourrait remplacer l'aéroport, que le réseau ferroviaire n'est pas assez dense et que la fiabilité des liaisons entre Bruxelles et Luxembourg n'est pas aussi fantastique que,

par exemple, celle entre Luxembourg et Paris ou Luxembourg et Strasbourg. La question de maintenir l'aéroport ne se pose pas du tout pour nous. Tout d'abord, les citoyens souhaitent avoir une bonne connectivité en matière professionnelle et touristique. Il y a aussi l'argument des emplois que l'aéroport génère directement ou indirectement. Même si l'aéroport ne génère directement que quelques centaines d'emplois, nous atteignons très rapidement des milliers et des milliers d'emplois qui dépendent indirectement de l'aéroport. Il y a, bien sûr, un problème social associé à cela.

Mais ce que je retiens également, c'est que les aéroports ne peuvent pas se soustraire aux réalités. D'une part, il y a la réalité climatique, d'autre part, il y a les citoyens qui n'apprécient pas forcément d'être réveillés toutes les heures de leur sommeil. Je trouve remarquable que ce problème ait été facilement résolu à Liège. C'est impensable et indésirable dans notre pays, même si l'aéroport de Luxembourg a trois piliers : premièrement, les services réguliers de passagers, deuxièmement, les services de vacances et troisièmement, le fret, et puis tout le reste.

Un dernier mot : je pense qu'un aéroport doit avoir une base plus large - pas seulement les avions, les passagers et tout ce qui va avec ou le fret et tout ce qui va avec. Je trouve ce qui se passe à Liège très intéressant. Chez nous, il y a une zone d'activité autour de l'aéroport, nous avons découvert le secteur de la logistique, il est très prometteur en termes de réseau. Il est également important de relier les transports aérien et ferroviaire. Quand un aéroport est autonome, c'est beaucoup plus difficile que lorsqu'il est en réseau avec toutes les autres activités et qu'il invente des activités dont il est le porteur et que ces activités sont aussi capables de porter l'aéroport. Je crois que nous avons réussi à le faire jusqu'à présent.

Je pense que c'est une très bonne chose que nous ayons maintenant cherché un terrain d'entente au-delà de l'esprit concurrentiel naturel, au-delà des habitudes des passagers. Même si l'on considère le tout du point de vue de son propre aéroport, du point de vue des compagnies aériennes, qui se battent avec acharnement, nous devons convenir qu'un aéroport est un facteur important pour un pays comme le Luxembourg et pour les régions qui sont dans certains cas beaucoup plus grandes que le Luxembourg, et que les aéroports ne doivent pas être fermés à la légère.

Monsieur Thieser : Passons donc à Liège. Je viens d'en discuter brièvement avec mon collègue de l'aéroport de Luxembourg, la nouvelle ville aéroportuaire que nous avons découvert ce matin dans l'exposé, il se passe beaucoup de choses ici, et le fret est également un énorme sujet au Luxembourg. Liège est désormais synonyme de cette activité de fret. Nous avons entendu dire que vous y avez acheté des villages entiers, que vous y avez réinstallé des gens. Bien sûr, chaque emploi est important, mais n'y a-t-il pas aussi des limites ? Toutes les mesures sont-elles censées être acceptables quand il s'agit de générer de la croissance et garantir la pérennité d'un tel aéroport ?

Monsieur Thisquen (Président du comité de direction de la Société wallonne des aéroports - SOWAER) : Si vous permettez, pour répondre à votre question concernant finalement cette mainmise foncière pour assurer le développement je me permets

d'expliquer d'où nous venons à Liège. Et c'est la même chose pour Charleroi qui est également géré par la SOWAER. Nous héritons un peu d'une situation similaire à celle des aéroports allemands dont il était question ce matin, qui avaient été auparavant des plateformes militaires. Liège et Charleroi étaient des aérodromes militaires qui, à leur abandon, auraient dû être fermés avec toutes les implications politiques et sociales. Le gouvernement wallon a misé sur une reconversion au civil, que ce soit le passager à Charleroi ou le fret à Liège, avec des investissements colossaux. Depuis une quinzaine d'années, 0,5 milliards d'euros ont été investis en matière d'infrastructure à Liège et à Charleroi et 0,5 milliards d'euros en matière environnementale. On a appelé ce modèle wallon le gaufrier - je ne sais pas si vous voyez les appareils à gaufres - avec une gaufre pour le développement économique et une gaufre pour le développement environnemental. Vous voulez savoir si c'est durable de grappiller les terres des malheureux riverains sur l'autel d'un développement un peu trop axé sur le thème de l'économie ? En Wallonie nous avons fait le pari de ce gaufrier et avons isolé plus de 10 000 maisons, on touche donc au moins 10 000 familles. Luc Partoune l'a expliqué ce matin, on fait ça à Liège, mais aussi à Charleroi. On n'exproprie pas, mais on donne le droit aux riverains de se faire racheter leurs maisons et leurs biens immobiliers par la Wallonie. Ce n'est pas une politique d'expropriation forcée manu militari qui viendrait à exproprier les malheureux riverains, mais c'est un droit que l'on a donné aux riverains de se faire racheter leurs biens pour pouvoir évacuer la zone trop bruyante à leurs yeux.

On s'est évidemment retrouvé à la tête d'un parc immobilier gigantesque. On pouvait alors réinjecter ces biens immobiliers dans la filière résidentielle avec la difficulté de pouvoir gérer ces riverains. Nous sommes encore propriétaire d'à peu près 700 maisons aux environs de Liège et de Charleroi, ce qui n'a rien de social, ce n'est pas du logement social. On a déconstruit beaucoup de maisons pour en faire des zones d'activité économique et pouvoir accueillir Alibaba, AirBridgeCargo ou FedEx, qui est notre plus gros partenaire sur Liège et d'autres. On a réussi à utiliser une certaine résilience territoriale pour recycler finalement tous ces hameaux et ces villages qui allaient subir les nuisances aéroportuaires pour en faire finalement un grand atout. En fait c'est une « pompe à fric », si vous permettez l'expression. Parce que ce n'est pas avec une piste aéroportuaire qu'on va faire beaucoup d'argent, le représentant de la Commission l'a dit ce matin, on est quand même dans un carcan européen extrêmement balisé. La seule façon de rendre un aéroport comme Liège ou Charleroi rentable c'est d'utiliser cette diversification des revenus notamment via le foncier.

Nous avons plus de 350 hectares nets de zones d'activité économique, en sachant qu'on n'oublie pas le domaine environnemental puisque l'Europe nous l'impose. Nous créons des corridors écologiques, nous avons actuellement un peu moins de 100 hectares de compensation environnementale pour gérer également ces zones d'activité économique. J'ai été un peu long, ça aurait peut-être été plus simple avec un petit schéma cartographique, mais c'est grosso modo le modèle wallon que nous avons mis en place depuis 15, 20 ans.

Monsieur Thieser : Oui, la durabilité des mesures d'infrastructure est un sujet qui n'affecte pas seulement le transport aérien, mais aussi la voiture. Tous ceux qui ont

présenté leurs aéroports ce matin ont évoqué la situation du trafic et les liaisons autoroutières. - Je reviens à la question de savoir comment les choses peuvent continuer à l'avenir et comment nous pourrions éventuellement arriver à un concept de transport coordonné à l'échelle de la Grande Région. Il s'agit bien sûr aussi d'une question d'aménagement du territoire, de ce à quoi il doit ressembler.

Dans un communiqué de presse publié hier à l'approche de cette conférence, le club des transports allemands a regretté, d'une part, de ne pas avoir été invité et, d'autre part, que la question de la durabilité joue un rôle plutôt secondaire dans tous ces débats et que les régions traitent plutôt les aéroports comme s'il s'agissait d'un ostensor par ce qu'ils font aussi partie de l'identité régionale. Les aéroports sont effectivement la porte d'entrée au monde. Le représentant du Club des transports a souligné que nous devons développer de nouvelles idées et a également fait des suggestions. Selon lui, un aéroport central devrait en effet suffire. Il a également suggéré de prendre le réseau QuattroPole - c'est-à-dire les villes de Metz, Luxembourg, Trèves et Sarrebruck - et de construire un chemin de fer circulaire. Ceci avec la même détermination et avec les mêmes sommes d'argent que l'on investit dans les aéroports, afin de rendre les aéroports accessibles entre eux ou aux villes, afin de transférer le trafic de la route et, en partie, de l'air vers le rail. Qu'en pensez-vous, M. Heinrich ?

M. Heinrich (Vice-président du Landtag de Sarre et membre du CPI) : Tout d'abord, il faut dire que nous vivons ici dans la Grande Région, qui se caractérise par le fait qu'environ 12 millions de personnes y vivent. Nous avons un produit intérieur brut de 390 milliards d'euros dans la Grande Région. Ces chiffres à eux seuls et le tissu économique international que nous avons dans la Grande Région, le Secrétaire d'État vient de le dire, ne justifieront pas l'existence d'un seul aéroport. Un seul aéroport dans cette Grande Région ne pourra pas le faire. L'engagement en faveur des aéroports de la Grande Région au cours de cette conférence a été clair, et une grande variété d'arguments ont été avancés. Mais je dois dire que les faiblesses des aéroports sont également apparues clairement. Je n'entrerai pas dans les autres, mais je ferai référence à l'aéroport de Sarrebruck. La vraie question est de savoir ce qui parle en faveur de l'aéroport dans chaque région.

Le secrétaire d'État a eu raison de dire que l'aéroport de Sarrebruck est sur la bonne voie en ce qui concerne la question de l'aide publique, et nous parviendrons à être indépendants de cette aide d'ici 2024. Des mesures structurelles ont été prises à cet effet et elles sont maintenant effectives. Je vous présente un argument en faveur de l'aéroport, qui n'a encore joué aucun rôle aujourd'hui. J'ai été surpris que Monsieur Schuck ne l'ait pas évoqué. L'aéroport de Sarrebruck revêt un intérêt national en matière de sécurité pour la République fédérale d'Allemagne et sert à garantir que la République fédérale peut remplir ses obligations en matière d'alliance. Je viens de parler à M. Schuck. Quatre fois par an, la Bundeswehr, donc l'armée allemande décolle et atterrit sur place avec le Transall - et j'espère, dans un avenir pas trop lointain, avec l'Airbus A400 - au seul point de débarquement du sud-ouest de l'Allemagne. La brigade aéroportée 1, la brigade sarroise, a son quartier général à Sarrelouis, Merzig et

Lebach. En termes de proximité de l'aéroport, c'est donc un très grand avantage stratégique qui est important pour la République fédérale d'Allemagne.

Je ne veux pas manquer de souligner la proximité de l'aéroport avec l'Université de la Sarre. L'université est un haut-lieu de la sécurité des données avec des institutions telles que l'Institut allemand d'intelligence artificielle ou l'Institut Helmholtz. Hier, j'étais à une manifestation de la Caisse d'Épargne de Saarlouis, qui portait sur la science des matériaux. L'université est également un haut-lieu dans ce domaine. Mais les scientifiques internationaux ne peuvent s'y rendre que s'il existe une bonne connexion, et l'aéroport de Sarrebruck est exactement la bonne adresse pour cela. Nous ne pourrions pas nous passer de cet aéroport. Ce sont des arguments qui contribuent au maintien de cet aéroport. Il n'est pas non plus en concurrence avec les chemins de fer. La Commission 3 est en train de préparer une initiative pour promouvoir le transport ferroviaire transfrontalier. Le réseau urbain QuattroPole vient d'être mentionné ; nous ne prenons pas l'avion de Metz à Sarrebruck, ni à Luxembourg, nous voulons une liaison ferroviaire à un prix abordable. L'aéroport et les liaisons ferroviaires sont les éléments qui feront avancer cette région.

Permettez-moi de le répéter, en termes de produit intérieur brut et de taille de la population, un seul aéroport ne pourra pas faire face à cette tâche. Ceux qui resteront sur le marché sont ceux qui seront viables. La concurrence stimule les affaires, ce qui est une bonne chose. Liège vise en particulier le secteur du fret, et ce avec beaucoup de succès. Ce secteur ne jouera certainement pas le même rôle pour nous. Les Sarrois aiment les courtes distances, ce qui compte en faveur de l'aéroport de Sarrebruck. Je suis fermement convaincu et confiant, sur la base de ce que le secrétaire d'État vient de dire, que nous atteindrons l'équilibre économique avec cet aéroport d'ici 2024. Toutes les prévisions indiquent que le transport aérien est un secteur en croissance, et nous en profiterons certainement tous.

Monsieur Thieser : Vous avez parlé du transport aérien et du rail - j'insiste là-dessus. J'aurais aimé pouvoir venir en train ce matin, mais je n'ai malheureusement pas pu. C'était tellement compliqué que je n'aurais probablement pas pu respecter le début de la conférence. - Christian Debève, pourquoi l'aéroport de Metz-Nancy est-il indispensable ?

Monsieur Debève (Conseil régional Grand Est, Délégation sur le domaine aéroports) : Je veux d'abord préciser que nous sommes l'aéroport le plus modeste, on l'a vu ce matin avec la présentation. Je ne veux pas faire Astérix le Gaulois, même si la réalité s'y prêterait. Nous avons une problématique verticale avec le périmètre de la Grande Région qui nous occupe aujourd'hui et une problématique horizontale, puisque notre nouvelle région est formée de trois anciennes régions avec trois anciens aéroports. Il y en a même un quatrième avec l'EuroAirport de Basel-Mulhouse de dimension internationale et presque 9 millions de passagers cette année.

Monsieur Thieser : Si je peux ajouter brièvement, il y a aussi l'aéroport de Strasbourg, dont nous n'avons même pas parlé aujourd'hui, avec une très bonne connexion autoroutière.

Monsieur Debève : Je vais y venir. Pour terminer sur l'EuroAirport, celui-ci aura un jour entre 12 et 15 millions de passagers, c'est donc un aéroport tout de même important. Un des trois aéroports cités est l'aéroport de Vatry qui est proche de Paris, mais est aujourd'hui presque vide, il faut bien le dire. Ce sont pourtant de belles infrastructures en bon état. L'aéroport de Metz-Nancy n'a pas de résultats extraordinaires, ni en termes de fret ni en termes de passagers. L'aéroport de Strasbourg est en bonne croissance avec presque 1,3 millions de passagers, mais n'est pas un aéroport énormément florissant. Il a subi de plein fouet le TGV et a perdu 1 million de passagers l'année de la mise en service du TGV, donc la moitié sur un an. Imaginez pour chacun de vos aéroports qu'on vous dise, l'année prochaine moitié moins de passagers, alors vous voyez l'impact que ça peut avoir.

Nous avons une double problématique, la problématique qui nous occupe aujourd'hui et la problématique de la taille de la Région Grand Est qui est un peu plus grande que la Belgique, donc ce n'est vraiment pas simple. Surtout que chaque aéroport a sa propre structure, son propre mode de gouvernance et une structure juridique différente, ce qui n'est pas pour aider les choses. On parle ici de coopération, mais on n'y arrive déjà pas trop chez nous, alors j'espère qu'on va prendre des leçons dans la Grande Région pour avancer.

Je n'ai jusqu'à présent entendu personne dire, finalement mon aéroport n'est pas important, on va s'arranger avec l'autre et on va faire mieux. Mais chacun a raison de dire ça, parce qu'en fait c'est important. C'est pour ça que chaque région a créé son aéroport avec plus ou moins de succès. C'est important parce que c'est un atout de développement économique avec l'emploi et la dimension sociale. Personne aujourd'hui ne va dire : « Allez, on ferme un aéroport. » Je ne parle même pas du coût politique électoral que chacun a en tête et que personne n'exprime, mais ça existe aussi. Deuxièmement, quelle image de défaitisme ça donnerait à la population, parce qu'un aéroport a une image positive, donc ça joue. L'aéroport est également un pôle d'aménagement du territoire. Dans bien des cas, à part les gros aéroports à fort trafic, la dimension aménagement du territoire économique est la solution de substitution qui en fait va prendre le pas sur le trafic. Quand de l'Inde, de la Chine ou du Brésil on regarde la carte de l'Europe, on se rend compte que l'Europe c'est petit. Quand les gens viennent, ils regardent d'abord s'il y a un aéroport, quelle que soit sa taille. S'il n'y a pas d'aéroport, c'est déjà mal parti, par exemple pour un chef d'entreprise. C'est important d'avoir un aéroport, ça joue sur l'image et sur l'attractivité économique, on paye aussi un peu pour être dans une certaine catégorie. Ce n'est pas forcément un raisonnement économique, il y a aussi une dimension politique. Si les aéroports n'étaient que des entreprises avec un raisonnement purement économique, la plupart des aéroports qui ne sont pas rentables seraient fermés, mais il s'agit aussi de l'attrait du territoire, de l'aménagement économique. C'est pareil avec le tourisme, si on veut faire venir du charter, les gens regardent en premier où ils peuvent atterrir. Les citoyens voient surtout où ils peuvent aller, mais ce qui peut intéresser les politiques c'est le nombre de personnes qui atterrissent et qui viennent dépenser leur argent chez nous. Voilà pour répondre à votre question.

Je dirais aussi qu'il faut bien sûr avoir de la coopération, échanger les bonnes pratiques et cetera, mais on est tous concurrents, ce qui n'est pas forcément mal non plus. Il y a des choses sur lesquelles on devrait être dans la même catégorie de contraintes. On a parlé de la sécurité sur laquelle l'Europe doit apporter une dimension pour avoir tous les mêmes contraintes. C'est la même chose pour les taxations, si on pouvait tous avoir les mêmes taxes on pourrait tous jouer dans la même cour, c'est important. Et puis il y a évidemment l'énorme challenge environnemental. Chacun voit qu'au-delà de la mode actuelle c'est également très important et c'est donc quelque chose sur lequel on doit réfléchir. Voilà ce que je dirais globalement sans être trop long.

Monsieur Thieser : Merci - Nico Steinbach du Landtag de Rhénanie-Palatinat, vous avez l'aéroport de Hahn. Nous parlions des compagnies aériennes à bas prix, qui se dirigent maintenant de plus en plus vers Francfort-sur-le-Main. C'est difficile à Hahn, nous l'avons entendu dans le débat de ce matin. Y a-t-il quelque chose que vous pouvez offrir de la part de Hahn qui va au-delà des connexions que vous avez actuellement, y compris la division du travail, les mesures d'infrastructure communes en termes de technologie, de maintenance, de fret, où vous aimeriez voir les politiques peut-être mettre un accent particulier ici afin de mener l'aéroport de Hahn vers un avenir sûr en tant qu'aéroport régional ?

Monsieur Steinbach : Permettez-moi de dire à l'avance : la Rhénanie-Palatinat, c'est évidemment plus que l'aéroport de Hahn. L'aéroport de Hahn, comme nous l'avons entendu ce matin, est un immense projet de reconversion, mais nous sommes aussi stratégiquement situés de telle sorte que nous avons de grands aéroports le long de nos frontières du Land : Cologne au nord, Luxembourg et Sarrebruck à l'ouest, et Francfort. Il faut 20 minutes en train de Mayence à l'aéroport de Francfort. Nous sommes donc bien couverts tout autour. L'aéroport de Hahn en tant qu'aéroport régional est le résultat de la conversion, nous l'avons entendu ce matin.

Soit dit en passant, ce n'est pas le seul projet de ce genre. Ma circonscription électorale est celle de Bitburg-Prüm, nous sommes un voisin direct du Luxembourg. Nous avons l'aéroport de Bitburg. À l'époque, l'aéroport de Bitburg a été utilisé dans un effort important - le modèle de Bitburg - dans une mesure de conversion - hors transport aérien, heureusement. À l'époque, des efforts ont également été faits par les élus locaux pour l'utiliser pour le transport aérien, mais, Dieu merci, cela n'a jamais abouti, car l'essentiel est qu'une telle chose doit avoir un sens sous deux angles différents. Premièrement, d'un point de vue régional - y a-t-il un besoin ? Dans ce cas, vous pouvez essayer de combler un écart raisonnable avec l'argent des contribuables. Ce faisant, il faut également tenir compte de l'aménagement du territoire : Quelle est la zone de chalandise couverte ?

Cela pourrait bien être une perspective pour l'aéroport de Hahn après sa privatisation - c'était une voie longue, difficile et rocailleuse. Une voie vers 2024 y a été convenue avec les investisseurs privés et la Commission européenne : Qu'y a-t-il d'autre en matière d'aides à l'investissement, d'aides au fonctionnement, etc. ? La discussion de ce matin m'a déjà donné l'espoir que la question continuera à être traitée avec raison et bon sens au-delà de 2024 et qu'il y aura peut-être une perspective - peut-être pas

dans la même mesure que jusqu'à présent, mais dans une moindre mesure, si les arguments que je viens de mentionner correspondent à la situation.

À Mayence, il y a régulièrement de grandes manifestations à cause du bruit des avions de l'aéroport de Francfort. En ce moment, le nombre de mouvements d'avions qui passent au-dessus de Mayence vers l'aéroport de Francfort est très intense, on se croirait à Palma de Majorque à l'aéroport, avec un gros avion bimoteur qui descend toutes les 50 secondes. Je me demande parfois pourquoi nous ne parvenons pas à détourner de grands volumes de trafic aérien vers Hahn, en particulier dans le domaine du fret. Le 21 novembre, nous aurons l'ouverture du passage de la Moselle supérieur, donc nous relierons la région de Rhin-Main au Benelux par une route fédérale, afin de ne pas avoir à descendre à la Moselle et à remonter. C'est une infrastructure qui peut aider le site du Hahn, qui, soit dit en passant, peut également aider les autres régions en termes de mise en réseau.

Je voudrais mentionner un aspect tout à fait différent. Malgré toute la discussion sur l'existence des aéroports, je suis pragmatique dans la mesure où je dirais qu'il ne faudra pas non plus insister à n'importe quel prix sur le maintien des aéroports - je rappelle Bitburg, qui, Dieu merci, n'était pas maintenu en tant qu'aéroport à l'époque. Mais nous verrons aussi que la question de la durabilité doit être abordée avec beaucoup plus de vigueur, ce qui a également été souligné par le secteur aujourd'hui. Il existe peut-être des technologies alternatives, mais dans le monde en réseau que nous avons aujourd'hui, avec la numérisation jusqu'au dernier village, nous ne pourrons pas éviter les destinations dans les régions.

Monsieur Thieser : Le public a-t-il des questions ? - Voilà. Ensuite, Monsieur Dupont sera présent pour faire une déclaration importante.

Monsieur Engler (question du public) : Je m'appelle Knut Engler Je voudrais, si vous me le permettez, faire une remarque un peu pointue. Le sujet était « Opportunités de coopération ?! ». J'ai entendu un nombre incroyable d'arguments expliquant pourquoi les aéroports régionaux sont si importants. J'ai entendu cet argument spécifiquement pour chacun des aéroports régionaux représentés ici. Cependant, j'ai relativement peu entendu parler de la manière dont nous pouvons rationaliser les coûts fixes existants et les coûts variables par le biais de la coopération. Comment, par exemple, pouvons-nous utiliser le marketing conjoint pour faire connaître au monde les spécificités de chaque aéroport individuel ? Comment pouvons-nous créer de la visibilité et ainsi accroître conjointement les forces de tous les aéroports ? J'ai entendu beaucoup de choses d'un point de vue individuel. Vous pourriez peut-être en reparler.

Monsieur Thieser : Je voudrais ajouter cela : Nous avons parlé de ce sujet au déjeuner. Laissez-moi vous donner un exemple. Tout le monde connaît Google Maps. Si j'y tape une connexion de destination à destination, le programme m'indiquera le chemin à suivre pour y arriver. Je prends d'abord le train, puis je dois marcher pendant 10 minutes, puis je monte dans le bus, puis je marche encore 10 minutes, puis j'arrive à destination. Si je veux prendre un vol de Nuremberg à Sarrebruck, ce n'est pas possible pour le moment, car il n'y a pas de connexion directe. Je n'arrive pas à obtenir

une offre en marketing qui dise : « Prenez l'avion jusqu'à cette ville, puis le train à partir de là, et vous serez là à telle ou telle heure ». Ce serait bien si on pouvait alors acheter le billet immédiatement en un seul clic. Mettre en place ce type de marketing afin de le rendre plus rapide, plus visible, plus transparent et plus gérable pour les voyageurs de la Grande Région et au-delà, tel devrait être l'objectif que l'on pourrait viser dans le monde numérique, qui a toutes les possibilités de rendre les voyages plus faciles, moins bureaucratiques et plus directs. Mais cela n'existe pas dans la Grande Région. Le questionneur a posé une question sur la commercialisation conjointe, et je pense vraiment que c'est une question importante. Comment progressons-nous dans ce domaine ? - Qui souhaite répondre ?

Monsieur Barke : Je pense que la première chose que nous devons faire dans cette discussion est d'être honnête. Je suis très favorable à ce que nous parlions d'une plateforme de marketing qui montre comment se rendre de A à B le plus rapidement possible. Mais je crois que des fournisseurs comme HRS ou AirBnB n'ont pas demandé d'agence gouvernementale, mais ont plutôt découvert une lacune de marché pour proposer un service et une plateforme, l'ont développée et en font donc une activité commerciale. Nous devrions simplement supposer qu'il y a beaucoup de personnes intelligentes qui sont familières avec ces technologies, mais une telle plateforme n'existe pas encore.

Monsieur Steinhaus (à partir de l'audience) : Le produit existe bel et bien. Il existe pour les vols. Je ne veux pas faire de la publicité pour des sites web maintenant, mais je peux dire aujourd'hui pour les vols : Je veux aller de Sarrebruck à X, puis je peux cliquer sur « seulement l'aéroport de Sarrebruck ou les aéroports des environs ». Cela existe aujourd'hui. Je l'utilise tous les jours quand je veux savoir comment aller de A à B. Ces produits existent, ce sont des fournisseurs privés. Puis je clique et je réserve le vol. Ils m'offrent aussi des chemins de fer. Cela existe bel et bien sur le marché aujourd'hui, vous n'avez pas besoin de le réinventer.

Monsieur Thieser : Je voulais dire : je veux prendre l'avion de Dresde à Sarrebruck. Puis une fenêtre s'ouvre et me dit : « Prenez l'avion pour Francfort, descendez l'escalier, prenez le train et à 17 heures vous serez à Sarrebruck ?

Monsieur Steinhaus : Oui, ça existe. Je ne veux pas nommer de sites web pour l'instant. Il existe depuis plusieurs années et connaît un grand succès. Vous n'avez pas besoin de le réinventer.

Monsieur Engler : Mais vous ne pouvez pas réserver l'ensemble de votre voyage à travers de ce site.

Monsieur Barke : Je voulais juste dire que s'il y a un marché pour cela, il y aura des prestataires. Nous avons maintenant entendu dire qu'il y a déjà des prestataires. Il existe peut-être des projets encore meilleurs.

Sur le thème de l'exploitation des synergies. Les petits aéroports sont comme les petites banques. Dans le contexte de l'environnement réglementaire, les petites

banques auront de plus en plus de mal à prouver qu'elles satisfont aux exigences de Bâle III, aux exigences réglementaires, aux fonds propres de garantie, etc. Nous devons donc développer des solutions à cela. Pour les caisses d'épargne, par exemple, c'est ce que fait l'Union des caisses d'épargne. Elle élabore des modèles sur la manière de relever ce défi, ce qui est très coûteux pour une petite banque. Cette structure développe un produit, les banques l'utilisent conjointement.

Comme on vient de le dire, nous pouvons très bien coopérer sur des questions telles que les règles imposées par l'UE et la sécurité lorsqu'il s'agit de développer de nouveaux concepts de sécurité dans les aéroports. Tout le monde n'est pas obligé de le faire individuellement. Les règles sont les mêmes pour tous, les concepts peuvent être développés ensemble. Il en va de même pour les exigences en matière de sécurité incendie selon l'AESA. Mais je ne peux pas envoyer mes pompiers d'Ensheim à Metz s'il y a un incendie là-bas, car votre aéroport brûlera avant que mon engin de pompiers n'arrive. C'est là que la coopération s'arrête. Et parce que les pompiers doivent être présents à l'aéroport et parce que nous devons avoir du personnel de sécurité à l'aéroport, nous avons toujours besoin d'un certain volume d'affaires critique pour financer les coûts fixes engendrés par l'infrastructure aéroportuaire. C'est la question de la quantité critique.

Je suis tout à fait favorable à ce que nous parlions honnêtement du fait qu'il existe des formes de coopération, mais elles ont leurs limites. Il a également été question aujourd'hui de la possibilité de répartir les activités aériennes. Certains font le trajet Sarrebruck-Berlin, tandis que Metz dessert Nice. Imaginez que mes collègues et moi soyons assis ensemble et que nous nous repartissions les activités aériennes. Je dirais alors : « OK, je vais garder les lignes qui sont stables depuis dix ans, et les affaires critiques - comme le tourisme dans les pays du monde où les troubles sévissent actuellement et dont je ne sais pas comment ils vont évoluer - je les abandonne. Cela va-t-il fonctionner ? Comme chacun a des situations de coûts critiques, il veillera toujours à maintenir son activité stable. Et il essaiera de partager avec d'autres le risque qui est un risque pour lui - et cela dans des situations de coûts où beaucoup ont du mal à atteindre les objectifs d'ici 2024. Bien que cette idée soit bonne, elle est sans espoir en termes de mise en œuvre car la coopération a ses limites en raison de l'hétérogénéité des différents aéroports et de la nécessité pour chacun de maintenir son activité en raison de l'importance des aéroports pour les régions. Et si nous ne sommes pas honnêtes à ce sujet, nous discutons dans le mauvais sens.

Mais l'approche consistant à coopérer, à développer un produit et à l'utiliser conjointement face à des exigences réglementaires qui touchent tout le monde et qui entraînent des coûts pour de nombreux individus est bonne. C'est, je crois, également l'approche du CPI : Faire ce qui est faisable et ne pas se contenter de discuter de l'impossible pour ensuite rentrer chez soi et dire : « Nous avons eu une bonne discussion. » Je pense qu'il existe des approches très spécifiques, et j'en ai mentionné une qui pourrait être adoptée. Mais il faut aussi faire preuve de réalisme dans une situation où le marché de l'aviation est en train de se consolider en se concentrant sur les grands aéroports, et où de nombreux petits aéroports régionaux doivent

maintenant voir qu'ils sortiront indemnes de la vallée des larmes pendant les cinq prochaines années.

Je suis également d'avis qu'il y aura une renaissance des aéroports régionaux après l'assainissement du marché, mais nous devons d'abord passer par la vallée des larmes. Cela ne peut se faire qu'à travers une gestion rigoureuse des coûts et une forte concentration sur les activités principales de nos créneaux individuels et que nous devons développer en conséquence.

Monsieur Thieser : Monsieur di Bartolomeo voulait aussi dire une phrase. Ensuite, c'est au tour de Monsieur Dupont.

Monsieur di Bartolomeo : Ma question ne rentre peut-être pas directement dans le cadre de ce panel, mais elle relève du cadre de la conférence dans son ensemble. Je suis d'accord pour dire que nous ne devons pas nous faire d'illusions. Certains des aéroports de la Grande Région sont complémentaires, mais ils sont aussi concurrents. Cette concurrence est exacerbée par le fait que nous ne maîtrisons pas tout, mais que les clients et les compagnies aériennes sont des décideurs qui nous imposent beaucoup de choses. Ce matin, il y a eu des propositions pour une meilleure coopération en matière de sécurité, de maintenance et d'information sur ce que l'un offre et l'autre propose. Je ne me considère pas comme mal informé, mais j'ai beaucoup appris aujourd'hui sur les différents aéroports, ce que je ne savais pas auparavant.

Le principal mérite de cette conférence est que les politiques se préoccupent de tous les aéroports et pas seulement du leur, que nous échangeons des informations, que nous connaissons maintenant mieux les forces et les faiblesses des différents aéroports et que, lorsque nous ne sommes pas des concurrents directs, nous pouvons transmettre de meilleures informations à nos concitoyens afin qu'ils ne doivent pas faire quelques centaines de kilomètres de plus pour obtenir un service qu'ils n'obtiendraient peut-être pas au Luxembourg ou à Sarrebruck, mais dans un autre aéroport. J'ai vu cela à Metz, où il y a une très bonne connexion avec la zone algérienne, je ne le savais pas. Pourquoi prendre l'avion de Luxembourg via Paris vers l'Algérie alors qu'il est beaucoup plus pratique de s'y rendre depuis Metz ? Il existe quand même un grand besoin d'échanger des informations là où nous sommes complémentaires et de transmettre ces informations à nos citoyens. Nous ne l'avons pas fait jusqu'à présent. Peut-être ne l'avons-nous pas fait parce que nous nous considérons plus comme des concurrents que comme des partenaires dans une certaine mesure.

Monsieur Thieser : Monsieur Dupont, vous avez écouté longtemps, vous avez pu faire une évaluation en direct sur place. Maintenant, vous retournez à Bruxelles et demain vous serez de retour à votre bureau avec le dossier « Aéroports régionaux de la Grande Région » sur la table. Que retirez-vous de la conférence, qu'avez-vous appris ici ? Voyez-vous qu'il doit y avoir une perspective après 2024 ?

Monsieur Dupont : Une perspective au-delà de 2024 pour que les aéroports continuent à exister ? Oui, évidemment. Moi je retiens deux choses d'aujourd'hui. Je comprends qu'un certain nombre d'aéroports ait besoin de clarté. C'est bien de savoir qu'on a une règle jusqu'à 2024, je pense plus à nos amis du côté allemand qui ont cette perspective 2024 en cible et sont pour beaucoup capables de couvrir leurs coûts de fonctionnement. C'est ce que nous avait dit déjà l'association des aéroports allemands. C'est peut-être lié au fait que ces aéroports allemands ont commencé plus tôt que ceux d'autres pays, mais également parce qu'ils sont généralement un peu plus gros que ceux par exemple du côté français. Je retiens aussi que par contre du côté français les perspectives d'arriver à couvrir les coûts de fonctionnement sont moins claires, en grande partie à cause de la taille des aéroports, de la densité de population, du type de population, du type d'activité qu'il y a autour. Dans ce cas-là, le besoin de clarté est plus important parce qu'on ne peut pas se réveiller en 2023 en disant, finalement les règles vont être ça, il faut qu'on les exécute. C'est le message que je retiens et que je vais rapporter à mes décideurs, car c'est eux qui vont nous donner le calendrier. Il faut aussi bien comprendre que nos règles ont un impact sur la manière d'organiser les aéroports et que le plus tôt est le mieux.

Je veux également faire un commentaire par rapport à l'assistance pour l'optimisation des coûts. Je pense que c'est un élément très important. Premièrement, les opérateurs d'aéroports sont très conscients de ça, on travaille beaucoup avec eux, ils n'attendent pas les subventions, ils veulent opérer de manière équilibrée. Néanmoins, ça donne un peu plus de marge quand on sait qu'on peut avoir des subventions.

Je reviens sur le principe des aides d'État qui sont interdites dans l'Union européenne. Mais il y a des exceptions pour les autoriser. Tout ce dont on parle sont donc des exceptions aux règles. Les pires des aides qui existent sont les aides au fonctionnement, parce que c'est très distorsif, ça permet de pérenniser des activités qui ne sont pas viables. Les lignes directrices de l'aviation sont les seules qui pérennisent des aides au fonctionnement, les autres types d'aide au fonctionnement autorisées sont ce qu'on appelle « Rescue and restructuring » pour les compagnies en difficulté. Ça existait également dans les lignes directrices du secteur bancaire dans le cas de la crise, mais c'était vraiment une exception très particulière. Les lignes directrices de « Rescue and restructuring » disent, qu'une compagnie en difficulté peut recevoir une aide au fonctionnement sous certaines conditions. Mais c'est une fois tous les 10 ans, et en contrepartie elle doit mettre en place un plan de restructuration, elle doit donc contribuer.

Dans les lignes directrices de l'aviation il n'y a rien de tout ça. Celles-ci reconnaissent, comme l'on dit la plupart des élus ici présents, que les aéroports régionaux ont une vocation qui va au-delà du simple aspect économique de gérer une entreprise. Ça doit pourtant être une piste de l'instruction pour nous. Si nous modifions ou étendons nos règles après 2024, faudrait-il qu'en contrepartie de recevoir des aides après cette période certains types d'aéroports en fonction de leur taille ou d'autres critères s'engagent à réaliser des actions pour réorganiser les aéroports ? Je pose la question, je n'ai pas la réponse, je ne suis pas moi-même gestionnaire d'aéroports. Ça fait partie des questions que nous allons nous poser. Étant donné qu'il n'y aura plus d'aides

d'État à partir de 2024. Si on veut déroger à cette règle ou aller au-delà de 2024, que va-t-on demander aux aéroports en contrepartie ? Ça c'est une vraie question. Je ne vais pas repartir d'ici avec une réponse parce que nous n'avons pas encore vraiment discuté de ce sujet, mais je vous invite à y réfléchir. Il vaut mieux que ce genre de propositions vienne du terrain, des gestionnaires d'aéroports, des élus qui gèrent ces problèmes au quotidien plutôt que de quatre fonctionnaires dans un bureau à Bruxelles, qui finalement vont faire quelque chose qui paraît bien, mais qui en réalité ne sera pas opérationnel. Je caricature, parce que dans la pratique on ne travaille pas comme ça, on travaille toujours avec les gens de terrain. C'est un point qui est vraiment important pour moi. Je repars avec cette suggestion pour vous, mais je repars aussi avec l'information que nous devons travailler assez rapidement pour que vous ayez un peu de clarté dans les années à venir.

Monsieur Thieser : C'est en fait une belle conclusion que nous pouvons emporter chez nous, pour savoir quoi faire dans les années à venir. Monsieur Debève, vous aviez quelque chose à ajouter ?

Monsieur Debève : Très court. Je rejoins les deux derniers intervenants. Je ne veux pas anticiper sur la conclusion de la présidente de la commission, mais je veux dire que c'est une bonne conférence. Je remercie à mon tour les organisateurs, parce que c'est toujours utile de parler entre nous, on apprend toujours des choses. Je reprends la formule de tout à l'heure, je crois qu'on peut mettre en place une forme de coopération, si on est assez honnête et réaliste pour dire qu'elle doit avoir des limites. C'est là-dessus que nous allons avancer. Nous sommes concurrents par certains aspects, complémentaires par d'autres. Faisons les choses qu'on peut faire ensemble, la sûreté, la sécurité, l'information, déjà on aura fait un pas, et puis on verra à la prochaine conférence.

(Applaudissements.)

Monsieur Thieser : « Faisons-le », c'est ce qu'on pourrait conclure. - Je ne peux que vous remercier. La discussion a été très intense depuis ce matin. J'espère que nous avons abordé tous les aspects pertinents. S'il y a encore un aspect important qui serait passé à travers les mailles du filet, je vous demande de vous exprimer maintenant. - Sinon, je voudrais remercier les participants de cette discussion ainsi que les panélistes des deux autres groupes. - Le dernier mot revient à l'organisatrice, Isolde Ries, présidente de la Commission des transports du Conseil parlementaire interrégional.

Perspective d'avenir

Madame Ries : Merci, Monsieur Thieser. Mesdames et Messieurs ! Un grand merci à tous ceux qui ont participé à la conférence, qui ont pris part avec enthousiasme aux discussions, qui ont organisé et animé cette conférence !

La manifestation d'aujourd'hui a montré que le Conseil parlementaire interrégional et nous tous sommes engagés en faveur des aéroports de notre Grande Région dans

tous les domaines, de l'innovation aux conditions d'implantation et de travail. Dans notre monde globalisé, l'avion relie plus que jamais les personnes, les pays et les marchés, et il ne pourra pas être facilement remplacé.

Pour moi, les éléments essentiels suivants ont émergé aujourd'hui : Nos aéroports dans la Grande Région ont une importance économique régionale considérable. La petite taille des aéroports a également ses avantages, avec des temps de traitement courts, de bons services et des parkings aux prix abordables.

La conférence a montré l'importance de notre réseau d'aéroports polycentrique, où l'accent doit être mis non seulement sur le pays individuel à petite échelle, mais aussi sur l'Europe. Encore et toujours, nous sommes une Grande Région, nous sommes des pays différents, même si les aéroports sont si proches les uns des autres. Nous sommes des pays différents, donc les aéroports sont justifiés. Les sites aéroportuaires de la région se complètent - malgré des différences structurelles - en raison de leurs orientations et modèles économiques différents.

Assurer la viabilité future est d'une grande importance pour la force économique et la poursuite du développement économique de la région. La force d'innovation d'une région bénéficie d'un bon accès aux marchés et aux autres zones économiques, qui ne peuvent pas toujours être atteints par le train, souvent seulement par avion.

Enfin et surtout, les aéroports sont des employeurs importants et attractifs dans la région, nous en avons discuté lors du premier panel. Ils servent à répondre aux besoins de mobilité de la population, tant des voyageurs privés que des voyageurs d'affaires.

Bien sûr, le débat sur le climat doit également être mené dans ce contexte, et nous l'avons fait aujourd'hui. De meilleures liaisons ferroviaires peuvent-elles constituer des alternatives ? Ils pourraient l'être, cela a été dit. Si je peux être n'importe où en trois heures, je n'ai pas besoin d'un avion, car les temps d'enregistrement font que le temps de voyage en avion est plus long. Mais ces alternatives ne sont pas disponibles, donc cette question ne se pose pas du tout pour le moment. Un meilleur service ferroviaire n'est pas disponible gratuitement non plus. À cet égard, cette discussion doit être menée avec sérieux.

Nous avons également discuté de la manière dont les transports aériens vont changer, le mot clé étant « vols sans CO₂ ». Nous devons être prêts à investir dans des technologies aéronautiques respectueuses du climat et dans des carburants alternatifs - mot-clé « vol électrique ». Cela peut également contribuer à lutter contre le largage de carburant, le déversement de grandes quantités de kérosène sur des zones peuplées pour partie afin de pouvoir atterrir en toute sécurité en cas d'urgence.

Nous ne voulons pas de restrictions forcées à notre mobilité, mais plutôt une mobilité moderne et respectueuse du climat, l'intermodalité et l'interconnexion des modes de transport. Ce que M. Beisel a formulé est également important pour nous : Les

aéroports régionaux ne sont pas seulement des tueurs de climat et des bénéficiaires de subventions ! C'est devenu très clair aujourd'hui.

Pendant la conférence d'aujourd'hui, les représentants politiques des différents Etats et Länder, la Commission européenne et les institutions de la Grande Région ont pu se faire une idée de la situation des aéroports dans la Grande Région, de leurs problèmes et de leurs attentes.

Je me tourne vers la Commission européenne. Monsieur Dupont, j'ai trouvé fantastique que vous soyez ici du début à la fin de la conférence, que vous ayez répondu aux questions et que vous ayez proposé que tout le monde puisse vous parler. Je quitte cette conférence avec un meilleur sentiment que lorsque j'y suis entré. Le développement économique des aéroports ne peut être planifié dans son intégralité, cela est apparu très clairement ici. Il existe des incertitudes structurelles et cycliques. L'année dernière en particulier a montré que des événements imprévisibles, par exemple les faillites de compagnies aériennes, les événements météorologiques, les crises dans les zones touristiques, y compris le Brexit, peuvent entraver du jour au lendemain le développement économique d'un aéroport. De tels événements ne peuvent être planifiés à l'avance. Les lignes directrices actuelles pour les aéroports ne tiennent pas compte de ces événements, qui ont souvent des conséquences financières considérables pour les aéroports, et je voudrais en faire part à la Commission. Le secteur aéroportuaire est volatile. Les lignes directrices sur les aéroports doivent trouver une réponse à cette question à l'avenir.

Vous avez dit que les subventions sont interdites. À l'heure actuelle, les aéroports régionaux sont répertoriés dans le règlement général d'exemption par catégorie. Notre souhait est le suivant : Cela doit-il prendre fin en 2024 ou ne peut-on pas donner aux aéroports un peu plus de temps pour s'adapter à cette situation ? Il est particulièrement important, et cela a également été mentionné, qu'il y ait le plus vite possible une certitude de planification pas seulement en 2024, mais que le fameux « fitness-check », ce bilan de santé nous indique maintenant où on va, afin qu'on puisse s'y préparer. Nous espérons bien sûr que les subventions seront prolongées un peu plus longtemps, car il y a des choses qui ne peuvent tout simplement pas être planifiées. Voici notre demande à la Commission européenne.

Nous sommes tous confrontés à de grands défis. Je ne vois donc pas la conférence d'aujourd'hui comme un point final après les précédentes visites du CPI dans les aéroports, mais comme le lancement potentiel de manifestations de suivi et une coopération encore plus importante. Je vous encourage tous à continuer à y participer à l'avenir.

Il y aura un compte rendu intégral de la conférence afin de pouvoir relire les propos par la suite. Nous rédigerons une résolution avec les points clés et l'adresserons aux gouvernements de la Grande Région et aux gouvernements nationaux ainsi qu'à la Commission européenne et au Comité des régions. Nous voulons que tout le monde se rende compte de la situation et que l'importance des aéroports régionaux soit fermement ancrée dans l'esprit de chacun.

Je vous demande donc de me contacter à tout moment si j'ai oublié quelque chose dans ma conclusion ou si vous souhaitez faire des suggestions supplémentaires pour la suite de la procédure. Vous trouverez les coordonnées de notre secrétariat sur le carton d'invitation d'aujourd'hui. Nous acceptons volontiers vos suggestions. Je vous invite maintenant à un vin d'honneur à la fin de la conférence et je serais heureuse que nous puissions échanger un peu plus d'informations. Un grand merci à vous tous et un merci particulier à Madame Benyahya et à Monsieur Becker, qui ont vraiment organisé cet événement de manière excellente.

(Applaudissements.)
