



Recommandation du Conseil parlementaire interrégional (CPI)

concernant

Les Aéroports de la Grande Région - Maîtriser les défis, renforcer les points communs, coopérer par-delà les frontières

Adoptée lors de la 65^e séance plénière du CPI le 05 février 2021.

La crise du coronavirus survenue au printemps 2020 nous a notamment montré dans quel délai la mobilité des personnes peut être restreinte. On ne sait pas encore quelles seront les conséquences permanentes de la crise dans le domaine de la mobilité. Force est de constater que le secteur du transport aérien, en particulier, a subi et continue de subir des pertes importantes dans le monde entier. La fin n'est pas encore en vue. Les aéroports dont la situation économique est déjà grevée par les faillites de compagnies aériennes et les exigences accrues en matière de sûreté aérienne, entre autres, seront encore affaiblis. Cela se produit dans le contexte des lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (lignes directrices sur les aéroports) encore en vigueur aujourd'hui, qui prévoient la fin des aides au fonctionnement à partir d'avril 2024.

La Grande Région est un exemple de coopération transfrontalière. La mobilité joue ici un rôle majeur. Aucun mode de transport n'est aussi transfrontalier que l'avion. Notre région métropolitaine européenne compte également plusieurs sites aéroportuaires polycentriques qui se distinguent par leur développement, leur offre de trafic et leur situation économique. Les aéroports régionaux servent à produire une valeur ajoutée régionale et font partie des services d'intérêt général pour les infrastructures de la région.

En octobre 2019, le Conseil parlementaire interrégional a tenu sa première conférence sur le thème des « Aéroports dans la Grande Région ». Les participants, des représentants politiques des différents régions, pays, du Parlement européen, des institutions de la Grande Région et des représentants des associations professionnelles et des aéroports, ont reçu pour la première fois un aperçu complet des différents sites aéroportuaires de la Grande Région et de leurs concepts, modèles d'affaires, perspectives et problématiques. En même temps, l'occasion a été saisie de présenter à la Commission européenne la Grande Région sous un angle différent.

Un tel événement souligne une fois de plus que la Grande Région n'est pas seulement une construction transnationale, mais qu'elle est devenue une communauté particulièrement engagée sur le thème de la coopération transfrontalière.

Dans le cas des entreprises commerciales, telles que les aéroports en général, il existe, outre les aspects juridiques et administratifs, des aspects concurrentiels qui sont susceptibles de rendre les efforts de coopération plus difficiles.

Au cours de cette journée, il a été démontré que tous les aéroports de la Grande Région ont une influence positive sur le développement de leur région. La préoccupation selon laquelle la Commission européenne pourrait maintenir les lignes directrices sur les aéroports actuellement en vigueur est grande. Les lignes directrices actuelles concernant les aéroports se trouvant en phase de révision, il n'est pas certain que les aides au fonctionnement soient encore autorisées à l'avenir, en particulier pour les petits aéroports accueillant moins d'un million de passagers par an. Du point de vue des participants et surtout des aéroports concernés, une décision à ce sujet doit être prise rapidement. Avant même la pandémie de Covid-19, les représentants des aéroports et des associations professionnelles, entre autres, ont appelé la Commission européenne à ne pas perdre de vue la situation des petits aéroports et à prolonger la période de transition et donc l'admissibilité des aides au fonctionnement. Compte tenu des évolutions liées au coronavirus qui n'étaient pas prévisibles au moment de la conférence, une décision positive de la Commission européenne est plus importante que jamais.

Ce sont surtout des évolutions externes, non influençables, telles que les crises et les catastrophes, qui montrent que les efforts des aéroports pour réduire les coûts et optimiser les processus, par exemple, ne suffisent pas à eux seuls pour pouvoir compenser toutes les charges financières.

Les aéroports de la Grande Région sont tous confrontés à des défis majeurs. L'évolution future du trafic aérien et donc le développement économique des sites aéroportuaires ne peuvent être planifiés ou prévus. Bien entendu, cela ne s'applique pas seulement aux aéroports de la Grande Région, mais à tous les aéroports du monde. Les demandes et les exigences croissantes dans les domaines de la réduction des émissions sonores et la protection du climat pèsent aussi sur les finances. Dans ce contexte en particulier, des opportunités et des niches de marché pourraient se présenter pour les petits aéroports, surtout si des technologies de propulsion respectueuses de l'environnement sont introduites dans les petits avions.

La Grande Région se considère comme un espace de coopération, comme une communauté dont l'objectif est d'améliorer la coopération transfrontalière à tous les niveaux. C'est un long chemin. Néanmoins, cela semble possible compte tenu du dialogue qui a été mené pour la première fois - notamment entre les représentants des différents aéroports. La communication et l'échange d'expertise sont nécessaires et constituent la base de tous les efforts ultérieurs. La volonté de le faire existe chez tous les acteurs concernés.

Le Conseil parlementaire interrégional (CPI) constate

- 1) qu'un réseau aéroportuaire polycentrique tel qu'il existe actuellement est indispensable pour la Grande Région et qu'il permet d'assurer la meilleure connectivité possible dans la Grande Région ;
- 2) que les sites aéroportuaires de la région - malgré des différences structurelles - se complètent les uns les autres par leurs différents centres d'intérêt ou modèles d'activité ;
- 3) que la garantie de la viabilité future des sites aéroportuaires est d'une grande importance pour la force économique et le développement économique futur de la région ;
- 4) que la force d'innovation d'une région dépend d'un bon accès aux marchés et aux autres zones économiques ;
- 5) que des liaisons aériennes bonnes et fiables améliorent la qualité du site et ont un effet positif sur les consommateurs, les producteurs et l'économie ;
- 6) que les aéroports servent à assurer les besoins de mobilité de la population, tant des voyageurs privés que des voyageurs d'affaires ;
- 7) que les petits aéroports, en particulier, offrent la possibilité de tester des innovations, par exemple dans le domaine des technologies de propulsion des avions respectueuses du climat, et donc de faire progresser la recherche et le développement ;

- 8) que la conférence organisée par le CPI sur les aéroports de la Grande Région a jeté les bases d'un futur échange régulier entre les aéroports et a créé une base pour sonder les possibilités de coopération et pour aboutir à des projets concrets.

Le développement économique des aéroports ne peut être entièrement planifié. L'année dernière en particulier a montré que des événements imprévisibles, tels que les faillites de compagnies aériennes, peuvent entraver du jour au lendemain le développement économique d'un aéroport. Il est impossible de prévoir des réactions à ce sujet. Les lignes directrices actuelles sur les aéroports ne tiennent pas compte de ces événements, qui ont souvent des conséquences financières considérables pour les aéroports.

Le **CPI** exige donc,

- 1) que la Commission européenne fasse avancer sans délai la révision des lignes directrices sur les aéroports, en tenant compte du fait que des aéroports individuels dépendront des aides au fonctionnement même au-delà de 2024 en raison, entre autres, des conséquences de la pandémie du coronavirus et que l'objectif commun de gestion sans aides au fonctionnement ne pourra donc être atteint que plusieurs années plus tard ;
- 2) que la Commission européenne prolonge la période transitoire pour l'octroi d'aides au fonctionnement au-delà de 2024 ;
- 3) que la Commission européenne, dans le cadre des lignes directrices sur les aéroports ou dans le contexte de l'évaluation de la compatibilité des aides, attache une plus grande importance aux effets économiques régionaux des aéroports ;
- 4) que la Commission européenne, lors de la révision des lignes directrices sur les aéroports, considère que des instruments doivent être créés pour permettre une réponse rapide à des événements imprévus ; si nécessaire, également en adoptant et en élargissant le règlement général d'exemption par catégorie de la Commission européenne ;
- 5) que la Commission Européenne prenne des mesures visant à définir un ciel unique européen, qui ne se limiterait pas seulement à structurer les aides financières aux structures aéroportuaires et aux compagnies aériennes, mais qui constituerait également un cadre harmonisé, notamment en matière fiscale pour ce qui relève des modalités de prise en charge des missions régaliennes (missions de sécurité et de sûreté).
- 6) une réévaluation des prévisions de développement du trafic ;
- 7) une intensification des activités de recherche sur les technologies aéronautiques plus respectueuses du climat et pour les carburants de substitution.

Par ailleurs, le **CPI** recommande

- 1) « l'étude des opportunités que présenteraient des liaisons ferroviaires entre les différents aéroports de la Grande Région ».

Le **CPI** adresse cette recommandation aux

- gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,
- gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles,
- gouvernement de la Communauté germanophone de Belgique,
- gouvernement de la Wallonie,
- gouvernement de Rhénanie-Palatinat,
- gouvernement du Land de Sarre,
- au gouvernement de la République française,
- au gouvernement du Royaume de Belgique,
- au gouvernement de la République fédérale d'Allemagne,
- à la Commission européenne,
- au Parlement européen,
- aux députés européens de la Grande Région,

- au Comité des régions (CdR),
- au Comité économique et social de la Grande Région,
- Conseil régional du Grand Est.