Informations de base

2011/2196(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Avenir des aéroports régionaux et des services aériens au sein de l'UE **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.20.10 Entreprises et personnel de transport	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	BRADBOURN Philip (ECR)	31/08/2011
	Rapporteur(e) fictif/fictive PIRKER Hubert (PPE) SASSOLI David Maria (S&D) UGGIAS Giommaria (ALDE) LICHTENBERGER Eva (Verts/ALE) RUBIKS Alfreds (GUE/NGL)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
REGI Développement régional	UGGIAS Giommaria (ALDE)	06/10/2011

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	KALLAS Siim

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
29/09/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
27/03/2012	Vote en commission		
02/04/2012	Dépôt du rapport de la commission	A7-0094/2012	Résumé

09/05/2012	Débat en plénière		
10/05/2012	Décision du Parlement	T7-0152/2012	Résumé
10/05/2012	Résultat du vote au parlement		
10/05/2012	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2011/2196(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/06914

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE478.395	19/12/2011	
Avis de la commission	REGI	PE478.364	06/02/2012	
Amendements déposés en commission		PE480.772	07/02/2012	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A7-0094/2012	02/04/2012	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0152/2012	10/05/2012	Résumé

Avenir des aéroports régionaux et des services aériens au sein de l'UE

2011/2196(INI) - 02/04/2012 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Philip BRADBOURN (ECR, UK) sur l'avenir des aéroports et des services aériens régionaux dans l'Union européenne.

Le rapport note que l'aviation régionale, de même que les autres modes de transport, contribue grandement à la mobilité des citoyens. Il souligne qu'une connectivité améliorée et une mobilité intermodale efficace peuvent considérablement contribuer à un meilleur accès aux régions, à la vie économique, au tourisme, au développement de services connexes et à la diffusion de la prospérité économique.

La commission parlementaire formule les recommandations suivantes :

L'économie des services aériens régionaux : le rapport souligne la nécessité d'une **obligation de service public** pour les services aériens d'intérêt économique et public, en particulier ceux qui desservent des régions isolées, des îles et des régions ultrapériphériques, de manière à assurer leur pleine accessibilité et intégration territoriale. Il note que ces services ne seraient pas viables économiquement sans apport de fonds publics.

Les députés jugent préférable **d'éviter une prolifération des aéroports régionaux** et souhaitent que le développement de ces aéroports soit ciblé, afin d'éviter la création d'infrastructures aéroportuaires inutilisées ou qui ne sont pas utilisées rationnellement, ce qui constituerait une charge financière pour les autorités compétentes. Ils encouragent au contraire à **renforcer les liaisons existantes**, en particulier dans les zones qui présentent des difficultés géographiques (comme par exemple les îles).

La Commission est invitée à réexaminer la décision 2012/21/UE relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, ayant ramené le seuil auquel un aéroport peut recevoir une aide d'État sans devoir en avertir la Commission à 200.000 passagers par an, en tenant compte des lignes directrices communautaires 2005/C312/01 qui disposent qu'un aéroport peut devenir rentable avec un trafic de plus de 500.000 passagers par an.

La commission parlementaire estime que les aéroports régionaux, du fait de leur impact économique et environnemental, devraient recevoir un **soutien approprié de la part des autorités nationales et régionales**. Ils devraient en outre faire l'objet d'une consultation locale et régionale et - sur la base d'analyses des coûts et des bénéfices - pouvoir présenter une **demande de financement** au titre de fonds de l'Union européenne et au titre d'autres instruments d'ingénierie financière subventionnés par l'Union européenne dans le contexte du nouveau cadre de programmation. La Commission est invitée à :

- tenir compte des possibilités offertes par les aéroports régionaux dans le cadre du réseau transeuropéen de transport;
- adopter une approche équilibrée lors de futures révisions des lignes directrices sur le secteur de l'aviation, de manière à assurer un développement socialement et économiquement viable des services aériens régionaux,
- accorder, dans le cadre du développement des aéroports régionaux et de la construction de nouveaux aéroports régionaux (en particulier dans les pays où les aéroports nationaux se situent en périphérie), une attention particulière au développement territorial équilibré des régions correspondant aux niveaux 1 et 2 de la nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS).

Le rapport souligne que le développement adéquat des aéroports régionaux contribue au développement parallèle du **système touristique**, secteur d' importance vitale pour de nombreuses régions européennes. Il demande à la Commission de tenir compte de la particularité et de la problématique des aéroports régionaux saisonniers lorsqu'elle adoptera la nouvelle législation dans ce secteur.

Les aéroports régionaux jouent également un rôle de plus en plus important pour **les compagnies charter ainsi que pour les compagnies aériennes à bas coûts**. Les députés redoutent dans ce contexte que certaines pratiques des compagnies aériennes à bas coûts, qui opèrent souvent au départ des aéroports régionaux, entraînent une détérioration de la qualité du service pour les passagers et des conditions de travail. Ils demandent à la Commission de garantir **l'application correcte de la législation européenne et nationale en ce qui concerne les conditions de travail** dans les compagnies aériennes, de sorte que le personnel employé dans un aéroport régional ne devienne pas victime du dumping social et que des conditions de concurrence équitables soient garanties dans le secteur aérien.

Les députés s'inquiètent également de la **règle du «bagage unique»** et d'autres restrictions relatives à la franchise du bagage de cabine imposées par certaines compagnies aériennes. Ils estiment que ces pratiques constituent une violation du droit de la concurrence et que de telles restrictions peuvent constituer un abus de position du transporteur. Ils demandent par conséquent aux États membres de **définir des plafonds communs** à imposer aux compagnies aériennes concernant de telles restrictions et estiment que les éventuels contrôles relatifs aux restrictions en matière de poids et de dimensions des bagages devraient avoir lieu avant l'arrivée à la porte d'embarquement.

Le rapport note également que **le transport de marchandises** est un facteur positif pour les aéroports régionaux, et peut engendrer un développement et créer des emplois, notamment grâce à la mise en place des services au sol qui y sont liés et à la création de pôles commerciaux reliés à l'aéroport régional. Les députés invitent la Commission à élaborer une stratégie qui favorise le transport de marchandises et facilite la coopération entre aéroports régionaux voisins. Ils demandent aux autorités compétentes des États membres de proposer des plans visant à développer les aéroports régionaux existants et à améliorer leur efficacité.

Environnement et innovation : les députés considèrent que de nombreuses capacités sont disponibles dans de nombreux aéroports régionaux et que, en les utilisant, il est possible de limiter l'encombrement des principaux aéroports, ainsi que l'impact environnemental. Ils soulignent en outre que les aéroports régionaux constituent un ressort pour le développement de pôles d'innovation, en diminuant les frais liés au lieu d'implantation pour les start-up, notamment dans les régions géographiquement éloignées.

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

La Commission et les États membres sont invités à accélérer la mise en place de l'entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la **gestion du trafic aérien (SESAR)**, le développement de l'initiative « ciel propre » et l'application de la législation sur le Ciel unique européen dans les meilleurs délais.

Encombrement et multimodalité : rappelant que selon des études récentes, les régions européennes perdent des liens directs avec certains des aéroports les plus encombrés, le rapport suggère que le champ de toute étude future ne traite pas seulement des principaux aéroports, mais qu'il soit élargi aux aéroports régionaux. Dans l'intervalle, le rapport encourage les États membres et la Commission à **promouvoir la connexion entre les aéroports régionaux et les principaux aéroports des États membres**, afin de contribuer au renforcement économique dans l'environnement des aéroports régionaux tout en offrant également une solution au problème de l'encombrement du trafic aérien en Europe.

Les députés invitent toutes les parties et toutes les institutions concernées par la **révision du règlement (CEE) n° 95/93** (tel que modifié par le règlement (CEE) n° 793/2004) à se concentrer sur l'apport de nouvelles capacités dans les aéroports plutôt que de pousser les services aériens régionaux hors du marché en raison de l'augmentation des prix. Ils jugent qu'il est essentiel pour les aéroports régionaux d'avoir accès aux plateformes de correspondances, et estiment que cet aspect devra être considéré lors de la révision du règlement (CEE) n° 95/93.

Les aéroports régionaux situés loin des centres urbains soient souvent mal reliés au réseau de transports en surface. Les députés invitent dès lors les États membres à **développer leurs politiques intermodales** et à investir dans les connexions intermodales stratégiquement importantes, par exemple les connexions avec le réseau ferroviaire. Ils estiment que **les secteurs ferroviaire et routier** devraient prendre en considération, dans les projets de

développement de leurs réseaux, la localisation des aéroports afin de relier ceux-ci aux principaux réseaux de transport terrestre. Ils notent également le besoin d'élaborer des **réseaux d'aéroports régionaux** fondés sur des connexions intégrées avec les principaux aéroports, améliorant à la fois la mobilité des habitants et le transport de marchandises.

Les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) : les députés estiment que, dans le cadre du RTE-T, les aéroports régionaux pourraient jouer un rôle crucial dans la création d'un espace aérien européen commun élargi, couvrant un milliard de personnes dans l'UE et les pays voisins, conformément à la communication de la Commission.

Soulignant que les aéroports régionaux jouent un rôle essentiel pour **la cohésion territoriale et le développement social et économique des régions**, le rapport demande qu'il soit tenu compte des aéroports régionaux dans la future politique des RTE-T. Il souligne également que les aéroports régionaux situés dans des régions transfrontalières et à proximité l'un de l'autre devraient coopérer et coordonner l'utilisation des capacités existantes, ce qui constituerait une condition préalable à un cofinancement européen au titre du RTE-T, du Fonds de cohésion et du Fonds régional.

Le rapport formule également un certain nombre de recommandations visant à améliorer **la sécurité, la transparence et l'accessibilité** des aéroports régionaux. Sur ce dernier point, les députés demandent aux sociétés de gestion des aéroports régionaux de préparer les adaptations structurelles nécessaires à l'accueil des personnes handicapées, afin de permettre à celles-ci de pouvoir atteindre en toute autonomie les différentes zones aéroportuaires et de pouvoir bénéficier facilement de tous les services.

Avenir des aéroports régionaux et des services aériens au sein de l'UE

2011/2196(INI) - 10/05/2012 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté une résolution sur l'avenir des aéroports et des services aériens régionaux dans l'Union européenne.

La résolution note que l'aviation régionale, de même que les autres modes de transport, contribue grandement à la mobilité des citoyens. Les aéroports européens fournissent un vaste réseau de 150.000 paires de villes. **La connectivité** qu'offre l'aviation aux citoyens et aux entreprises des régions de l'Union européenne, et en particulier des régions et îles inaccessibles, est extrêmement importante et contribue à assurer la viabilité économique de telles zones.

Aujourd'hui, **un nombre considérable d'aéroports régionaux sont confrontés à un quasi-monopole d'une compagnie aérienne** qui peut utiliser cette position comme moyen de pression pour imposer de plus en plus d'exigences à l'aéroport concerné et aux autorités locales et/ou régionales, notamment en matière de redevances aéroportuaires et de redevances de sûreté aérienne. De plus, la crise financière et la crise de la dette souveraine ont considérablement changé les conditions de financement des aéroports européens, en particulier des aéroports sans plateforme de correspondances.

Dans ce contexte, le Parlement formule les recommandations suivantes :

1) L'économie des services aériens régionaux : la résolution souligne la nécessité d'une **obligation de service public** pour les services aériens d'intérêt économique et public, en particulier ceux qui desservent des régions isolées, des îles et des régions ultrapériphériques, de manière à assurer leur pleine accessibilité et intégration territoriale. Elle note que ces services ne seraient pas viables économiquement sans apport de fonds publics.

Renforcer les liaisons existantes : les députés jugent préférable **d'éviter une prolifération des aéroports régionaux** et souhaitent que le développement de ces aéroports soit **ciblé**, afin d'éviter la création d'infrastructures aéroportuaires inutilisées ou qui ne sont pas utilisées rationnellement, ce qui constituerait une charge financière pour les autorités compétentes. Ils encouragent au contraire à renforcer les liaisons existantes, en particulier dans les zones qui présentent des difficultés géographiques (comme par exemple les îles).

Soutien sur la base d'une analyse des coûts et bénéfices : le Parlement estime que les aéroports régionaux, du fait de leur impact économique et environnemental, devraient recevoir un soutien approprié de la part des autorités nationales et régionales. Ils devraient en outre faire l'objet d'une consultation locale et régionale et - sur la base d'analyses des coûts et des bénéfices - pouvoir présenter une **demande de financement au titre de fonds de l'Union européenne** et au titre d'autres instruments d'ingénierie financière subventionnés par l'Union européenne dans le contexte du nouveau cadre de programmation. La Commission est invitée à :

- adopter une approche équilibrée lors de futures révisions des lignes directrices sur le secteur de l'aviation, de manière à assurer un **développement socialement et économiquement viable** des services aériens régionaux,
- accorder, dans le cadre du développement des aéroports régionaux et de la construction de nouveaux aéroports régionaux (en particulier dans les pays où les aéroports nationaux se situent en périphérie), une attention particulière au **développement territorial équilibré** des régions correspondant aux niveaux 1 et 2 de la nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS).

Tourisme : la résolution souligne que le développement adéquat des aéroports régionaux contribue au développement parallèle du système touristique, secteur d'importance vitale pour de nombreuses régions européennes. La Commission est invitée à tenir compte de la particularité et de la problématique des **aéroports régionaux saisonniers** lorsqu'elle adoptera la nouvelle législation dans ce secteur.

Compagnies charter et à bas coûts : les députés redoutent que certaines pratiques des compagnies aériennes à bas coûts, qui opèrent souvent au départ des aéroports régionaux, entraînent une **détérioration de la qualité du service** pour les passagers et des conditions de travail. Ils demandent à la Commission de garantir l'application correcte de la législation européenne et nationale en ce qui concerne les **conditions de travail** dans les compagnies aériennes, de sorte que le personnel employé dans un aéroport régional ne devienne pas victime du dumping social et que des conditions de concurrence équitables soient garanties dans le secteur aérien.

Règle du «bagage unique» : les députés s'inquiètent également de la règle du «bagage unique» et d'autres restrictions relatives à la franchise du bagage de cabine imposées par certaines compagnies aériennes. Ils estiment que ces pratiques constituent une **violation du droit de la concurrence** et

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

Transport de marchandises : la résolution note que le transport de marchandises est un facteur positif pour les aéroports régionaux, et peut engendrer un développement et créer des emplois, notamment grâce à la mise en place des services au sol qui y sont liés et à la création de pôles commerciaux reliés à l'aéroport régional. Le Parlement invite la Commission à **élaborer une stratégie** qui favorise le transport de marchandises et facilite la **coopération entre aéroports régionaux voisins**. Il demande aux autorités compétentes des États membres de proposer des plans visant à développer les aéroports régionaux existants et à améliorer leur efficacité.

2) Environnement et innovation : le Parlement considère que de nombreuses capacités sont disponibles dans de nombreux aéroports régionaux et que, en les utilisant, il est possible de **limiter l'encombrement des principaux aéroports**, ainsi que l'impact environnemental. Il souligne en outre que les aéroports régionaux constituent un ressort pour le développement de **pôles d'innovation**, en diminuant les frais liés au lieu d'implantation pour les start-up, notamment dans les régions géographiquement éloignées.

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

La Commission et les États membres sont invités à accélérer la mise en place de l'entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la **gestion du trafic aérien (SESAR)**, le développement de l'initiative «ciel propre» et l'application de la législation sur le Ciel unique européen dans les meilleurs délais.

3) Encombrement et multimodalité : rappelant que selon des études récentes, les régions européennes perdent des liens directs avec certains des aéroports les plus encombrés, le Parlement suggère que le champ de toute étude future ne traite pas seulement des principaux aéroports, mais qu'il soit élargi aux aéroports régionaux.

Dans l'intervalle, la résolution encourage les États membres et la Commission à **promouvoir la connexion entre les aéroports régionaux et les principaux aéroports des États membres**, afin de contribuer au renforcement économique dans l'environnement des aéroports régionaux tout en offrant également une solution au problème de l'encombrement du trafic aérien en Europe.

Les députés invitent toutes les parties et institutions concernées par la révision du règlement (CEE) n° 95/93 (tel que modifié par le règlement (CEE) n° 793/2004) à se concentrer sur l'apport de nouvelles capacités dans les aéroports plutôt que de pousser les services aériens régionaux hors du marché en raison de l'augmentation des prix. Ils jugent qu'il est essentiel pour les aéroports régionaux d'avoir **accès aux plateformes de correspondances**, et demandent que cet aspect soit considéré lors de la révision du règlement (CEE) n° 95/93.

Les aéroports régionaux situés loin des centres urbains soient souvent mal reliés au réseau de transports en surface. Les députés invitent dès lors les États membres à développer leurs **politiques intermodales** et à investir dans les connexions intermodales stratégiquement importantes, par exemple les connexions avec le réseau ferroviaire. Ils estiment que **les secteurs ferroviaire et routier** devraient prendre en considération, dans les projets de développement de leurs réseaux, la localisation des aéroports afin de relier ceux-ci aux principaux réseaux de transport terrestre. Ils notent également le besoin d'élaborer des **réseaux d'aéroports régionaux fondés sur des connexions intégrées avec les principaux aéroports**, améliorant à la fois la mobilité des habitants et le transport de marchandises.

4) Les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) : le Parlement estime que, dans le cadre du RTE-T, les aéroports régionaux pourraient jouer un rôle crucial dans la création d'un espace aérien européen commun élargi, couvrant un milliard de personnes dans l'UE et les pays voisins, conformément à la communication de la Commission.

Soulignant que les aéroports régionaux jouent un rôle essentiel pour la cohésion territoriale et le développement social et économique des régions, le Parlement demande **qu'il soit tenu compte des aéroports régionaux dans la future politique des RTE-T**. Il souligne également que les aéroports régionaux situés dans des régions transfrontalières et à proximité l'un de l'autre devraient coopérer et coordonner l'utilisation des capacités existantes, ce qui constituerait une condition préalable à un cofinancement européen au titre du RTE-T, du Fonds de cohésion et du Fonds régional.

Le Parlement formule également un certain nombre de recommandations visant à **améliorer la sécurité, la transparence et l'accessibilité des aéroports régionaux**. Sur ce dernier point, les députés demandent aux sociétés de gestion des aéroports régionaux de préparer les adaptations structurelles nécessaires à **l'accueil des personnes handicapées**, afin de permettre à celles-ci de pouvoir atteindre en toute autonomie les différentes zones aéroportuaires et de pouvoir bénéficier facilement de tous les services.