



CRPM et aviation : Pistes de travail dans le contexte européen

La CRPM et ses commissions géographiques participent activement aux débats sur les politiques européennes de transport, en accordant une priorité au Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T) et au transport maritime.

Ces actions s'intègrent depuis 2014 dans une campagne pour l'accessibilité, qui vise à infléchir ces politiques pour qu'elles contribuent mieux à l'objectif de cohésion territoriale de l'UE.

L'aviation est à l'évidence un mode de transport clé pour améliorer l'accessibilité des territoires périphériques, et en faire bénéficier les citoyens et les entreprises.

Cette note vise à proposer des thèmes d'investissement spécifiques pour la CRPM dans le transport aérien dans les prochaines années, en prenant en compte les développements actuels de la politique européenne dans ce domaine.

1. « Une stratégie de l'aviation pour l'Europe » : priorités, prise en compte des territoires

1.1. Communication de la Commission européenne

Le 7 décembre 2015, la Commission a publié une communication intitulée « [Une stratégie de l'aviation pour l'Europe](#) ». L'objectif est de définir « une stratégie globale pour l'ensemble de l'écosystème de l'aviation de l'UE ». Les priorités sont les suivantes :

- **Faire de l'UE un acteur de premier plan dans le domaine de l'aviation internationale, tout en assurant des conditions de concurrence équitables.** Ceci passe par la conclusion de nouveaux accords avec « les pays et régions clés du monde entier ». Ces accords permettront d'améliorer l'accès aux marchés, ouvriront de nouveaux débouchés commerciaux aux entreprises européennes et garantiront des conditions de marché équitables et transparentes. Les passagers bénéficieront de liaisons aériennes plus nombreuses et de prix plus avantageux.
- **Supprimer les limites à la croissance au sol et pour le segment aérien.** Il s'agit pour l'UE de faire face à la demande future de transport aérien et éviter la congestion. La stratégie insiste sur l'importance d'optimiser l'utilisation des aéroports les plus fréquentés et de suivre les tendances de la connectivité intra-UE et extra-UE, pour recenser toute lacune.
- **Maintenir des normes européennes élevées.** Dans l'intérêt des citoyens et des entreprises de l'Europe, il s'agit de maintenir dans l'UE des normes élevées en ce qui concerne la sécurité, la sûreté, l'environnement, les questions sociales et les droits des passagers. La Commission souhaite aussi promouvoir l'adoption d'une mesure mondiale efficace pour parvenir à une croissance neutre en carbone à partir de 2020.
- **Progresser sur les plans de l'innovation, des technologies numériques et des investissements.** L'Union européenne a notamment prévu d'investir 430 millions d'euros chaque année, jusqu'en 2020, dans le projet de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR). Le déploiement et l'optimisation des technologies de l'information et de la communication ont également une importance particulière pour la capacité, la performance et la qualité des services aéroportuaires.

1.2. Analyse de la stratégie par les institutions

Les éléments qui suivent ne reprennent pas tout le champ des analyses et prises de position des institutions, mais mettent en exergue celles qui ont trait aux questions régionales et territoriales.

1.2.1. Parlement européen

Le Parlement Européen a voté une [Résolution sur cette stratégie](#) le 16 février 2017 sur la base d'un [Rapport](#) de l'eurodéputé Pavel Telicka.

Une proposition centrale du rapport est la réalisation d'une "autoroute transeuropéenne du ciel". Elle doit permettre de "réduire le morcellement actuel de l'espace aérien européen et les perturbations du système de transport aérien, qui portent gravement atteinte à la continuité du service aérien et nuisent à la compétitivité de l'Union".

Une autre idée-clé est le **développement d'un indice de connectivité**. Cet indicateur ne devrait pas uniquement prendre en compte le nombre, la fréquence et la qualité des connexions, mais aussi leur durée, leur caractère abordable et leurs coûts environnementaux.

Le rapport considère également que la stratégie doit **favoriser la multimodalité**, créer **un environnement favorable aux investissements intelligents** et remplir **les objectifs environnementaux**, notamment en accordant une grande attention à la réduction des émissions de CO₂.

1.2.2. Comité économique et social européen (CESE)

Sur la base d'un rapport de **M. Krawczyk**, le CESE a adopté un [avis exploratoire](#) le 17 septembre 2015 sur « une politique européenne intégrée de l'aviation ».

Compte tenu de la fragmentation du paysage des compagnies aériennes, des plates-formes hors UE toujours plus concurrentielles, de la lenteur des progrès accomplis dans la mise en œuvre du ciel unique européen, et **du risque croissant de connectivité insuffisante avec les régions plus modestes et/ou périphériques** il recommande « une vision mobilisatrice des meilleurs moyens permettant de promouvoir la compétitivité européenne sans entraîner de distorsions de la concurrence » « Plus le degré de connexions est élevé, plus ces connexions sont importantes pour la région ou la communauté concernée, en raison de leur attrait pour le tourisme et le commerce, et plus grande est la valeur de la connectivité pour l'économie. »

1.2.3. Comité des Régions (CdR)

Dans un [avis](#) d'octobre 2016 basé sur un rapport de **Mme Landergren**, le CdR a adopté une série de recommandations. *Compte-tenu de la nature de cette institution, nombre d'entre elles sont liées aux priorités de la CRPM en tant qu'organisation de Régions.*

Il souligne la grande importance de l'aviation « pour la **cohésion territoriale**, en particulier parce qu'elle peut offrir à des régions périphériques ou faiblement peuplées, notamment insulaires ou ultrapériphériques, l'accès à des marchés intérieurs plus vastes et aux échanges culturels ».

« La poursuite du développement durable de l'aviation en Europe, s'accompagnant d'une utilisation plus efficace et d'un accroissement de la capacité aéroportuaire, suppose que **les collectivités locales et régionales** et les représentants du secteur aérien et des aéroports mènent une coopération transparente et empreinte de confiance dans un cadre de planification territoriale ».

Il regrette que la communication de la Commission « ne fasse absolument aucune mention ni du niveau local et régional, ni des pouvoirs publics afférents, lorsqu'il évoque les efforts communs et la coopération à mener ». La communication est « muette sur la perspective des territoires et des espaces et ne prête aucune attention aux retombées sur l'environnement local et régional, alors qu'il s'agit d'une condition préalable pour l'essor à long terme de l'aviation ». Le CdR regrette également que la Commission ne mette pas en évidence le rôle et **l'importance des aéroports régionaux** pour le développement du transport aérien.

Le CdR considère en outre qu'il y a lieu d'accorder à la **question de la connectivité régionale** une priorité plus affirmée. « Le principe devrait être d'assurer des possibilités raisonnables de liaisons régionales pour toutes les régions d'Europe ». « Si l'on veut assurer leur durabilité à longue échéance,

il est capital que **les régions ultrapériphériques, périphériques et faiblement peuplées** et celles qui, pour d'autres raisons, souffrent actuellement de mauvaises possibilités de connexion, disposent de liaisons aériennes avec les centres économiques et administratifs nationaux, ainsi qu'avec les plateformes de correspondance pour gagner d'autres destinations dans le monde. »

L'approche de la Commission sur les lignes directrices sur les **aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes** « devrait tenir compte des besoins de développement et de connexion de toutes les régions d'Europe, en particulier celles qui sont faiblement peuplées ou occupent une situation périphérique, voire ultrapériphérique, dans les cas où le marché risque à l'évidence d'être incapable de satisfaire à cette nécessité. »

Le CdR appelle en outre à une clarification de l'articulation entre les dispositions du droit de l'UE sur **les services d'intérêt économique général** et celles relatives aux aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes. La complexité actuelle génère des incertitudes concernant la manière dont les collectivités locales et régionales peuvent apporter un soutien financier aux aéroports régionaux. Il est estimé que le traitement de ces cas de figure par la Commission prend beaucoup de temps et qu'il conviendrait dès lors de clarifier et d'accélérer la procédure d'approbation.

Le CdR souligne également « que les **obligations de service public en matière de transport** représentent, dans une perspective régionale, une question fort importante. »

S'agissant des **financements**, le CdR considère qu'une contribution européenne doit être soit apportée aux investissements et à l'exploitation dans les aéroports.

En matière de développement durable, le CdR regrette que la stratégie « réserve un traitement sommaire » à la question de la **limitation de l'incidence du secteur aérien sur le climat**. « Il est bienvenu et opportun d'œuvrer à dégager au sein de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) un mécanisme global mais cet effort ne doit pas empêcher l'Europe de s'assigner des ambitions plus élevées que le seuil fixé par cette organisation. Il y aurait lieu, tout particulièrement, de veiller à circonscrire tout problème d'accessibilité ou de compétitivité pour les Régions Ultrapériphériques. »

1.3. Analyse de la stratégie par les professionnels

Ne sont évoquées ici que les positions que de deux « stakeholders » majeurs dans le domaine aérien, s'agissant des intérêts des Régions périphériques : l'un représentant les compagnies aériennes (ERAA) et l'autre les aéroports régionaux (ARC).

1.3.1. Airport Regions Conference (ARC)

ARC est une association d'autorités régionales et locales européennes qui disposent d'un aéroport international sur leur territoire ou à proximité.

Regroupant plus de 35 membres (*voir carte ci-dessous*), elle dispose d'une large expertise sur l'interface entre le transport aérien et les questions territoriales.



Depuis 20 ans, cette organisation a œuvré pour promouvoir une approche équilibrée du développement aérien, aux échelons européen et nationaux, en accordant une grande attention aux questions environnementales : impact sonore sur les populations proches des aéroports, émissions de CO2...

L'ARC n'a pas publié de position en tant que telle sur la communication de la Commission européenne sur la stratégie pour l'aviation, mais produit régulièrement des analyses sur nombre des sujets traités dans cette stratégie. Elle travaille notamment concrètement sur la question de la connectivité.

Elle s'interroge en outre sur le développement actuel du transport par bus et par train à grande vitesse, et promeut le transport aérien comme mode à encourager pour la connectivité des régions périphériques et à faible densité de population.

Le rapport du CdR évoqué ci-dessus s'appuie largement sur les travaux et options de l'ARC. Il s'agit pour la CRPM d'un partenaire de choix. L'ARC est déjà intervenue dans le cadre de la Commission des Iles, en particulier en octobre 2016 lors du séminaire de cette Commission à Palma de Majorque sur la connectivité maritime et aérienne des régions insulaires. Ce partenariat CRPM/ARC est appelé à se poursuivre.

1.3.2. European Regions Airline Association (ERA)

[ERA](#) représente 52 compagnies aériennes et 138 membres associés et affiliés couvrant le spectre du secteur de l'aviation.

Dans sa [position](#) sur la communication de la Commission, ERA regrette que la stratégie proposée n'améliorera pas la compétitivité de long terme de l'aviation européenne vis-à-vis des autres modes de transport, et des concurrents non européens. ERA considère que les actions proposées relèvent du court terme, sans calendrier clair de mise en œuvre, et sans réel plan d'action.

Des défis émergents comme les insuffisantes capacités des hubs aéroportuaires sont bien identifiés, mais sans remède suggéré.

La position d'ERA couvre un champ très large de sujets d'intérêt pour les compagnies aériennes. Elle intègre notamment des recommandations sur la connectivité et les Obligations de Service Public (OSP). Elle soutient la nécessité de desservir les zones les plus périphériques de l'Europe pour lesquelles le transport aérien est vital et souvent le seul mode disponible pour les citoyens. Dans cet esprit, l'ERA demande à l'UE de mettre en place de nouvelles politiques pour promouvoir la connectivité européenne par un usage élargi des **OSP entre les Etats membres**.

Au-delà de l'analyse des propositions de la Commission, l'ERA a publié ses propres propositions dans un document intitulé « [A strategy on the future relationship between industry, politicians and regulators](#) » :

1.4. Synthèse des contributions des institutions et stakeholders

Il ressort de ce qui précède un consensus sur l'utilité de l'initiative de la Commission européenne de publier une stratégie. Toutefois, si une série de défis sont bien identifiés, d'autres sont insuffisamment pris en compte : l'amélioration de la connectivité, notamment l'accessibilité des territoires périphériques, le rôle des autorités régionales et locales dans la planification du transport aérien.

En toute logique, ces analyses sont partagées par le CdR et l'ARC. Il est significatif -et intéressant du point de vue de la CRPM – qu'elles le soient aussi par des entités à vocation plus large comme le CESE ou ERA. Enfin, la position du Parlement Européen est particulièrement nette et remarquable, en ce qu'elle accorde au principe de connectivité un degré élevé de priorité.

Par ailleurs, il ressort de ce tour d'horizon que la Commission doit traduire cette stratégie en plan d'action. Elle doit donc faire progresser l'ensemble des sujets traités en proposant ou accélérant la mise en œuvre des dispositions législatives nécessaires.

2. Quelles priorités pour la CRPM dans le domaine de l'aviation ?

Dans une première approche, et compte-tenu des priorités de la CRPM, les thèmes qui suivent apparaissent pertinents pour l'organisation dans le champ du transport aérien. Certains sont déjà traités par la CRPM ou une Commission géographique. D'autres sont nouveaux. En fonction de l'intérêt qu'ils rencontrent auprès des Régions membres, il conviendra de les hiérarchiser et de définir un plan d'action.

2.1. Un thème générique : la connectivité

La connectivité est une priorité pour le Parlement européen. Il demande à la Commission de développer un indicateur de l'UE sur cette question en s'appuyant sur les travaux en cours conduits par Eurocontrol. (EUROCONTROL, Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne est une organisation intergouvernementale européenne). Le réseau ARC est également impliqué dans cette démarche.

Ce dossier est important dans la mesure où un tel indicateur a vocation à être utilisé dans la mise en œuvre de la politique européenne du transport aérien, par exemple pour servir de critères aux financements publics.

Au sein de la CRPM, la Commission des Iles a exprimé son intérêt pour cet indicateur lors de son Assemblée Générale de mars 2017 à Gozo. Le secrétariat général de la CRPM tiendra les Régions informées de ce processus et de ses implications pratiques.

S'agissant de la connectivité, un point important de la réglementation européenne est **le règlement sur les créneaux horaires**. Dans leur opinion sur la stratégie, à la fois le Parlement et le Comité des Régions invitent le Conseil et les Etats membres à progresser sur la refonte de ce règlement de 2009. Il a fait l'objet d'une proposition de révision en 2011, laquelle se trouve aujourd'hui au point mort.

2.2. Aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes

Concernant le transport aérien, la Commission a adopté en février 2014 de nouvelles lignes directrices encadrant les aides aux aéroports et aux compagnies aériennes. En 2016, un processus de révision partielle du RGEC Règlement d'Exemption par Catégorie est engagé afin d'introduire les « Aides aux aéroports régionaux » aux différentes catégories d'aides déjà présentes dans le règlement. Deux consultations publiques prévues dans ce processus par le règlement lui-même sont alors lancées en mai et novembre 2016.

En mai 2016, la [CRPM a adopté une Position](#) dans le cadre de la première phase de la consultation, puis une [seconde réponse](#) lors de la deuxième phase de consultation. La CRPM regrette entre autres, dans ces deux propositions de règlement faites par la Commission, le manque de considération spécifique aux territoires périphériques et notamment en ce qui concerne certains types d'aides au fonctionnement et au démarrage de lignes. L'adoption de la proposition de modification de règlement est attendue « début 2017 ».

2.3. Obligations de Service Public (OSP)

Dans sa communication sur la stratégie pour l'aviation, la Commission prévoit de clarifier les conditions applicables aux OSP, telles que définies dans le Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. La CE prévoit de publier « début 2017 » des orientations interprétatives expliquant les règles en vigueur.

Un point important à clarifier réside dans la possibilité de conclure des OSP entre des aéroports de deux Pays différents. Cette question des « OSP internationales » est notamment soulevée par la Commission des Iles de la CRPM mais aussi par l'organisation aérienne ERA.

La CRPM assurera une veille sur ce dossier, et mobilisera en temps utile l'expertise de ses Régions membres pour évaluer la communication attendue de la Commission.

2.4. Financement européen des infrastructures aéroportuaires

La révision du réseau central du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), qui concentre les crédits du Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE), interviendra à partir de 2023. La CRPM et ses commissions géographiques disposent donc d'un délai conséquent pour évaluer la possibilité de promouvoir une modification de la liste des aéroports de ce réseau central.

Même si la méthodologie de sélection de ceux-ci devrait en théorie rester inchangée, il reste à voir si l'introduction d'un indicateur de connectivité aérienne dans la « boîte à outils » de la DG Move ne peut pas produire des effets sur les critères du réseau central.

2.5. Projets de coopération

En complément de ce travail de veille proactive sur l'évolution des instruments européens, une possibilité d'implication des Régions réside dans la possibilité de préparer des projets de coopération dans le domaine aérien. De tels projets ont été menés ou sont en développement dans différents espaces transnationaux, soutenus en particulier par Interreg : Atlantic Skyway, [Baltic Bird](#), [Spara 2020](#).

3. La participation des Régions membres de la CRPM est requise

Afin de concentrer les travaux de la CRPM sur les besoins et attentes des Régions, il est important de les connaître. Le questionnaire très simple qui suit est proposé à cet effet.

Il est également nécessaire de construire une « expertise collective » sur ces sujets. Pour cette raison le questionnaire invite également les Régions à communiquer les sources d'expertise (ressources humaines- travaux déjà réalisés – projets réalisés, en cours ou prévus ...) qu'elles pourraient mettre à disposition du Secrétariat Général pour progresser sur ces questions.

Les partenariats déjà engagés avec d'autres organisations seront par ailleurs poursuivis. Lors de l'une de ses prochaines réunions, le groupe de travail transports de la CRPM pourra dédier une séance de travail au transport aérien, afin d'identifier les actions prioritaires à mettre en œuvre compte-tenu de l'actualité communautaire.

QUESTIONNAIRE A COMPLETER PAR LES REGIONS MEMBRES

A retourner pour le 1^{er} Septembre 2017 à patrick.anvroin@crpm.org et anne.lezin@crpm.org

Région : Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.

Nom – Prénom : Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.

Fonction : Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.

Email : Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.

Priorités thématiques en matière de transport aérien, en lien avec la politique de l'UE (parmi les thèmes traités dans cette note technique ou autres thèmes)

Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.

Personnes ressources/Experts que la CRPM pourrait contacter dans votre Région

Merci d'insérer ses coordonnées – Nom / Prénom – Fonction – Tel et Email

Autre information utile pour la CRPM

Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.

Merci de joindre tout document à votre disposition d'intérêt sur le transport aérien



Personne à contacter : Patrick Anvrouin, Directeur CRPM en charge des transports
Email : patrick.anvrouin@crpm.org

La Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM) rassemble environ 160 Régions issues de 25 États de l'Union européenne et au-delà.

Représentant près de 200 millions de citoyens, la CRPM agit en faveur d'un développement plus équilibré du territoire européen.

Elle opère à la fois comme un *think tank* et un lobby pour les Régions. Son principal objectif se concentre sur la cohésion sociale, économique et territoriale, les politiques maritimes et l'accessibilité.

www.cpmr.org

CONTACT :

6, rue Saint-Martin, 35700 Rennes
Tel: + 33 (0)2 99 35 40 50

Rond-Point Schuman 14, 1040 Brussels
Tel: +32 (0)2 612 17 00

Email: Secretariat@crpm.org; Website: www.cpmr.org

Réf. : CRPMNTP170007