

## **Recommandation**

Objet: Infrastructure aérienne en Grande Région

### **Le Conseil Parlementaire Interrégional (CPI) a établi le constat suivant:**

la Grande Région, avec les aéroports jusqu'à présent visités (Luxembourg-Findel, Metz-Nancy/Lorraine, Francfort-Hahn, Sarrebruck et Deux-Ponts, Liège-Bierset et Charleroi) dispose d'une infrastructure aérienne ayant la capacité de prendre en charge la totalité du trafic aérien et d'en assurer l'organisation dans les conditions de son doublement en volume (à partir de 1990) à une part représentant 8 % de l'ensemble du service passagers (en 2010) suivant les prévisions émanant de l'Union Européenne (Livre blanc, transports, 1ère partie, chapitre 1, paragraphe C).

L'infrastructure aérienne de la Grande Région constitue ainsi l'un des facteurs essentiels de sa position privilégiée face à la concurrence économique des régions dans le cadre de la communauté européenne des États membres dont le nombre s'accroît actuellement.

La libéralisation complète de l'accès au marché des compagnies aériennes européennes s'est accomplie avec l'adoption du troisième paquet de mesures de libéralisation du transport aérien [règlement (CEE) 2407/92, règlement (CEE) 2408/92, règlement (CEE) 2409/92]. Suivant ces règlements, les compagnies aériennes européennes peuvent, pour le transport des passagers, le service postal et le transport fret, desservir toutes les lignes à l'intérieur de la Communauté Européenne et, de principe, tous les aéroports relevant des liaisons intracommunautaires. L'accroissement de la concurrence, l'ouverture de nouvelles lignes et l'offre de nouveaux services aériens, et, ce faisant, les impulsions de diverse nature qui contribuent à l'essor du transport aérien européen dans son ensemble, sont autant de raisons qui plaident en faveur de la mise en œuvre de nouvelles structures adaptées à la libéralisation du marché dans le domaine du transport aérien.

**Le CPI se félicite** qu'une nouvelle catégorie de clients ait pu être gagnée au trafic aérien en raison des activités des compagnies aériennes à bas prix, ce qui contribue à accroître le facteur mobilité à l'intérieur de l'Europe, ouvre des perspectives au tourisme, incite aux aménagements de l'infrastructure et au développement des moyens de circulation à proximité immédiate des aéroports et dans le cadre de leur plus large environnement, et constitue enfin un attrait supplémentaire pour les investissements dans ces secteurs de l'infrastructure locale.

En présence des activités des compagnies aériennes à bas prix, en très forte expansion, qui sont en mesure, de leur côté, d'amorcer ou de provoquer le lancement d'importants investissements d'infrastructure et d'immobiliser des ressources d'un capital toujours plus rare, et en présence des processus de concentration prévisibles dans le cadre d'une concurrence accrue sur le marché du trafic aérien, en général,

le CPI rappelle sa revendication (formée le 16 juin 1995, à Namur) d'une conception harmonisée, à long terme, ayant pour objet l'exploitation des aéroports de la Grande Région, et souligne son exigence, valable aujourd'hui comme dans le passé, de définir „une stratégie du trafic aérien à caractère interrégional, celle-ci prenant en compte les facteurs intéressant la coordination, la coopération, l'exploitation des effets synergiques jusqu'à leur épuisement, ainsi que l'attribution et la répartition optimale des ressources (exigence formée le 8 décembre, à Trèves).

Le CPI se félicite des contacts déjà existants dans la Région et des premiers signes témoignant des activités de coopération entre aéroports, et il en encourage le développement pour en accroître l'efficacité: un portail Internet unifié de l'offre du trafic aérien, des prix, des destinations, des possibilités de réservation, et autres informations, pourrait être de nature à présenter le potentiel „trafic aérien“ de la Grande Région sous une présentation uniformisée et à en promouvoir encore davantage la commercialisation.

En particulier, le CPI exprime l'espoir que les efforts de coopération des aéroports de Sarrebruck et de Zweibrücken (Deux-Ponts), en voisinage presque contigu, trouveront, dès que possible, une conclusion constructive

Le CPI fait observer que – étant donné les efforts des Länder de Rhénanie-Palatinat et de Hesse en vue d'une exploitation commune associant Francfort-sur-le-Main et Francfort-Hahn en un complexe aéroportuaire dans le sens du règlement portant sur l'accès des transporteurs aériens aux liaisons aériennes intra-communautaires – le règlement ci-dessus cité, en son article 8, paragraphe 5, alinéa 2, autorise que des aéroports puissent desservir, sur la base d'un système cohérent, une même ville ou une même agglomération urbaine.

Dans la mesure où il serait possible, suivant les orientations définies, le 30 juin de cette année, dans le cadre des perspectives d'avenir 2020 pour l'espace de coopération englobant la Sarre, la Lorraine, le Luxembourg, la Rhénanie-Palatinat, la Wallonie, la communauté française de Belgique et la communauté germanophone de Belgique, de développer des structures répondant aux critères du règlement portant sur l'accès des transporteurs aériens aux liaisons aériennes intracommunautaires, il en résulterait que la coopération des aéroports de la Grande Région, dans le sens de la conception de „complexe aéroportuaire“, se serait pourvue d'une perspective d'avenir réaliste.

Le CPI suggère et propose que le 8ème Sommet de la Grande Région traite du thème „Infrastructure aérienne en Grande Région“.