

Rapport spécial

**Infrastructures  
aéroportuaires  
financées par l'UE:  
des investissements  
peu rentables**



COUR DES  
COMPTES  
EUROPÉENNE

COUR DES COMPTES EUROPÉENNE  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUXEMBOURG

Tél. +352 4398-1

Courriel: [eca-info@eca.europa.eu](mailto:eca-info@eca.europa.eu)  
Internet: <http://eca.europa.eu>

Twitter: @EUAuditorsECA  
YouTube: EUAuditorsECA

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur l'internet via le serveur Europa (<http://europa.eu>).

Luxembourg: Office des publications de l'Union européenne, 2014

ISBN 978-92-872-1257-3  
doi:10.2865/97733

© Union européenne, 2014  
Reproduction autorisée, moyennant mention de la source

*Printed in Luxembourg*

**Rapport spécial**

## **Infrastructures aéroportuaires financées par l'UE: des investissements peu rentables**

(présenté en vertu de l'article 287, paragraphe 4, deuxième alinéa, du TFUE)

## Points

### **Glossaire**

### I-V **Synthèse**

### 1-15 **Introduction**

1-5 **Principales caractéristiques du transport aérien en Europe**

6-8 **Politique de l'UE en matière de transports aériens et financement des infrastructures aéroportuaires**

9-11 **La gestion des investissements consacrés aux infrastructures aéroportuaires dans le cadre du FEDER et du FC**

12-15 **Types d'infrastructures aéroportuaires examinées**

### 16-21 **Étendue et approche de l'audit**

### 22-67 **Observations**

22-26 **Nécessité de disposer d'infrastructures nouvelles ou réaménagées démontrée pour la moitié des aéroports examinés**

27 **Retards dans la construction pour la plupart des aéroports examinés et dépassements de coûts pour la moitié d'entre eux**

28-35 **Plus de la moitié des constructions étaient sous-utilisées**

36-38 **Fonds de l'UE consacrés à des investissements qui ne présentent pas un bon rapport coût/efficacité**

39-45 **Sur les 20 aéroports audités, 7 ne sont pas financièrement autonomes**

46-48 **Prévisions excessivement optimistes concernant la fréquentation pour 12 des 20 aéroports examinés**

49-52 **Incidence limitée des investissements financés par l'UE sur la fréquentation, le service aux usagers et la création d'emplois**

53-59 **Investissements similaires dans des aéroports situés à proximité les uns des autres**

60-65 **Planification des investissements dans les infrastructures aéroportuaires généralement pas coordonnée au niveau national**

66-67 **Informations limitées à la disposition de la Commission en ce qui concerne le financement des aéroports par l'UE**

## 68-72 **Conclusions et recommandations**

**Annexe I — Montants alloués aux infrastructures aéroportuaires entre 2000 et 2013 au titre du FEDER et du FC par État membre**

**Annexe II — Liste des aéroports et projets audités**

**Annexe III — Vue d'ensemble des résultats et des constatations de l'audit**

**Annexe IV — Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport**

## **Réponses de la Commission**

**Autorité de gestion:** Instance nationale, régionale ou locale désignée par l'État membre. Elle propose le programme opérationnel à la Commission pour adoption et est chargée, par la suite, de sa gestion et de sa mise en œuvre.

**Direction générale (DG):** Entité administrative au sein de la Commission européenne (CE). Les DG concernées par le présent audit sont la DG Politique régionale et urbaine et la DG Mobilité et transports.

**Fonds relevant de la politique de cohésion:** Fonds destinés à promouvoir la politique dont l'objectif est de renforcer la cohésion économique et sociale au sein de l'Union européenne en réduisant l'écart du niveau de développement entre les régions de l'UE. Le présent audit a porté en particulier sur: i) le Fonds européen de développement régional (FEDER), destiné aux investissements dans les infrastructures, à la création ou au maintien de l'emploi, au soutien des initiatives locales en matière de développement et des activités des petites et moyennes entreprises, et ii) le Fonds de cohésion (FC), destiné au renforcement de la cohésion économique et sociale par le financement de projets dans les domaines de l'environnement et des transports dans les États membres dont le produit national brut (PNB) par habitant est inférieur à 90 % de la moyenne de l'UE.

**Grand projet et projet du Fonds de cohésion:** Projet qui comprend un ensemble de travaux économiquement indivisibles remplissant une fonction technique précise et visant des objectifs clairement définis, et dont le coût total pris en considération pour déterminer le montant de la participation des Fonds excède 50 millions d'euros. L'approbation de la Commission est requise au niveau de chaque projet, tant pour les grands projets que pour ceux du Fonds de cohésion.

**Investissements dans les infrastructures aéroportuaires:** Investissements réalisés dans les zones côté ville et côté piste des aéroports. Côté ville, les investissements dans les infrastructures englobent la construction de nouveaux terminaux, l'extension de terminaux existants ainsi que la connexion au réseau routier et ferroviaire. Côté piste, ils comprennent la construction de pistes, de voies de circulation, de sorties de piste, d'aires de stationnement, ainsi que les infrastructures et les équipements de contrôle du trafic aérien et les équipements de sécurité.

**Mouvement de trafic aérien:** Décollage ou atterrissage, dans un aéroport, d'un avion employé au transport aérien. La capacité côté piste est habituellement mesurée en termes de mouvements de trafic aérien par heure, et indique le nombre d'avions capables d'atterrir, de se garer ou de décoller en une heure.

**Programme opérationnel (PO):** Document élaboré au niveau central ou régional d'un État membre et approuvé par la Commission, qui prend la forme d'un ensemble cohérent de priorités comprenant des mesures pluriannuelles.

**Zone d'attraction:** Zone d'influence d'un aéroport et sa capacité à attirer des visiteurs et des usagers, en fonction de la population aux alentours et des possibilités de transport de surface existantes.

## I

Lors de cet audit, la Cour a analysé les investissements financés par l'UE dans les infrastructures aéroportuaires et examiné:

- si la nécessité de procéder à de tels investissements était démontrée;
- si les constructions étaient achevées dans le respect des délais et des limites budgétaires;
- si les infrastructures nouvelles (ou modernisées) étaient pleinement exploitées.

De plus, elle a apprécié si ces investissements se traduisaient par une hausse de la fréquentation et une amélioration du service aux usagers. Enfin, elle a cherché à savoir si les aéroports financés par l'UE étaient financièrement autonomes.

## II

L'audit a été centré sur 20 aéroports financés par l'UE dans 5 États membres (Estonie, Grèce, Espagne, Italie et Pologne). Ces aéroports ont reçu de l'UE un financement total de 666 millions d'euros au cours des périodes de programmation 2000-2006 et 2007-2013 au titre du Fonds européen de développement régional (FEDER) et du Fonds de cohésion (FC).

## III

La conclusion générale est que les investissements financés par l'UE dans les aéroports se sont avérés peu rentables: trop d'aéroports (souvent situés à proximité les uns des autres) ont été financés et, dans de nombreux cas, les infrastructures financées par l'UE étaient surdimensionnées. La moitié seulement des aéroports audités ont réussi à accroître leur fréquentation, et les améliorations du service aux usagers n'ont soit pas été mesurées, soit pas été étayées.

## IV

La Cour observe également que les financements de l'UE ne présentaient pas un bon rapport coût/efficacité et que 7 des 20 aéroports examinés ne dégagent pas de bénéfices; partant, ils risquent de devoir être fermés à moins de bénéficier constamment d'aides financières publiques. Les petits aéroports régionaux qui accueillent moins de 100 000 passagers par an sont particulièrement concernés. La Cour a également constaté que le financement de l'UE n'est pas bien coordonné par les États membres et, notamment en ce qui concerne les grands projets et les projets du Fonds de cohésion, pas suffisamment supervisé par la Commission, ce qui se traduit par une surcapacité et une faible rentabilité des fonds investis.

## V

La Cour recommande:

- i) que la Commission veille, durant la période de programmation 2014-2020, à ce que les États membres n'affectent des fonds de l'UE qu'aux infrastructures des aéroports qui sont financièrement viables et pour lesquels les besoins en matière d'investissements ont été correctement évalués et démontrés. Cela devrait également s'inscrire dans le cadre de l'approbation et du suivi des programmes opérationnels par la Commission;
- ii) que les États membres établissent des plans de développement aéroportuaire régionaux, nationaux et supranationaux cohérents afin d'éviter la surcapacité, les doubles emplois et les investissements non coordonnés dans les infrastructures aéroportuaires.

## Principales caractéristiques du transport aérien en Europe

### 01

Le transport aérien constitue la forme la plus répandue de transport de passagers sur de longues distances, mais il répond également aux besoins de nombreux voyageurs se déplaçant sur des distances moyennes. Selon Eurocontrol, le trafic aérien en Europe doublera pratiquement d'ici à 2030 et l'Europe ne sera pas en mesure de répondre à une grande partie de cette demande en raison d'une insuffisance de la capacité des pistes et de l'infrastructure au sol, principalement au niveau des grandes plates-formes aéroportuaires.

### 02

Il existe actuellement plus de 500 aéroports commerciaux en Europe, répartis

- i) en plates-formes aéroportuaires, qui fournissent un éventail complet de services (affaires/loisirs, vols nationaux/intra-européens/intercontinentaux) et regroupent le trafic en provenance d'aéroports plus petits, et
- ii) en aéroports régionaux, qui relient des régions éloignées aux centres d'activité économique, alimentent les plates-formes aéroportuaires, mais proposent également des vols directs vers d'autres aéroports régionaux.

### 03

Les principales plates-formes aéroportuaires en Europe, qui accueillent au moins 5 millions de passagers par an<sup>1</sup>, attirent 78 % de l'ensemble du trafic aérien européen; les aéroports accueillant entre 1 et 5 millions de passagers par an représentent 18 % du volume global, tandis que les aéroports plus petits, de moins de 1 million de passagers, ne sont utilisés que par 4 % des passagers.

### 04

Le transport aérien constitue un domaine économique important: les aéroports européens emploient directement ou indirectement plus de 1 million de personnes qui travaillent pour les compagnies aériennes ainsi qu'à la maintenance, à la restauration, à la vente de détail et au contrôle du trafic aérien. À ce titre, les compagnies aériennes et les aéroports contribuent pour plus de 140 milliards d'euros au produit intérieur brut (PIB) européen<sup>2</sup>.

### 05

Cependant, la rentabilité pose souvent problème: bien que, entre 2001 et 2010, le trafic dans les aéroports régionaux en Europe ait augmenté de 60 % environ, près de la moitié (48 %) des aéroports européens ont connu des pertes en 2010. C'est en particulier le cas des aéroports régionaux, plus petits, que les autorités publiques souhaitent maintenir pour des raisons socio-économiques.

## Politique de l'UE en matière de transports aériens et financement des infrastructures aéroportuaires

### 06

Depuis le début des années 90, la politique de l'UE en matière de transports aériens<sup>3</sup> vise à remédier aux problèmes de capacité en construisant des infrastructures supplémentaires, mais également en faisant un meilleur usage des installations existantes. Une telle optimisation pourrait être réalisée moyennant une utilisation plus efficiente des créneaux horaires<sup>4</sup>, une amélioration des services d'assistance en escale et une meilleure intégration au réseau ferroviaire.

- 1 Pour les règles de classification, voir les «Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux», section 1.2.1, paragraphe 12 (JO C 312 du 9.12.2005, p. 1).
- 2 [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal\\_market/](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/)
- 3 Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1); COM(2001) 370 intitulée «Livre blanc — La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix»; COM(2006) 314 du 22 juin 2006 intitulée «Pour une Europe en mouvement — Mobilité durable pour notre continent»; COM(2006) 819 du 24 juin 2007 intitulée «Un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe»; COM(2011) 144 du 28 mars 2011 intitulée «Livre blanc — Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources».
- 4 L'autorisation d'utiliser toutes les infrastructures aéroportuaires qui sont nécessaires pour la prestation d'un service aérien dans un aéroport à une date et à une heure précises, aux fins de l'atterrissage et du décollage.

## 07

Les projets en matière d'infrastructures de transport, y compris les actions concernant les aéroports, sont un important domaine de dépenses du budget de l'UE. Au cours des périodes de programmation 2000-2013, l'UE a alloué quelque 4,5 milliards d'euros<sup>5</sup> à des infrastructures aéroportuaires au titre du Fonds européen de développement régional (FEDER), du Fonds de cohésion (FC) et du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)<sup>6</sup>. Sur ce montant, 1,2 milliard d'euros environ (soit 27 %) ont été affectés à des investissements dans les technologies et les connexions multimodales en rapport avec les aéroports (par exemple, les infrastructures de gestion du trafic aérien et les liaisons aéroport-centre ville), voir **figure 1**.

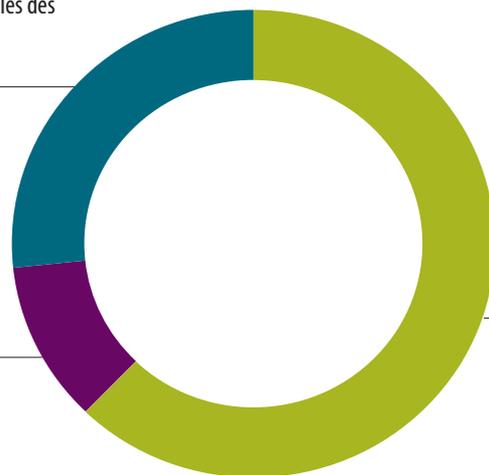
- 5 En outre, des prêts de 14 milliards d'euros ont été consentis par la Banque européenne d'investissement (BEI) pour soutenir les infrastructures aéroportuaires dès l'année 2000 dans des régions non couvertes par la politique de cohésion, et environ 2,3 milliards d'euros ont été apportés sous forme de prêts pour soutenir le renouvellement de la flotte des transporteurs aériens européens (<http://www.eib.org/projects/loans/sectors/transports.htm>).
- 6 Le financement du réseau RTE-T est essentiellement limité à des études et à certains travaux d'infrastructure moins importants réalisés dans des aéroports de régions non couvertes par la politique de cohésion.

Figure 1

### Vue d'ensemble des sources de financement pour les investissements dans les infrastructures aéroportuaires entre 2000 et 2013

Soutien à la gestion du trafic aérien et aux connexions multimodales des aéroports:  
1,2 milliard, ou 27 %

Fonds alloués aux infrastructures au titre du RTE-T:  
0,5 milliard, ou 11 %



Fonds alloués aux infrastructures au titre de la politique de cohésion:  
2,8 milliards, ou 62 %

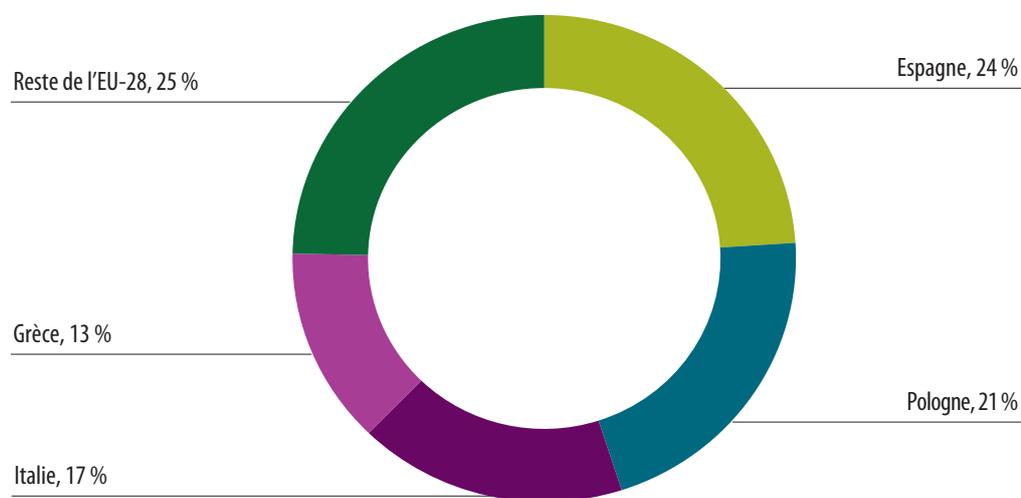
Source: Cour des comptes européenne.

## 08

Sur les 3,3 milliards d'euros consacrés au soutien aux infrastructures entre 2000 et 2013, plus de 2,8 milliards d'euros (85 %) provenaient des fonds relevant de la politique de cohésion (FEDER et FC), et 75 % de ce montant ont été investis dans 4 États membres (Grèce, Espagne, Italie et Pologne). La **figure 2** donne une vue d'ensemble des ressources allouées et l'**annexe I** présente des informations détaillées par État membre.

Figure 2

### Vue d'ensemble des fonds relevant de la politique de cohésion consacrés aux investissements dans les infrastructures aéroportuaires par État membre entre 2000 et 2013



Source: Cour des comptes européenne.

## La gestion des investissements consacrés aux infrastructures aéroportuaires dans le cadre du FEDER et du FC

### 09

Les dépenses de l'UE dans le cadre du FEDER et du FC relèvent de la gestion partagée entre la Commission et les États membres<sup>7</sup>. La Commission établit des lignes directrices relatives à la planification des programmes opérationnels (PO), négocie et approuve les PO proposés par les autorités de gestion des États membres, et assure le suivi de leur mise en œuvre.

### 10

La Commission assume la responsabilité globale de la bonne utilisation des fonds, dans la mesure où elle est chargée de superviser la mise en place et le fonctionnement des systèmes de contrôle dans les États membres et de rembourser les dépenses approuvées. L'autorité de gestion est responsable de la gestion et de la mise en œuvre du PO, tandis que les grands projets et les projets du Fonds de cohésion sont soumis à l'approbation de la Commission<sup>8</sup>.

### 11

La gestion du projet d'infrastructures aéroportuaires lui-même incombe généralement aux organismes chargés de la mise en œuvre, agissant pour le compte des autorités de gestion. S'agissant des projets examinés, les entités concernées étaient l'AENA (Espagne), l'ENAC et l'ENAV (Italie) et l'aéroport de Tallinn (Estonie). En Pologne, le Centre chargé des projets de l'UE en matière de transports exerce des fonctions qui lui ont été déléguées par l'autorité de gestion et les projets sont gérés par les bénéficiaires, tandis qu'en Grèce, l'HCAA, un service public qui détient et gère l'ensemble des aéroports, à l'exception de celui d'Athènes, est responsable du

classement par priorité et de la sélection des projets d'investissement dans les infrastructures aéroportuaires.

## Types d'infrastructures aéroportuaires examinées

### 12

Les infrastructures aéroportuaires peuvent se situer côté ville ou côté piste. Côté ville, les investissements dans les infrastructures englobent la construction de nouveaux terminaux, l'extension de terminaux existants ainsi que la connexion au réseau routier et ferroviaire. Côté piste, ils comprennent la construction de pistes, de voies de circulation, de sorties de piste, d'aires de stationnement, ainsi que les infrastructures et les équipements de contrôle du trafic aérien et les équipements de sécurité.

### 13

Dans l'échantillon de projets examinés, la plupart des investissements concernaient des infrastructures côté piste et notamment, dans 18 des 20 aéroports, des pistes, des aires de stationnement, des voies de circulation, ainsi que des améliorations en matière de sécurité. Les investissements dans les infrastructures côté ville concernaient principalement la construction de nouveaux terminaux ou l'extension de terminaux existants. Le reste des fonds audités a été consacré à diverses infrastructures comme des parkings, des terminaux de fret et des convoyeurs de personnes automatisés. Le **tableau 1** donne un aperçu général du cofinancement de l'UE par type d'infrastructure.

7 [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/how/index\\_fr.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/how/index_fr.cfm)

8 L'approbation de la Commission pour tous les projets relevant du Fonds de cohésion ne s'applique que pour la période de programmation 2000-2006; pour la période de programmation 2007-2013, cette approbation n'était nécessaire que pour les projets de plus de 50 millions d'euros.

Tableau 1

## Types d'infrastructures aéroportuaires financées par l'UE qui ont été examinées

Types d'infrastructures aéroportuaires auditées	Fonds de l'UE audités (en euros)	en %
Terminaux (14 aéroports)	164 227 220	35,66
Pistes (13 aéroports)	80 590 629	17,50
Surfaces de stationnement (14 aéroports)	50 988 499	11,07
Voies de circulation (10 aéroports)	39 594 288	8,60
Améliorations en matière de sécurité (12 aéroports)	34 681 200	7,53
Divers (par exemple parkings, terminaux de fret, convoyeurs de personnes automatisés)	90 419 523	19,64
<b>TOTAL</b>	<b>460 501 539</b>	<b>100,0</b>

## 14

Les objectifs de la plupart des projets examinés étaient d'éliminer ou de prévenir les goulets d'étranglement des infrastructures<sup>9</sup>, d'augmenter le niveau des services aux passagers, de s'adapter aux nouvelles exigences en matière de sécurité ou d'améliorer les connexions à partir et à destination des aéroports.

## 15

L'**encadré 1** fournit deux exemples de types d'infrastructures aéroportuaires examinées au cours de l'audit.

9 Un goulet d'étranglement est une limitation de la capacité opérationnelle de tout un aéroport, causée par un composant unique (par exemple piste, aire de stationnement, terminal) qui détermine la capacité aéroportuaire globale et empêche les autres composants d'être exploités au maximum de leur potentiel.

## Exemples d'infrastructures aéroportuaires financées par l'UE



Source: Cour des comptes européenne

Photo 1 — Vue du nouveau terminal et de l'aire de stationnement à l'aéroport de Tallinn

- a) À l'aéroport de Tallinn, en Estonie, des fonds de l'UE d'un montant de quelque 53 millions d'euros ont été investis dans une extension du terminal, dans une extension de la piste, dans la reconstruction de la majeure partie de l'aire de stationnement ainsi que dans des infrastructures liées à l'environnement, à la sûreté et à la sécurité.

- b) Les investissements audités à l'aéroport de Naples, en Italie, concernaient l'extension du terminal, la piste, l'aire de stationnement et l'équipement de gestion du trafic aérien. Le coût des investissements était de 52,4 millions d'euros, dont 20,6 millions provenant du budget de l'UE.



Source: Cour des comptes européenne

Photo 2 — Partie de l'aire de stationnement agrandie à l'aéroport de Naples

# Étendue et approche de l'audit

12

## 16

Lors de cet audit, la Cour a analysé les investissements financés par l'UE dans les infrastructures aéroportuaires et examiné:

- o si la nécessité de procéder à de tels investissements était démontrée;
- o si les constructions étaient achevées dans le respect des délais et des limites budgétaires;
- o si les infrastructures nouvelles (ou modernisées) étaient pleinement exploitées.

De plus, elle a apprécié si ces investissements se traduisaient par une hausse de la fréquentation et une amélioration du service aux usagers. Enfin, elle a cherché à savoir si les aéroports financés par l'UE étaient financièrement autonomes.

## 17

L'audit a été centré sur 20 aéroports financés par l'UE dans 5 États membres (Estonie, Grèce, Espagne, Italie et Pologne). Ces aéroports ont reçu de l'UE un financement total de 666 millions d'euros au cours des périodes de programmation 2000-2006 et 2007-2013 au titre du FEDER et du FC, dont 460 millions ont été audités.

## 18

Huit aéroports en Espagne, cinq en Italie, trois en Grèce, deux en Pologne et deux en Estonie ont été sélectionnés en vue de l'audit. La méthode d'échantillonnage a consisté à sélectionner:

- i) tous les aéroports qui avaient lancé des grands projets et des projets du Fonds de cohésion<sup>10</sup>;
- ii) cinq aéroports de manière aléatoire, et

- iii) cinq aéroports sur la base d'une évaluation des risques. Les quatre aéroports restants<sup>11</sup> ont été sélectionnés parce qu'il s'agissait des aéroports ayant dépensé les montants les plus élevés dans le cadre de projets d'infrastructures autres que des grands projets et des projets du Fonds de cohésion. **L'annexe II** fournit une liste des aéroports audités, avec les montants audités, les périodes de mise en œuvre et les types d'infrastructures auditées par aéroport.

## 19

L'audit a comporté un contrôle documentaire de la réglementation applicable en la matière, des documents de planification relatifs au transport aérien des cinq États membres ainsi que des publications des principales associations professionnelles du secteur (y compris le Conseil international des aéroports, la Société de recherche sur les transports aériens, Eurocontrol, l'Association internationale du transport aérien (IATA), le Forum international des transports — Organisation de coopération et de développement économiques, etc.). Il a également comporté des visites sur place pour évaluer les réalisations, les résultats et les incidences du financement de l'UE ainsi que la situation financière des aéroports. Il ne prévoyait pas d'analyse des questions relatives aux aides d'État pour ce qui est des infrastructures aéroportuaires.

## 20

Les travaux d'audit ont été réalisés entre mai 2013 et mai 2014.

10 Cela concerne six aéroports: trois en Espagne, un en Italie, un en Grèce et un en Estonie.

11 L'audit a principalement porté sur des aéroports continentaux: les petits aéroports insulaires ont, dans la mesure du possible, été exclus de la population auditée, parce qu'ils affichent généralement des économies d'échelle moindres et parce que la population a des possibilités limitées de choisir un autre aéroport.

### 21

La Cour constate que:

- l'évolution à long terme de la demande de transport aérien est positive: malgré une baisse temporaire à la suite de la crise économique, une reprise du transport aérien en Europe a été enregistrée en 2010, avec une augmentation de 3,4 % du nombre total de passagers par rapport à 2009<sup>12</sup>. Globalement, le nombre de passagers de l'EU-27 a augmenté de 6 % entre 2007 et 2013;
- les moyennes nationales correspondant à l'ensemble des aéroports des cinq États membres examinés aux fins de ce rapport présentaient un taux de croissance moyen de 2 % entre 2007 et 2013;
- si un effet limité et temporaire de la crise a bien été observé en 2007 et 2008, la croissance a repris dans le secteur du transport aérien pour le reste de la période auditée. Par conséquent, la crise économique n'a pas affecté de manière significative les résultats des projets d'infrastructures aéroportuaires examinés.

12 Eurostat, *Air transport recovers in 2010: Issue number 21/2012* (Reprise de la demande de transport aérien en 2010: numéro 21/2012) ([http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-SF-12-021/EN/KS-SF-12-021-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-12-021/EN/KS-SF-12-021-EN.PDF)).

## Nécessité de disposer d'infrastructures nouvelles ou réaménagées démontrée pour la moitié des aéroports examinés

### 22

Lors de l'audit, la Cour a examiné si les investissements dans les terminaux côté ville avaient été nécessaires. À cette fin, la Cour a comparé le nombre annuel de passagers par m<sup>2</sup> avant et après l'investissement par rapport à la valeur de référence européenne<sup>13</sup> de 104 passagers par m<sup>2</sup> et par an.

### 23

Pour 10 des 14 projets de construction de terminaux, il était clairement nécessaire de développer les infrastructures afin d'éviter les saturations ou goulets d'étranglement prévus (Catane, Crotone, Naples, Fuerteventura, La Palma, Vigo, Hérahkion, Thessalonique, Rzeszów et Tallinn). Dans deux cas (Comiso et Tartu), de nouveaux terminaux étaient nécessaires pour permettre d'assurer le trafic commercial. Cependant, il n'y avait aucune urgence à construire une extension des terminaux à Alghero (5,2 millions d'euros provenant des fonds de l'UE) ou à Badajoz (6 millions d'euros provenant des fonds de l'UE): il aurait été plus opportun de gérer les heures de pointe sporadiques dans ces aéroports grâce à des solutions temporaires<sup>14</sup> plutôt que de construire des infrastructures permanentes qui sont pour l'essentiel sous-utilisées (voir **figure 3**).

### 24

De même, côté piste, la moitié des extensions de pistes et d'aires de stationnement financées avec les fonds de l'UE étaient nécessaires pour gérer les goulets d'étranglement aux heures de pointe: pour 9 des 18 investissements financés par l'UE côté piste, des éléments probants attestaient la nécessité de renforcer les capacités (Badajoz, La Palma, Murcie, Vigo, Catane, Naples, Gdańsk, Rzeszów et Tallinn). Dans trois cas (Cordoue, Fuerteventura et Kastia), la nécessité d'une telle extension n'était pas justifiée: à Cordoue et Fuerteventura, l'infrastructure existante côté piste était plus que suffisante pour faire face à la demande prévue, même à long terme, tandis qu'à Kastia, l'analyse de rentabilité à l'appui du projet d'extension de la piste n'était pas adéquate.

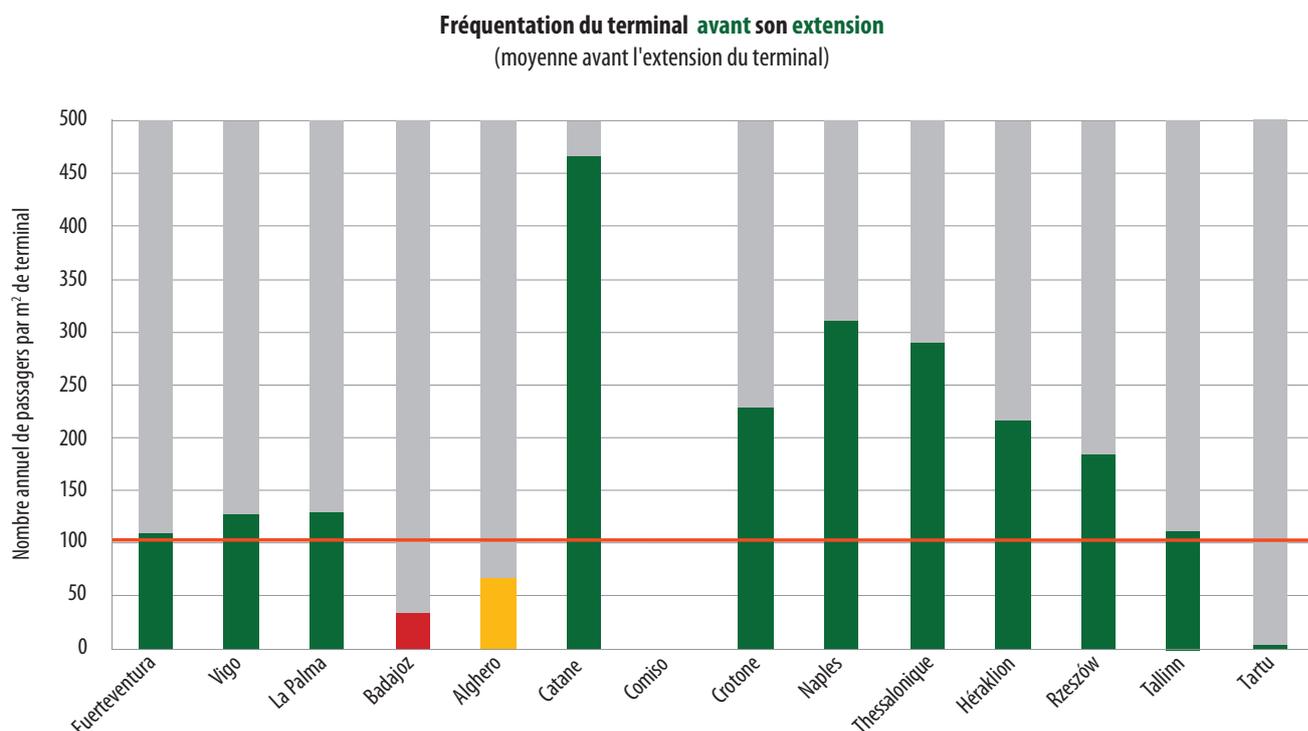
### 25

Globalement, dans 9 des 20 aéroports audités, un ou plusieurs projets sélectionnés aux fins de l'audit n'étaient absolument pas nécessaires. Cela représente 28 %, soit 129 millions d'euros, des subventions de l'UE consacrées aux aéroports qui ont été examinées.

- 13 *2012 Airport Benchmarking Report* (Rapport d'évaluation comparative des aéroports — 2012) publié par la Société de recherche sur les transports aériens (<http://www.atrsworld.org/docs/KeyFindings2012ATRSBenchmarkingReport-June22.pdf>).
- 14 Par exemple en engageant plus de personnel (à temps partiel) pour accélérer la gestion de passagers à l'arrivée ou au départ ou en installant des infrastructures temporaires et mobiles pour déplacer les passagers entre le côté piste et le côté ville.

Figure 3

Fréquentation du terminal avant extension



Source: Données communiquées par les autorités aéroportuaires.

Clé: La valeur de référence de 104 passagers par m<sup>2</sup> est indiquée par la ligne rouge; une utilisation de la capacité existante supérieure à la référence avant extension est indiquée par du vert; l'orange est utilisé pour désigner les aéroports atteignant entre 50 % et 100 % de cette valeur, et le rouge pour les aéroports en dessous de 50 %. Comme Comiso est un nouvel aéroport qui n'a ouvert qu'en 2013, l'analyse de la fréquentation du terminal avant extension n'est pas pertinente.

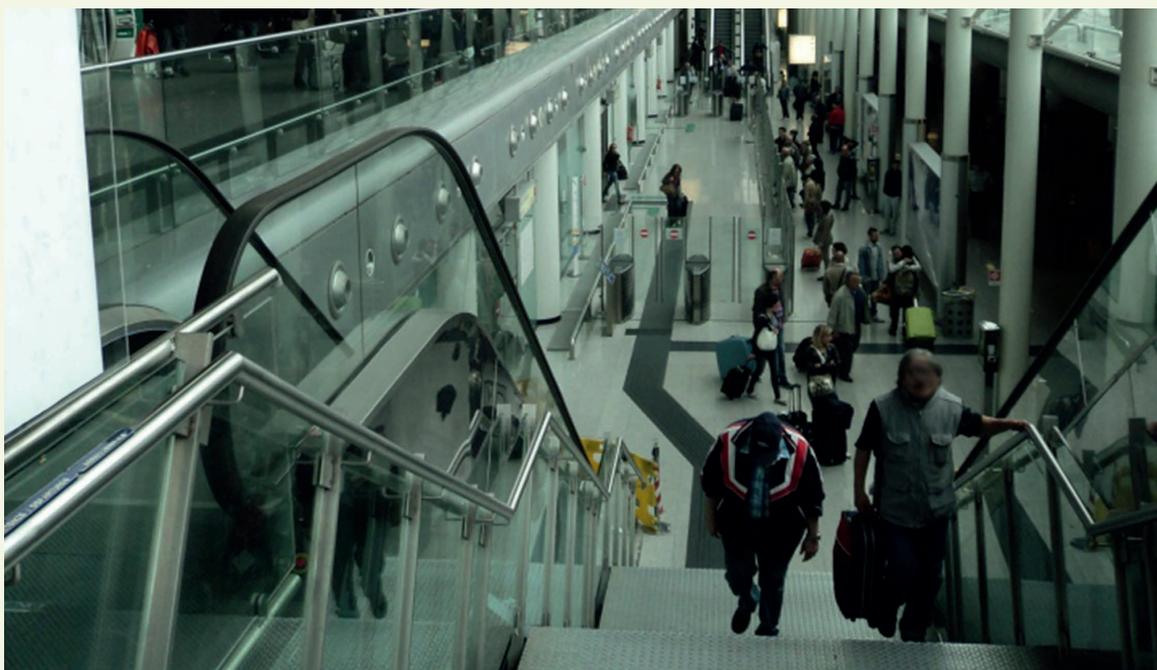
## 26

L'**encadré 2** présente des exemples de projets d'infrastructures financés par l'UE.

## Encadré 2

**Exemples d'infrastructures aéroportuaires financées par l'UE****a) Construction d'un nouveau terminal**

À Catane, en Italie, le terminal était trop petit pour le nombre de passagers fréquentant cet aéroport. Le hangar d'un aéroclub des environs a donc été réaménagé et utilisé à titre temporaire comme hall de départ jusqu'à l'ouverture du nouveau terminal (voir **figure 3**), susceptible d'accueillir le trafic de passagers et d'éliminer les goulets d'étranglement qui affectaient l'aéroport.



Source: Cour des comptes européenne

Photo 3 — Nouveau terminal à l'aéroport de Catane

**b) Extension inutile côté piste**

Le plan directeur de 2001 pour l'aéroport de Cordoue, en Espagne, écartait la nécessité d'une extension de la piste existante compte tenu des prévisions de trafic et des types d'avions attendus (le niveau historique était de 4 mouvements de trafic aérien par heure à Cordoue, tandis que la capacité existante de l'aire de stationnement et de la piste était de 11 mouvements de trafic aérien par heure). De plus, 99 % des 4,2 millions de personnes vivant dans la zone d'attraction de cet aéroport ont également accès à au moins un autre aéroport à moins de deux heures de route. Le trafic attiré par les aéroports voisins de Málaga (12,5 millions de passagers en 2012) et Séville (4,3 millions de passagers), combiné aux connexions offertes par la ligne ferroviaire à grande vitesse reliant Séville, Cordoue et Madrid, limite considérablement la demande de trafic aérien de cet aéroport. Néanmoins, en 2008, le gouvernement espagnol a décidé de prolonger la piste, sans aucune analyse des besoins, étude de la croissance potentielle, analyse coûts/bénéfices ou justification de la hausse soudaine attendue du trafic de passagers. La piste a été prolongée, permettant l'atterrissage et le décollage de plus gros appareils, pour un coût de plus de 70 millions d'euros, dont plus de 12,6 millions provenant du budget de l'UE. Cependant, le volume de trafic aérien, essentiellement des opérations d'aviation générale de nature non commerciale, est resté aussi faible qu'avant l'extension. L'aire de stationnement a également été allongée de 17 300 m<sup>2</sup>, pour un coût de 1,5 million d'euros, dont 810 000 euros d'investissements de l'UE, alors que le plan initial ne prévoyait qu'une extension de 6 775 m<sup>2</sup>. Le trafic commercial étant très faible dans cet aéroport (moins de 7 000 passagers en 2013), la piste prolongée est rarement utilisée et l'aire de stationnement agrandie sert de parking pour les avions non commerciaux (aviation générale) (voir **photo 4**).



Source: Cour des comptes européenne

Photo 4 — Aire de stationnement à Cordoue: extension uniquement utilisée pour l'aviation générale

## Retards dans la construction pour la plupart des aéroports examinés et dépassements de coûts pour la moitié d'entre eux

### 27

La Cour a également examiné si les projets d'infrastructures aéroportuaires ont été achevés dans le respect des délais et des limites budgétaires. L'audit a permis de constater:

- o que, au moment de l'audit, tous les projets sauf un avaient été achevés;
- o qu'il existait des retards dans la construction et dans la livraison finale des infrastructures aéroportuaires pour 17 des 20 aéroports audités<sup>15</sup>. Dans 14 cas, le retard était supérieur à un an, le retard moyen étant de vingt-trois mois. Les retards les plus importants ont été observés à Murcia-San Javier, Thessalonique et Naples<sup>16</sup>;
- o qu'il existait des dépassements de coûts dans 9 des 20 aéroports audités, induisant des dépenses excédant de quelque 95,5 millions d'euros celles initialement prévues au budget (8 de ces 9 aéroports<sup>17</sup> présentaient des dépassements de coûts de plusieurs millions d'euros). Les dépassements les plus importants ont été relevés à La Palma, avec 25,6 millions d'euros pour les projets audités, et à Thessalonique, où le dépassement pour l'extension de piste vers la mer se chiffrait à 21,7 millions d'euros au moment de l'audit. Ces dépassements représentent plus de 10 % du coût total pour ces 9 aéroports et sont financés par les budgets nationaux<sup>18</sup>.

## Plus de la moitié des constructions étaient sous-utilisées

### 28

Le manuel de l'IATA<sup>19</sup> suggère d'adopter une approche prudente en matière d'investissements dans des infrastructures aéroportuaires et recommande une politique de croissance modulaire<sup>20</sup>. Les lignes directrices de la Commission européenne relatives à ce type de construction soulignaient la nécessité de faire tout d'abord un meilleur usage de la capacité existante et de construire uniquement des infrastructures nécessaires, proportionnées à l'objectif fixé et offrant des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme<sup>21</sup>.

### 29

La Cour a examiné l'utilisation effective des infrastructures financées par l'UE dans les aéroports audités. À cette fin, elle a évalué l'utilisation de la surface de terminal supplémentaire créée en analysant le nombre annuel de passagers par m<sup>2</sup> ainsi que la fréquentation du terminal à l'heure de pointe. S'agissant des investissements côté piste, la Cour a examiné l'utilisation de la capacité créée en analysant l'évolution des chiffres relatifs aux mouvements de trafic aérien.

- 15 Les aéroports qui n'avaient subi aucun retard dans la construction et dans la livraison des infrastructures par rapport à la planification initiale étaient Crotone, Gdańsk et Tartu.
- 16 À Murcia-San Javier, les installations côté piste, la tour de contrôle et la piste ont été mises en service cinq ans après leur achèvement; à Thessalonique, le projet de terminal a accusé un retard de quatre ans et demi; à Naples, pour le projet de gestion du trafic aérien, le retard a été de quatre ans et demi, alors que le pouvoir adjudicateur avait attribué les travaux directement pour des raisons d'urgence.
- 17 L'exception est l'aéroport de Badajoz, avec un faible dépassement de 223 000 euros, soit 2,8 % du budget.
- 18 Lors d'un audit distinct, la Cour a également observé des faiblesses similaires dans la préparation d'un projet d'infrastructures aéroportuaires financé au titre du RTE-T. Dans le cas de l'aéroport international de Berlin-Brandebourg, les documents de planification n'étaient pas prêts et avaient dû être modifiés au cours de la procédure d'appel d'offres, entraînant des dépassements de coûts considérables.
- 19 L'IATA est l'association professionnelle des compagnies aériennes à l'échelle mondiale. Elle représente environ 240 compagnies aériennes, soit plus de 84 % de l'ensemble du trafic aérien. L'IATA soutient les activités aériennes et contribue à l'élaboration de la politique et des normes du secteur.
- 20 Construction d'infrastructures de façon modulaire (par phases) et périodique, de manière à devancer légèrement la demande et à maintenir les niveaux de service prédéfinis et requis. *Source*: Section C1.13.7 du manuel de référence 2004 de l'IATA en matière de développement aéroportuaire (2004 IATA Airport Development Reference manual).
- 21 Point 61 des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (JO C 312 du 9.12.2005, p. 1).

30

Côté ville, s'agissant de l'utilisation de la surface de terminal créée — nouvelle ou supplémentaire — seuls 4 des 14 aéroports audités (Catane, Naples, Héraklion et Thessalonique) sont parvenus à atteindre la valeur de référence<sup>22</sup> de 104 passagers par m<sup>2</sup> et par an. La fréquentation moyenne dans les 10 autres terminaux était considérablement inférieure à la valeur de référence, 7 terminaux<sup>23</sup> ayant un taux de fréquentation annuel inférieur à 50 % (voir **figure 4**). Globalement, plus de la moitié (55 %) des fonds de l'UE audités (soit 255 millions d'euros) ont été consacrés à des infrastructures inutilement grandes.

31

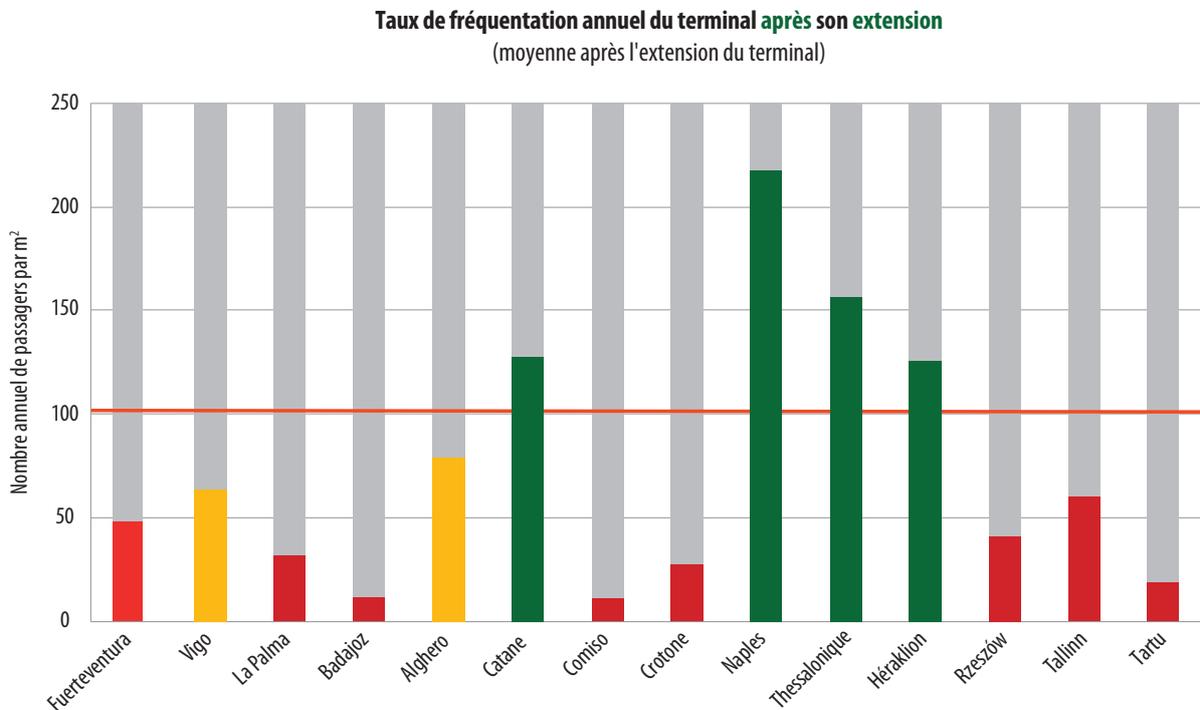
Il a été constaté, lors de l'évaluation de l'utilisation de la surface de terminal supplémentaire à l'heure de pointe (habituellement l'heure la plus chargée du mois le plus chargé de l'année<sup>24</sup>), que huit aéroports faisaient un bon usage de leur surface de terminal (Alghero, Catane, Comiso, Thessalonique, Héraklion, Rzeszów, Tallinn et Tartu) et que trois faisaient un usage raisonnable de leur capacité (La Palma, Vigo et Naples). Cependant, deux aéroports (Badajoz et Fuerteventura) se sont dotés d'une capacité qui n'est pas pleinement exploitée, même à l'heure de pointe.

22 Telle que publiée par l'ATRS-Air Transport Research Society (Société de recherche sur les transports aériens) pour les aéroports européens en 2010 (<http://www.atrsworld.org/docs/KeyFindings2012ATRSBenchmarkingReport-June22.pdf>).

23 Sur les sept terminaux considérés comme sous-utilisés, ceux de Comiso et de Rzeszów ne sont devenus opérationnels respectivement qu'en 2013 et 2012. Selon leurs prévisions, ces aéroports atteindront la valeur de référence de 104 passagers par m<sup>2</sup> en 2018 (Comiso) et 2031 (Rzeszów).

24 En Espagne, l'heure de pointe était définie soit comme la trentième heure la plus chargée de l'année, soit comme l'heure cumulant 97,75 % du trafic.

Figure 4 Taux de fréquentation annuel du terminal après extension



Source: Données communiquées par les autorités aéroportuaires.

Clé: La valeur de référence de 104 passagers par m<sup>2</sup> est indiquée par la ligne rouge; le vert est utilisé pour les aéroports ayant, après extension, une fréquentation moyenne supérieure à la référence; l'orange est utilisé pour les aéroports atteignant entre 50 % et 100 % de cette valeur, et le rouge pour les aéroports dont la moyenne n'atteint pas 50 %.

## 32

De même, la Cour a évalué la capacité côté piste, qui dépend du nombre et des caractéristiques des pistes, de la taille et de la configuration des aires de stationnement, de l'existence de voies de circulation et de sorties de piste ainsi que du type d'avions utilisant l'aéroport. Les travaux ne correspondaient à des besoins réels que dans 4 des extensions d'infrastructures réalisées côté piste avec des fonds de l'UE (Catane, Naples, Thessalonique et Tallinn); 1 aéroport (Alghero) a créé une capacité raisonnable eu égard à sa fréquentation à l'heure de pointe, tandis qu'une capacité excessive a été créée dans les 11 autres aéroports audités.

## 33

L'encadré 3 présente des exemples d'infrastructures surdimensionnées.

## Encadré 3

## Exemples d'infrastructures surdimensionnées

## a) Nouveau terminal

À l'aéroport de Fuerteventura, en Espagne, un projet impliquant un financement de 21 millions d'euros de la part de l'UE a été mis en œuvre pour élargir le terminal. Ce projet a consisté à pratiquement tripler la surface au sol existante (qui est passée de 34 000 m<sup>2</sup> à 93 000 m<sup>2</sup>) et à ajouter 14 portes d'embarquement (de 10 à 24), 8 tapis à bagages (de 7 à 15) et 4 passerelles d'embarquement (de 5 à 9). L'ampleur des travaux a été déterminée au préalable sur la base de prévisions faisant état de 7,5 millions de passagers d'ici à 2015, alors que, en 2013, l'aéroport avait accueilli 4,3 millions de passagers. Cependant, même si le seuil prévu de 7,5 millions de passagers avait été atteint, le terminal aurait tout de même été surdimensionné car, selon les normes de l'IATA, 10 tapis auraient été suffisants, au lieu des 15 mis en place. De plus, étant donné que le trafic n'était pas assez important pour permettre d'exploiter pleinement la capacité du nouveau terminal et que, selon les dernières prévisions, il ne le sera pas avant 2030, les autorités aéroportuaires ont décidé de fermer une partie du terminal (6 portes sur 24) afin de réduire les frais globaux de maintenance (voir **photo 5**).



Photo 5 — Partie fermée du terminal de Fuerteventura

Source: Cour des comptes européenne

**b) Extension de la piste**

Bien qu'une augmentation de capacité côté piste ait été nécessaire à La Palma, l'une des îles Canaries, la capacité supplémentaire créée en 2008 grâce à l'agrandissement de la plate-forme et aux travaux réalisés sur la piste (y compris la construction de deux parkings pour voitures situés sous la piste, qui ne sont pas utilisés) ne reflétait pas les besoins réels: après extension (pour un coût total de 36,4 millions d'euros, dont 17,1 millions financés par l'UE), la capacité côté piste est passée de 12 à 30 mouvements de trafic aérien par heure, tandis que le pic des mouvements de trafic aérien enregistrés depuis l'achèvement des travaux d'extension n'est que de 13 par heure. Par conséquent, la capacité supplémentaire créée continuera d'être sous-utilisée jusqu'à ce que le nombre de mouvements de trafic aérien par heure augmente de manière significative (voir **photo 6**).



Source: Cour des comptes européenne

Photo 6 — Aire de stationnement surdimensionnée à l'aéroport de La Palma

## 34

La Cour a également vérifié si les infrastructures construites étaient utilisées au moment de l'audit. C'était le cas pour la plupart d'entre elles, mais environ 38 millions d'euros (soit 8 % du montant total) provenant des fonds de l'UE ont été investis dans des infrastructures qui étaient inutilisées au moment de l'audit.

## 35

L'**encadré 4** présente un exemple d'infrastructure inutilisée.

### Encadré 4

#### Infrastructures aéroportuaires vides et inutilisées

Le projet réalisé en matière de fret à l'aéroport de Thessalonique, en Grèce, prévoyait la construction de deux nouveaux terminaux de fret, la rénovation de deux terminaux de fret existants ainsi que la construction d'un parking. Les deux nouveaux terminaux sont restés vides (voir **photo 7**), et seul un des deux terminaux rénovés était régulièrement utilisé au moment de l'audit (fonds de l'UE investis: 7 millions d'euros). Aucun élément probant ne permettait d'attester qu'une étude avait été réalisée pour démontrer la nécessité de renforcer la capacité de fret aérien dans la région.



Source: Cour des comptes européenne

Photo 7 — L'un des deux nouveaux terminaux de fret à l'aéroport de Thessalonique, vides au moment de la visite d'audit

### Fonds de l'UE consacrés à des investissements qui ne présentent pas un bon rapport coût/efficacité

#### 36

S'agissant des projets d'infrastructures, une décision d'investissement est prise au stade de l'approbation de la demande de projet, sur la base des prévisions des coûts et des recettes liés à la future exploitation. Théoriquement, le projet ne devrait être réalisé que si les recettes escomptées sont supérieures aux coûts et, idéalement, contribuent à la viabilité financière. Le risque, pour des investissements réalisés par l'UE dans des projets de ce genre, serait que les prévisions de coûts et de recettes s'avèrent irréalistes. Pour le type de projet examiné, les principaux motifs de préoccupation seraient que la hausse attendue du nombre de passagers ne se concrétise pas ou que les coûts aient été sous-estimés.

#### 37

La Cour a calculé un coût estimatif par passager supplémentaire, qu'elle a comparé au coût indiqué dans les prévisions qui avaient été réalisées à l'appui des décisions d'investissement, afin d'évaluer le risque pour l'UE d'investir dans des infrastructures aéroportuaires ne présentant pas un bon rapport coût/efficacité. Ce coût par passager supplémentaire attiré a été calculé en divisant les investissements en capitaux réalisés dans les 20 aéroports au cours de la période 2000-2012 par le nombre de passagers sur une période fictive de vingt ans<sup>25</sup> (sur la base du nombre réel de passagers jusqu'en 2013 et des dernières prévisions réalisées par les aéroports pour le reste de la période) (voir **figure 5**).

#### 38

L'évaluation de la Cour<sup>26</sup> montre que:

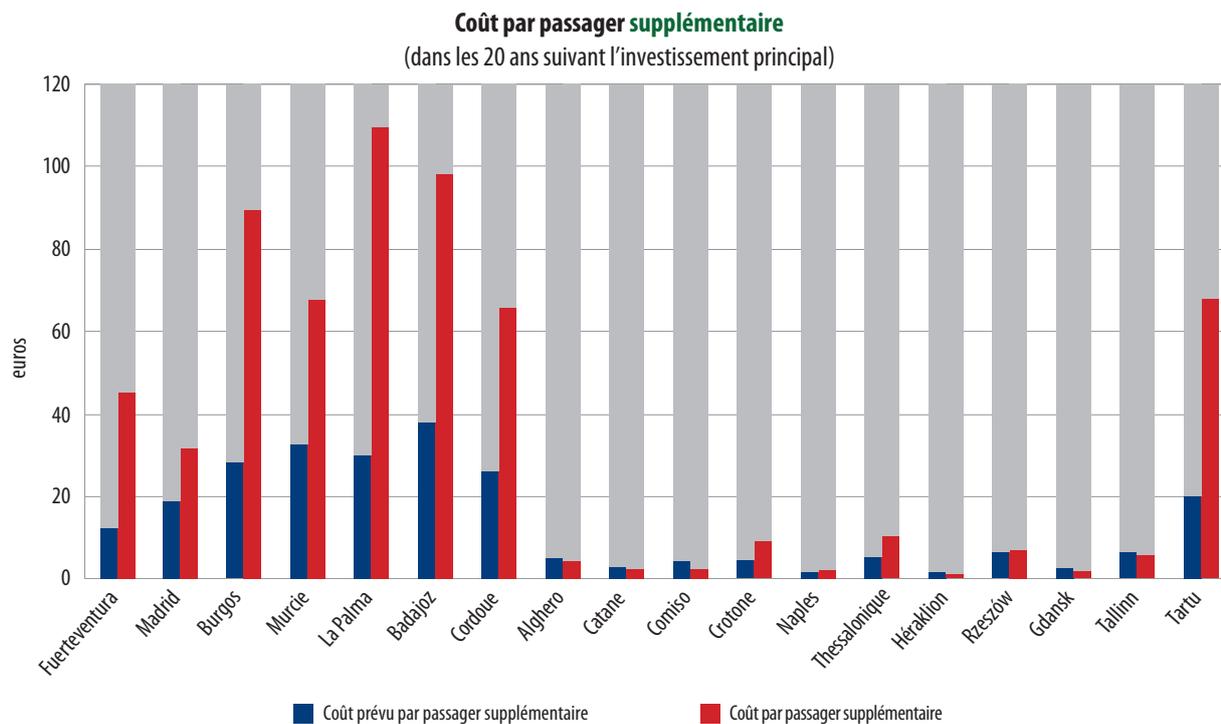
- pour dix aéroports (Alghero, Catane, Comiso, Crotone, Naples, Thessalonique, Héraklion, Rzeszów, Gdańsk et Tallinn), le coût par passager supplémentaire est inférieur à 10 euros, et correspondait généralement aux prévisions;
- pour Madrid, le coût réel estimé par passager est de 32 euros, nettement plus que les 19 euros retenus au stade de la planification;
- pour six aéroports espagnols (Fuerteventura, Burgos, Murcie, La Palma, Badajoz et Cordoue) et pour l'aéroport de Tartu en Estonie, le coût réel estimé pour attirer un passager supplémentaire est plus de deux fois supérieur aux prévisions. Cela indique que ces investissements présentent un risque plus élevé de ne pas offrir un retour sur investissement, et que les prévisions sur lesquelles ils ont été basés étaient trop optimistes;
- pour Vigo et Kastoria, le coût estimé par passager supplémentaire ne peut être calculé, car les investissements n'ont permis d'attirer aucun passager supplémentaire.

25 Différents laps de temps sont suggérés lorsqu'il s'agit d'évaluer la durée de vie des infrastructures aéroportuaires: le guide de l'analyse coûts/avantages de la Commission européenne propose une période de 25 ans; les orientations relatives à l'initiative Jaspers (Assistance commune dans le soutien aux projets en faveur des régions d'Europe) donnent une fourchette de 20 à 40 ans pour les bâtiments et de 15 à 30 ans pour les pistes, les voies de circulation et les aires de stationnement; l'IATA préconise de bâtir pour 10 ans et les organismes nationaux chargés de la mise en œuvre prévoient généralement une durée de 20 ou 25 ans. En conséquence, la Cour a retenu comme base de calcul une durée de vie escomptée de 20 ans pour ce qui concerne l'infrastructure.

26 Il convient de préciser que le chiffre communiqué n'inclut que les coûts relatifs à l'infrastructure initiale, tandis que les éléments opérationnels comme les coûts liés à la maintenance des infrastructures, aux services de police, aux services d'incendie, aux douanes et à la commercialisation n'ont pas été pris en considération.

Figure 5

Coût par passager supplémentaire<sup>1</sup>



Source: Données communiquées par les autorités aéroportuaires.

Clé: Le coût prévu par passager supplémentaire est indiqué en bleu, le coût calculé par passager supplémentaire en rouge.

1 Le coût prévu par passager supplémentaire attiré a été calculé en divisant les investissements en capitaux réalisés dans les 20 aéroports au cours de la période 2000-2012 par le nombre de passagers prévus sur une période fictive de vingt ans. Le coût par passager supplémentaire attiré a été calculé par la Cour en divisant les investissements en capitaux réalisés dans les 20 aéroports par le nombre réel de passagers jusqu'en 2013 et par les prévisions les plus récentes pour le reste de la période, communiquées par la direction de l'aéroport.

### Sur les 20 aéroports audités, 7 ne sont pas financièrement autonomes

#### 39

La Cour a également vérifié si les aéroports audités sont financièrement autonomes et rentables<sup>27</sup>. À cette fin, elle a analysé les états financiers des aéroports.

#### 40

L'analyse a montré que 4 des 20 aéroports audités étaient régulièrement rentables au cours de la période auditée (Catane, Naples, Tallinn et Gdańsk). Sept aéroports, bien que n'étant pas encore rentables, pouvaient espérer atteindre un équilibre financier à moyen terme (Fuerteventura, Madrid-Barajas, Murcie, Alghero, Comiso, Rzeszów et Tartu), mais 7 autres aéroports audités (Badajoz, Burgos, Cordoue, La Palma, Vigo, Crotone et Kastoria) ont enregistré de lourdes pertes entre 2007 et 2012.

#### 41

La Cour a également calculé les pertes ou profits par passager en s'appuyant sur les états financiers des aéroports, qu'elle a classés en fonction de trois seuils correspondant au nombre moyen de passagers enregistrés au cours de la période auditée: moins de 100 000 passagers, entre 100 000 et 1 500 000 passagers, et plus de 1 500 000 passagers. Cette analyse (voir **figure 6**) montre que les aéroports avec moins de 100 000 passagers par an ont subi une perte de 130 euros par passager au cours de la période.

#### 42

La faible fréquentation observée dans une grande partie des aéroports audités est l'un des facteurs laissant à penser que le risque est élevé de ne pas voir la situation financière se redresser à moyen terme (plus le nombre de passagers est faible, plus la perte par passager est élevée, des postes tels que des coûts fixes ou d'amortissement importants étant répartis sur un nombre relativement restreint de passagers). Généralement, les aéroports de moins de 100 000 passagers par an sont des aéroports régionaux plus petits, qui auront du mal à poursuivre leurs activités sans un soutien financier continu au moyen de fonds publics.

#### 43

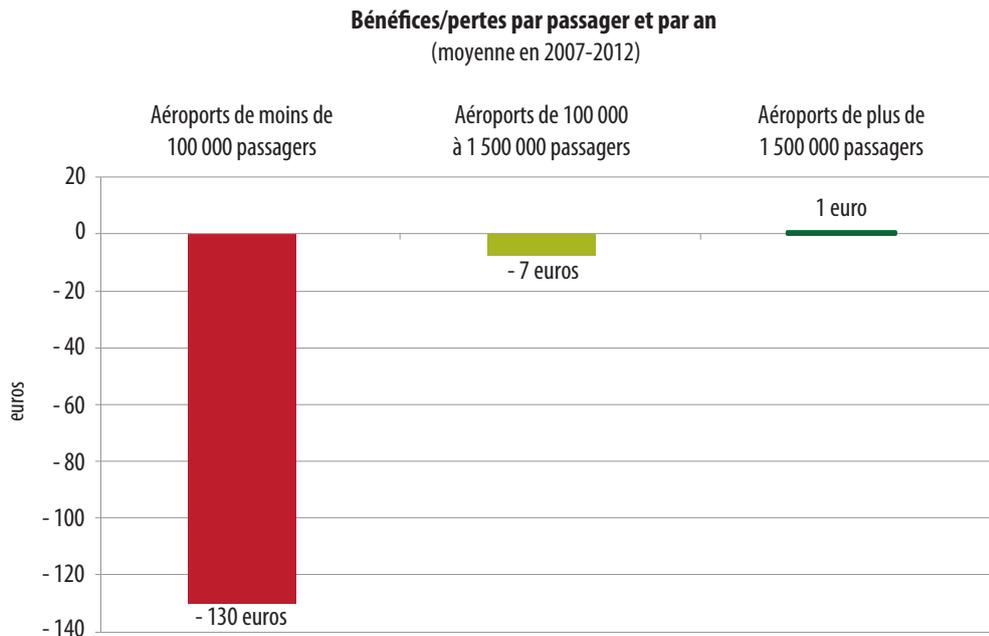
Les investissements dans les infrastructures aéroportuaires impliquent également des frais de fonctionnement et de maintenance au cours des années à venir. Par conséquent, toute décision d'investir dans ces aéroports doit être fondée sur des éléments attestant de manière convaincante que les avantages socio-économiques excéderont les coûts supportés, souvent importants<sup>28</sup>.

27 Sur la base des états financiers communiqués par le HCCA pour les aéroports de Thessalonique, Héraklion et Kastoria, la Cour n'a pu produire qu'une estimation des flux de trésorerie.

28 Par exemple, pour limiter les coûts tout en maintenant la capacité de fonctionnement des aéroports plus petits, le ministère du développement espagnol a décidé, en juin 2012, de diminuer les frais de maintenance de 17 aéroports ayant une fréquentation inférieure à 500 000 passagers par an, en réduisant leurs horaires de fonctionnement hebdomadaires ainsi que le nombre de personnes employées.

Figure 6

**Moyenne des bénéfices ou des pertes par passager au cours de la période 2007-2012 pour les aéroports audités**



Source: Données comptables communiquées par les autorités aéroportuaires. En réalité, les pertes par passager peuvent être plus élevées pour les raisons suivantes:

- i) certains coûts d'exploitation d'un aéroport n'apparaissent pas dans les états financiers de ce dernier (par exemple les coûts liés aux services de police, aux services d'incendie, aux douanes, à la commercialisation, etc.), et
- ii) les aéroports grecs ne calculent pas les coûts d'amortissement et ne prennent pas en compte les charges d'intérêt.

**44**

Un exemple des problèmes auxquels sont confrontés les petits aéroports est visible à Burgos. En raison de dotations aux amortissements élevées pour les infrastructures et d'une faible fréquentation (18 905 passagers en 2013), l'aéroport de Burgos a accumulé des pertes financières de 30 millions d'euros (67 % du total de ses actifs) entre son ouverture en juillet 2008 et la fin de 2012. Par ailleurs, étant donné que 90 % de tous les vols commerciaux

sont opérés par un seul transporteur et ne desservent qu'une seule destination (Barcelone), le risque est élevé que cet aéroport continue d'avoir une fréquentation trop faible pour être viable, vu que la population de la zone d'attraction a la possibilité de s'envoler d'au moins cinq autres aéroports<sup>29</sup> situés à moins de deux heures de route (voir également **encadré 5**).

29 Les aéroports de Bilbao, Léon, Logroño, Valladolid et Vitoria se situent à moins de deux heures de route de Burgos, tandis que Pampelune, Santander et San Sebastian sont à 2 heures et 10 minutes.

**Exemple d'aéroport qui n'est pas financièrement autonome**

À Kastoria, les recettes de l'aéroport se sont élevées à 176 000 euros pour 2005-2012, alors que, au cours de cette même période, le coût total du maintien en activité de l'aéroport était de 7,7 millions d'euros. Pendant la période donnée, le nombre total de passagers s'est élevé à 25 000 personnes, ce qui représente une perte d'environ 275 euros par passager. Quelque 16,5 millions d'euros (dont 5,6 millions provenant des fonds de l'UE) ont été investis afin d'agrandir la piste de cet aéroport; au moment de l'élaboration du présent rapport, celle-ci n'avait jamais été utilisée par le type d'avion pour lequel elle a été construite. Cet investissement ne peut être considéré comme une utilisation efficace des fonds publics.

**45**

Selon le rapport économique 2011 du Conseil international des aéroports, les aéroports de plus de 5 millions de passagers par an peuvent générer des bénéfices, ceux qui en accueillent entre 1 et 5 millions par an peuvent couvrir leurs dépenses opérationnelles, tandis que les recettes dégagées par les petits aéroports ne parviennent même pas à couvrir leurs coûts variables. Cela correspond aux calculs réalisés par la Cour, présentés à la **figure 6**.

**Prévisions excessivement optimistes concernant la fréquentation pour 12 des 20 aéroports examinés****46**

La Cour a évalué la qualité et la fiabilité des prévisions de trafic élaborées à l'appui des décisions d'investissement, en examinant les divergences par rapport à l'évolution réelle de la fréquentation.

**47**

Elle a constaté que les prévisions relatives au nombre de passagers supplémentaires figurant dans ces plans étaient bien trop optimistes dans 12 des 20 aéroports. Par exemple, en 2013, l'aéroport de Cordoue a accueilli 6 955 passagers au lieu des 179 000 prévus et, pour Crotone, ils étaient 28 892 passagers au lieu des 306 000 prévus.

48

Compte tenu du nombre de passagers ayant fréquenté les aéroports jusqu'en 2013 et des prévisions réalisées par les aéroports pour les années suivantes, le nombre de passagers supplémentaires est susceptible d'être en moyenne inférieur de 36 % aux prévisions effectuées au moment des décisions d'investissement. Dans six cas seulement (Alghero, Catane, Comiso, Gdańsk, Héraklion et Tallinn), le nombre de passagers effectifs pour 2013 était supérieur aux prévisions. Deux aéroports avaient établi des prévisions excédant de moins de 10 % le nombre de passagers supplémentaires effectifs (Naples et Rzeszów), tandis que les prévisions pour tous les autres aéroports étaient excessivement optimistes (voir **figure 7**).

**Incidence limitée des investissements financés par l'UE sur la fréquentation, le service aux usagers et la création d'emplois<sup>30</sup>**

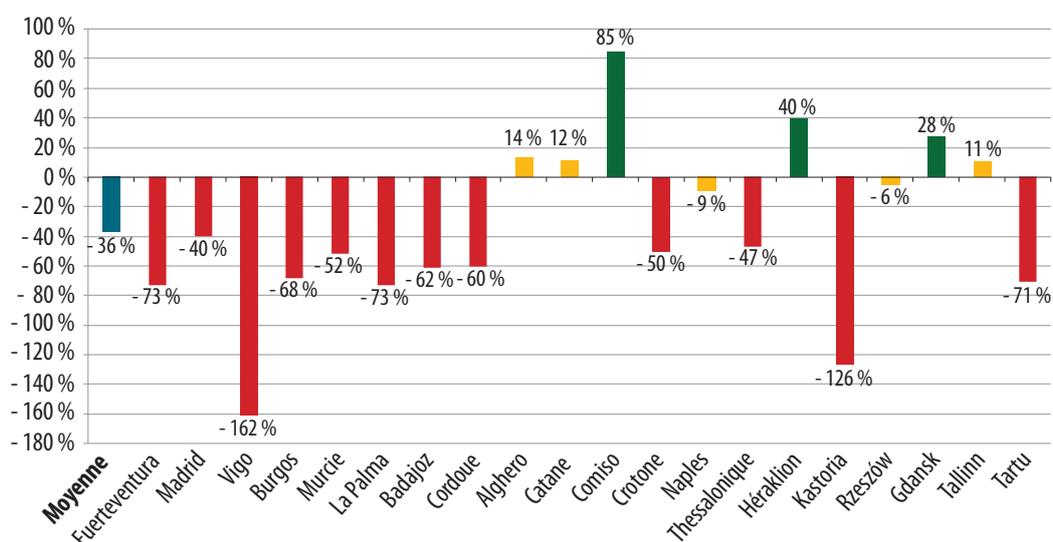
49

La Cour a examiné si les résultats escomptés ont été obtenus en analysant l'évolution de la fréquentation et des services aux usagers, ainsi que l'incidence des investissements sur la création d'emplois.

30 Une liste des aéroports audités figure à l'**annexe III**, avec une vue d'ensemble des constatations et des résultats de l'audit.

Figure 7

**Qualité des prévisions<sup>1</sup>**



Source: Données communiquées par les autorités aéroportuaires.

Clé: les aéroports présentant un nombre plus élevé que prévu de passagers supplémentaires au cours des vingt années suivant les travaux d'extension apparaissent en vert; ceux dont le nombre de passagers supplémentaires est inférieur de moins de 10 % aux prévisions sont indiqués en orange, et ceux dont le nombre est inférieur à ce seuil sont en rouge.

1 La Cour a évalué la qualité des prévisions en comparant, pour chaque aéroport, les prévisions initiales en termes de passagers supplémentaires à attirer au nombre réel de passagers ayant fréquenté l'aéroport jusqu'en 2013 et aux prévisions les plus récentes pour le reste de la période, communiquées par l'entité de gestion de l'aéroport. Ce calcul a été établi pour une période de vingt ans suivant les travaux d'extension.

## Observations

## 50

Le **tableau 2** présente, pour les aéroports audités, les données concernant le nombre de passagers en 2007 (année de la première mesure), en 2010 (après la crise) et en 2013. Seuls 10 des 20 aéroports audités ont réussi à accroître leur nombre de passagers entre 2007 et 2013. Les principales hausses de fréquentation ont été relevées

à Gdańsk (1,1 million de passagers supplémentaires) et à Catane, Héraklion et Rzeszów (300 000 à 400 000 passagers supplémentaires). Neuf aéroports (Fuerteventura, Madrid, Vigo, Murcie, La Palma, Badajoz, Cordoue, Crotone et Naples) enregistraient une fréquentation encore plus faible en 2013 qu'en 2007.

**Tableau 2** Aperçu général de l'évolution du nombre de passagers dans les aéroports examinés

	2007	2010	2013	Variation 2007-2013
Fuerteventura	4 629 877	4 173 590	4 259 341	- 8 %
Madrid	52 110 787	49 866 113	39 729 027	- 24 %
Vigo	1 405 968	1 093 576	678 720	- 52 %
Burgos	13 037	33 595	18 905	45 %
Murcie	2 002 949	1 349 579	1 140 447	- 43 %
La Palma	1 207 572	992 363	809 521	- 33 %
Badajoz	91 585	61 179	29 113	- 68 %
Cordoue	22 410	7 852	6 955	- 69 %
Alghero	1 300 115	1 388 217	1 563 908	20 %
Catane	6 083 735	6 321 753	6 400 127	5 %
Comiso			59 513	
Crotone	106 122	103 828	28 892	- 73 %
Naples	5 775 838	5 584 114	5 444 422	- 6 %
Thessalonique	4 168 557	3 910 751	4 337 376	4 %
Héraklion	5 438 825	4 907 337	5 675 653	4 %
Kastoria	3 806	3 019	5 304	39 %
Rzeszów	279 996	454 237	589 920	111 %
Gdańsk	1 715 816	2 225 113	2 844 308	66 %
Tallinn	1 728 430	1 384 831	1 958 801	13 %
Tartu	1 182	23 504	13 790	1 067 %
<b>TOTAL</b>	<b>88 086 607</b>	<b>83 884 551</b>	<b>75 594 043</b>	<b>- 14 %</b>

Source: Données concernant le nombre de passagers communiquées par les autorités aéroportuaires.

## 51

Les éléments attestant une amélioration du service aux usagers étaient limités. Dans trois aéroports (Fuerteventura, Thessalonique et Héraklion), les projets financés par l'UE visaient spécifiquement à accroître la qualité du service aux passagers. Des enquêtes réalisées auprès de ces derniers et des compagnies aériennes à l'aide d'«indicateurs de satisfaction» montraient généralement une tendance à l'amélioration du service aux usagers depuis 2010 dans ces aéroports. C'était également le cas pour huit autres aéroports (Badajoz, La Palma, Madrid-Barajas, Vigo, Alghero, Catane, Naples et Rzeszów). Dans les neuf aéroports restants, soit aucune amélioration de la qualité du service aux passagers n'a été observée, soit aucune mesure n'a été effectuée pour savoir si de telles améliorations avaient eu lieu.

## 52

La création d'emplois et la croissance économique sont généralement considérées comme de bonnes raisons d'investir dans des aéroports. La Cour a toutefois constaté que les avantages socio-économiques n'ont généralement pas été mesurés. De plus, il n'y a guère d'éléments probants attestant que des emplois supplémentaires ont été créés à la suite des investissements de l'UE dans les projets audités. Pour quatre aéroports (Comiso, Rzeszów, Gdańsk et Tallinn), un petit nombre de nouveaux emplois permanents peut être directement relié aux projets de l'UE audités. Des études fournies par les aéroports de Madrid-Barajas, Alghero et Gdańsk font état d'avantages génériques dont bénéficie une région du fait de l'emplacement et de l'activité d'un aéroport. Cependant, elles ne permettent pas d'établir un lien entre une amélioration des chiffres du PIB régional et les investissements financés par l'UE dans les infrastructures aéroportuaires.

## Investissements similaires dans des aéroports situés à proximité les uns des autres

## 53

La Cour a également examiné la zone d'influence des aéroports, c'est-à-dire leur capacité à attirer des visiteurs et des usagers (la zone d'attraction), qui dépend de la population aux alentours et des possibilités de transport de surface. À cette fin, la Cour a utilisé les données les plus récentes disponibles auprès d'Eurostat en matière de connexions routières, de vitesse du trafic, de population et de nombre potentiel de touristes<sup>31</sup>. Elle a analysé les chevauchements entre les zones d'attraction en appliquant un critère uniforme de distance de 120 minutes de route<sup>32</sup>.

## 54

Cette analyse (la situation de chacun des aéroports audités est illustrée à l'**annexe IV**) indique:

- que sur 18 aéroports audités<sup>33</sup>, 13 présentent des chevauchements importants<sup>34</sup> avec les zones d'attraction des aéroports voisins et, dans de nombreux cas, le chevauchement concerne plusieurs autres zones d'attraction. La grande majorité de la population vivant dans la zone d'attraction des aéroports audités disposait de plusieurs autres possibilités, dans un rayon de deux heures de route, pour s'envoler d'un aéroport voisin. Seuls cinq aéroports de l'échantillon audité (Madrid-Barajas, Badajoz, Tartu, Tallinn et Rzeszów) étaient situés dans des endroits où la majorité de la population disposait de possibilités limitées concernant le choix d'un autre aéroport dans un rayon de deux heures de route;

- 31 Les dernières informations routières disponibles étaient celles du réseau routier de TeleAtlas de l'année 2009. Les données démographiques étaient fondées sur la grille de population de 2006. Les données relatives au tourisme, également de 2006, étaient calculées à partir du nombre de nuitées en hébergement touristique et du nombre de lits. Les lieux d'implantation des aéroports provenaient de la base de données de référence d'Eurostat (GISCO). Les aéroports concurrents situés à proximité ont été définis sur la base du nombre de passagers par an (les aéroports de moins de 15 000 passagers par an n'ont pas été pris en compte).
- 32 Tout en admettant que chaque aéroport a ses propres spécificités, la Cour a choisi de définir globalement, pour son analyse, une zone d'attraction de deux heures, un choix étayé par plusieurs références de la littérature spécialisée, par exemple Starkie, 2008, et Marucci et Gatta, 2009. D'ailleurs, de nombreux passagers dépassent ce temps de trajet: par exemple, des lignes de bus régulières transportent des passagers entre Riga et l'aéroport audité de Tartu en trois heures et demie (<https://www.airbaltic.com/en/bus>).
- 33 Les aéroports de Fuerteventura et La Palma ont été exclus de cette analyse, étant donné qu'ils se situent dans des îles pour lesquelles il n'existe qu'un aéroport.
- 34 La Cour estime qu'un chevauchement est important si plus de 75 % de la population a accès à plusieurs aéroports dans un rayon de 120 minutes de route.

- o qu'une multitude d'aéroports situés très près les uns des autres ont investi dans des infrastructures similaires (terminaux, aires de stationnement, pistes): alors même que la majorité des aéroports présentaient des chevauchements importants, les investissements réalisés dans les aéroports voisins n'ont guère été pris en considération, ce qui se serait pourtant avéré nécessaire pour parvenir à une planification rationnelle et à une optimisation de l'utilisation des fonds de l'UE.

### 55

Une analyse alternative effectuée par la Cour, fondée sur une distance de 90 minutes de route, un critère également utilisé par la Commission dans une étude de 2013<sup>35</sup>, a débouché sur des conclusions similaires<sup>36</sup>.

### 56

Seuls certains aéroports ont fondé la planification de leurs futurs investissements sur une analyse de la zone d'attraction. Cependant, chaque aéroport avait défini sa zone d'attraction de manière différente, étant donné qu'aucun des États membres n'avait établi de définition commune à cet égard. Les analyses des zones d'attraction n'ont généralement pas servi à mettre en évidence des chevauchements entre aéroports voisins ni à déterminer leurs conséquences sur le potentiel de croissance. Cela a souvent eu pour effet une double comptabilisation des passagers potentiels dans les totaux utilisés par chaque aéroport pour justifier son expansion (par exemple, une grande partie de la population vivant dans la zone d'attraction des aéroports de Catane et de Comiso — qui ont tous deux bénéficié de fonds importants de l'UE — a été comptabilisée dans les plans directeurs des deux aéroports).

### 57

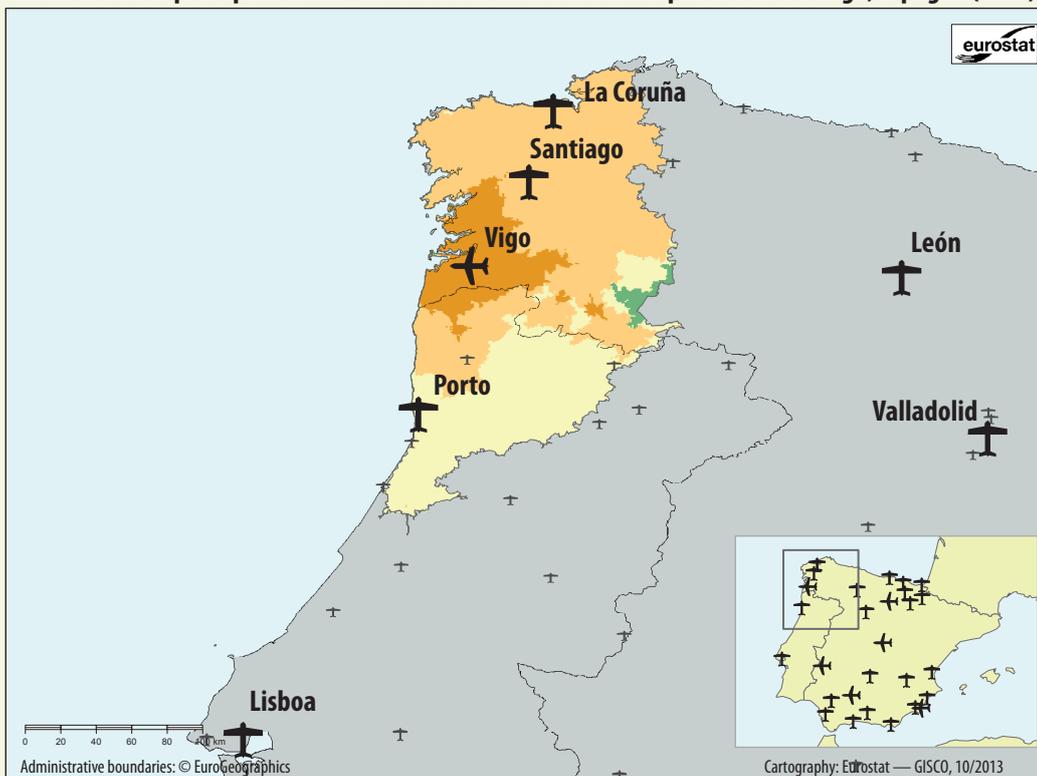
L'incidence des investissements effectués dans les aéroports environnants ou celle des modes de transport de surface concurrents n'ont en général pas été prises en considération au moment de décider ou non d'étendre la capacité d'un aéroport (voir deux exemples à l'**encadré 6**). L'aéroport de Madrid-Barajas représente une exception notable, étant donné que les prévisions de trafic ont été ajustées pour prendre en considération le fait que la liaison aérienne vers Barcelone allait perdre 40 % de ses passagers à la suite de l'ouverture prévue d'une ligne ferroviaire à grande vitesse.

- 35 Publication de la Commission intitulée *Measuring accessibility to passenger flights in Europe: Towards harmonised indicators at the regional level* (Mesurer l'accessibilité aux vols de passagers en Europe: vers des indicateurs harmonisés au niveau régional), *Regional Focus* 01/2013 de septembre 2013.
- 36 Le pourcentage de résidents ayant accès à plusieurs aéroports — sur la base d'une distance de 90 minutes de route — de 120 minutes de route — reste supérieur à 75 % pour 12 aéroports audités.

Exemples d'analyses de la zone d'attraction

a) À Vigo, il existe des chevauchements importants, car la quasi-totalité de la population (99,92 % des 6 164 630 personnes vivant dans la zone d'attraction de cet aéroport) a également accès à au moins un autre aéroport dans un rayon de deux heures de route. La demande de trafic aérien de cet aéroport sera affectée par la présence des aéroports voisins de La Corogne, Saint-Jacques-de-Compostelle et Porto ainsi que par celle de liaisons ferroviaires à grande vitesse vers d'autres parties de l'Espagne.

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport audité de Vigo, Espagne (LEVX)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Vigo (LEVX) et l'aéroport de (code ICAO)	Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
La Coruña (LECO)	2 431 790	39,45	137	83
Santiago (LEST)	3 316 240	53,79	93	57
Porto (LPPR)	4 658 720	75,57	128	77
León (LELN)	411	0,01	328	234
Lisbon Portela (LPPT)	527	0,01	439	226

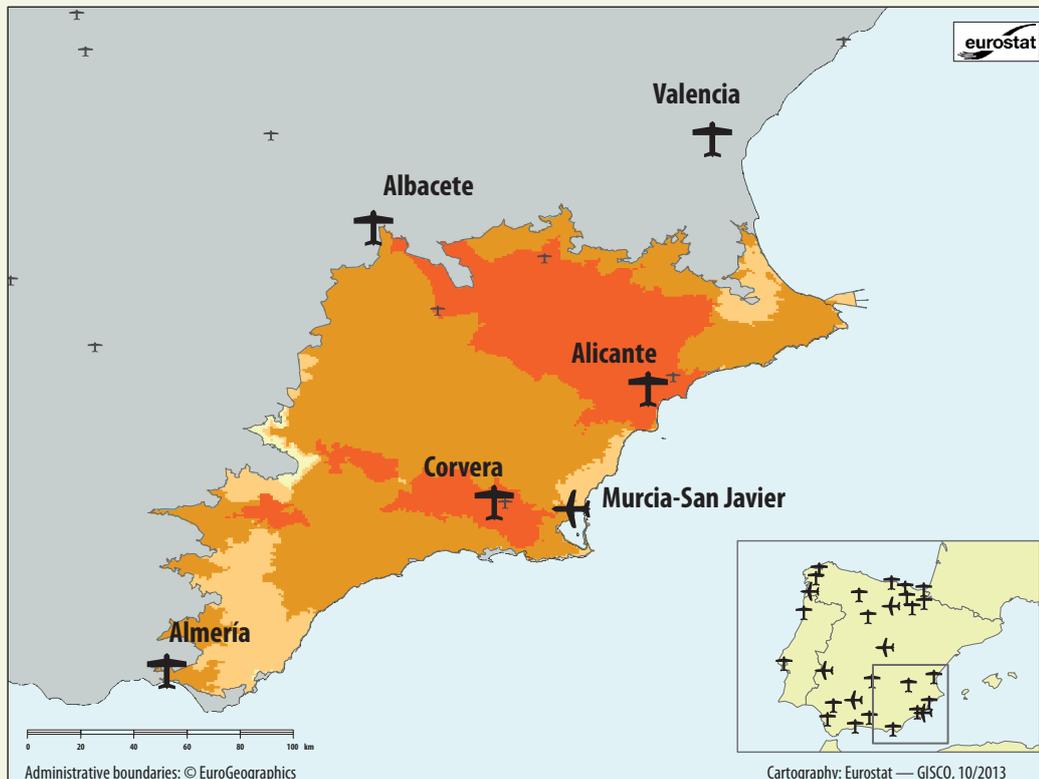
  

Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
6 164 630	6 159 440	99,92	3,02	2,98	19 166 393

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

b) Murcie-San Javier était à l'origine un aéroport militaire, ouvert au trafic civil avec quelques restrictions liées aux horaires de fonctionnement. Entre 2003 et 2007, il a été décidé de construire côté piste des infrastructures supplémentaires pour les militaires qui, en contrepartie, autoriseraient l'aéroport civil à fonctionner également dans la matinée. Cependant, aucune analyse du chevauchement entre les zones d'attraction de San Javier et d'Alicante, ou encore de l'aéroport voisin de Corvera, à seulement 37 kilomètres de là<sup>37</sup>, n'a été effectuée. Ce dernier a été achevé en 2012, au moment où étaient réalisés les investissements de Murcie-San Javier, mais n'était pas en activité au moment de l'audit, car il n'avait pas encore obtenu la certification qu'il avait demandée en octobre 2011.

**Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport audité de Murcie-San Javier, Espagne (LELC)**



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Murcie (LELC) et l'aéroport de (code ICAO)	Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Albacete (LEAB)	2 451 970	66,39	183	123
Alicante (LEAL)	3 532 000	95,64	69	52
Almería (LEAM)	691 125	18,71	201	118
Granada (LEGR)	77 610	2,10	307	200
Valencia (LEVC)	1 733 710	46,94	232	149
Corvera (LEMI)	3 431 170	92,91	36	33

Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
3 693 100	3 692 610	99,99	13,28	13,02	28 630 490

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

### 58

S'agissant des aéroports de Cordoue, Vigo, Murcie, Burgos, Alghero, Crotone, Naples, Catane, Comiso, Kastoria et Gdańsk, les chevauchements entre leurs zones d'attraction étaient particulièrement prononcés. L'aéroport concurrent le plus proche se situe en général à seulement une heure de route, et 97 % des personnes résidant dans un rayon de deux heures de route de ces onze aéroports ont également accès à au moins un autre aéroport dans un rayon équivalent. Pour Cordoue, Vigo, Murcie et Naples, trois aéroports concurrents se situent à moins de deux heures de route et, pour Burgos, cinq aéroports concurrents se situent dans un rayon équivalent (voir **tableau 3**).

### 59

Selon la définition utilisée par la Commission pour rendre des décisions en matière d'aides d'État, la zone d'attraction d'un aéroport signifie, en général, une limite géographique de marché qui est normalement fixée à environ 100 kilomètres ou à quelque 60 minutes de route en voiture, bus, train ou train à grande vitesse. Sur la base de nouvelles lignes directrices en matière d'aides d'État adoptées en février 2014, la Commission a arrêté un certain nombre de décisions concernant les aides à l'investissement et au fonctionnement accordées aux aéroports et aux compagnies aériennes en soulignant que i) l'octroi de subventions en faveur d'infrastructures aéroportuaires trop proches les unes des autres ne contribue pas à l'accessibilité ou au développement de la région et que ii) la multiplication d'infrastructures non rentables revient à gaspiller l'argent des contribuables et crée des distorsions de concurrence entre les aéroports<sup>38</sup>. Ces observations correspondent aux résultats d'audit de la Cour.

37 En 2003, l'idée d'un nouvel aéroport à Corvera a été approuvée par le ministère et l'aéroport a été déclaré d'intérêt national général. Le marché relatif à la concession a été attribué en mai 2007, le projet de conception technique a été achevé en juin 2008 et les installations physiques étaient terminées en avril 2012.

38 Déclaration du vice-président de la Commission, Joaquín Almunia, 1<sup>er</sup> octobre 2014; voir également les documents IP/14/1065 et MEMO/14/544.

Tableau 3

### Nombre d'aéroports en concurrence avec les aéroports audités, temps de trajet et distances par la route

Pays	Aéroports audités	Nombre d'aéroports concurrents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Temps de route moyen (en minutes) vers les aéroports concurrents pour les résidents des zones de chevauchement	Aéroport concurrent le plus proche	Temps de route vers l'aéroport concurrent le plus proche (en minutes)	Distance par route vers l'aéroport concurrent le plus proche (en km)
Espagne	Cordoue	3	113	Séville	87	119
	Vigo	3	72	Santiago	57	93
	Fuerteventura	1	79	Lanzarote	79	81
	La Palma	0				
	Murcie	3	80	Corvera	33	36
	Badajoz	0	134	Lisbonne	127	226
	Burgos	5	100	Vitoria	70	114
	Madrid-Barajas	0	158	Valladolid	140	213
Italie	Alghero	2	109	Olbia	93	126
	Crotone	1	101	Lamezia T.	62	88
	Naples	3	94	Salerno	47	73
	Catane	2	103	Comiso	67	84
	Comiso	1	111	Catane	66	84
Grèce	Thessalonique	1	105	Kozani	87	137
	Héraklion	1	116	Sitia	107	102
	Kastoria	2	85	Kozani	52	68
Pologne	Gdańsk	2	65	Gdynia	37	32
	Rzeszów	0	152	Lublin	138	155
Estonie	Tallinn	0	131	Helsinki	124	109
	Tartu	0	174	Tallinn	160	189

### Planification des investissements dans les infrastructures aéroportuaires généralement pas coordonnée au niveau national

#### 60

La Cour a examiné la solidité des stratégies à long terme en matière de développement des aéroports dans les cinq États membres visités. Pour ce faire, elle a vérifié si chacun d'eux disposait d'un cadre stratégique prévoyant un développement cohérent de tous les aéroports situés sur son territoire et reposant sur une évaluation des besoins.

#### 61

La Cour a constaté que, au moment où les décisions relatives aux principaux investissements aéroportuaires de l'échantillon d'audit avaient été prises, seul un des cinq États membres disposait d'une vision stratégique à long terme: en Pologne, il existait un programme de développement des aéroports comportant la liste des investissements jugés nécessaires en matière d'infrastructures aéroportuaires.

#### 62

Il n'existait pas de plan stratégique de développement aéroportuaire à long terme en Espagne, en Italie, en Grèce ou en Estonie. Ces pays disposaient de plans généraux à long terme, qui englobaient tous les modes de transport, mais qui i) n'étaient pas particulièrement centrés sur le transport aérien ou les développements aéroportuaires, et ii) n'étaient pas coordonnés avec les développements dans d'autres modes de transport, susceptibles de faire concurrence au trafic aérien.

#### 63

Chaque aéroport disposait généralement d'un plan directeur, qui décrivait sa situation géographique et économique. Cependant, seuls 11 des 20 aéroports (Badajoz, Burgos, Fuerteventura, La Palma, Madrid-Barajas, Murcie, Vigo, Catane, Héraklion, Thessalonique et Kastoria) avaient un plan comportant une évaluation des besoins en ce qui concerne les investissements supplémentaires à réaliser au niveau des infrastructures.

#### 64

Les objectifs fixés pour les projets aéroportuaires audités n'étaient en général ni quantifiés ni délimités dans le temps. Ils étaient souvent exprimés en termes de réalisations correspondant à des constructions, comme «construire un aéroport pour 400 000 passagers par an» ou «augmenter le niveau du service aux passagers et améliorer les infrastructures». Une fois les projets achevés, les autorités des États membres ont contrôlé les réalisations, mais n'ont généralement pas vérifié si les objectifs des projets avaient été atteints, ou dans quelle mesure.

#### 65

Les indicateurs utilisés pour mesurer la réussite d'un projet tendaient à porter sur les réalisations physiques et le nombre d'emplois créés pendant la construction. Dans les quelques cas présentant des indicateurs de résultat, ces derniers étaient soit trop peu spécifiques, soit dépourvus d'éléments de référence ou de clauses visant à déterminer quand et comment il convenait de les mesurer. Parfois, les données d'un projet étaient agrégées avec celles d'autres projets, rendant impossible une mesure a posteriori de la réalisation des objectifs individuels de chaque projet<sup>39</sup>. Ainsi, dans le cadre des systèmes de gestion et de suivi des États membres, les réalisations terminées ne pouvaient généralement être comparées qu'à l'aide d'indicateurs physiques.

39 Par exemple, l'indicateur «croissance escomptée du nombre de passagers nationaux» pour les projets 2007-2013 de l'aéroport de Tartu ne permet pas de mesurer la hausse de fréquentation de l'aéroport puisque les passagers de l'aéroport sont comptabilisés avec ceux du ferry.

### **Informations limitées à la disposition de la Commission en ce qui concerne le financement des aéroports par l'UE**

#### **66**

Compte tenu du fonctionnement du système d'établissement des rapports dans le cadre de la gestion partagée pour la période 2000-2006, la Commission ne disposait pas des informations relatives aux projets d'infrastructures relevant du FEDER dans les aéroports de l'UE avant la clôture du programme opérationnel (à la fin de 2009 au plus tôt). Une amélioration aurait dû être observée pour la période de financement pluriannuel 2007-2013, étant donné que les autorités de gestion étaient censées publier les informations relatives à ces projets sur leur site web. Cependant, il n'existe toujours pas de vue d'ensemble complète des projets d'infrastructures aéroportuaires financés au titre du FEDER et du FC.

#### **67**

Cette situation ne permet pas à la Commission d'avoir une vision globale de tous les investissements réalisés par l'UE dans les aéroports et limite sa capacité à assurer un suivi et à faire en sorte que les politiques soient bien conçues et mises en œuvre.

## 68

La conclusion générale est que les investissements financés par l'UE dans les aéroports se sont avérés peu rentables: trop d'aéroports (souvent situés à proximité les uns des autres) ont été financés et, dans de nombreux cas, les infrastructures financées par l'UE étaient surdimensionnées.

## 69

La Cour a notamment constaté:

- o que la nécessité de procéder à des investissements financés par l'UE dans les infrastructures aéroportuaires pouvait être démontrée pour la moitié environ des projets examinés (sur la base d'une évaluation comparative avec des aéroports similaires, voir points 22 à 26);
- o qu'il existait des retards dans la construction et dans la livraison finale des infrastructures aéroportuaires pour 17 des 20 aéroports audités, ainsi que des dépassements de coûts pour 9 d'entre eux (point 27);
- o que plus de la moitié des infrastructures nouvelles (ou modernisées) n'étaient pas pleinement exploitées, même aux heures de pointe dans le cas de certains projets (points 28 à 35).

## 70

La Cour observe également que les financements de l'UE ne présentaient pas un bon rapport coût/efficacité et que 7 des 20 aéroports examinés ne sont pas rentables; partant, ils risquent de devoir être fermés, à moins de bénéficier constamment d'aides financières publiques. Les petits aéroports régionaux qui accueillent moins de 100 000 passagers par an sont particulièrement concernés (points 36 à 48).

## 71

De plus, les investissements financés par l'UE n'ont pas toujours donné les résultats escomptés: le nombre de passagers effectifs était bien en deçà des prévisions initiales et seuls 10 des 20 aéroports audités ont réussi à accroître leur fréquentation entre 2007 et 2013. Dans la plupart des cas, les améliorations du service aux usagers n'ont pas été mesurées et sont donc difficiles à évaluer (points 49 à 52).

### Recommandation 1

---

La Cour recommande à la Commission de veiller, durant la période de programmation 2014-2020, à ce que les États membres n'affectent des fonds de l'UE qu'aux infrastructures des aéroports qui sont financièrement viables et pour lesquels les besoins en matière d'investissements ont été correctement évalués et démontrés. Cela devrait s'inscrire dans le cadre de l'approbation et du suivi des programmes opérationnels par la Commission.

### 72

Dans de nombreux cas, des fonds de l'UE sont octroyés à des aéroports qui se trouvent à proximité les uns des autres. L'analyse de la Cour a montré que, sur 18 aéroports audités, 13 présentent des chevauchements importants avec les zones d'attraction des aéroports voisins. Cela peut entraîner une surcapacité et se traduit par une faible rentabilité des fonds investis (points 53 à 57). Enfin, le financement de l'UE en faveur des aéroports n'est pas bien coordonné au niveau national et, notamment en ce qui concerne les grands projets et les projets du Fonds de cohésion, pas suffisamment supervisé par la Commission. S'agissant des projets sélectionnés par les États membres, la Commission ne sait généralement pas quels aéroports reçoivent un financement et ne connaît pas le montant de ce dernier (points 60 à 67).

### Recommandation 2

---

La Cour recommande que les États membres établissent des plans de développement aéroportuaire régionaux, nationaux ou supranationaux cohérents afin d'éviter la surcapacité, les doubles emplois et les investissements non coordonnés dans les infrastructures aéroportuaires.

Le présent rapport a été adopté par la Chambre II, présidée par M. Henri GRETHEN, Membre de la Cour des comptes, à Luxembourg en sa réunion du 12 novembre 2014.

*Par la Cour des comptes*



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA  
*Président*

### Montants alloués aux infrastructures aéroportuaires<sup>1</sup> entre 2000 et 2013 au titre du FEDER et du FC par État membre (en euros)

	Pays	FEDER + FC (2000-2006)	FEDER + FC (2007-2013)	FEDER + FC (2000-2013)	% du total FEDER + FC
1	Espagne	390 324 552	295 047 976	685 372 528	23,98 %
2	Pologne	0	601 446 388	601 446 388	21,04 %
3	Italie	306 237 009	187 381 345	493 618 354	17,27 %
4	Grèce	170 111 813	202 400 000	372 511 813	13,03 %
5	République tchèque	4 203 169	96 510 469	100 713 638	3,52 %
6	France	44 861 420	50 609 810	95 471 230	3,34 %
7	Lettonie	16 562 376	78 500 000	95 062 376	3,33 %
8	Estonie	54 973 097	12 526 683	67 499 780	2,36 %
9	Lituanie	11 388 469	48 066 024	59 454 493	2,08 %
10	Portugal	13 820 420	40 959 745	54 780 165	1,92 %
11	Royaume-Uni	30 703 979	23 000 000	53 703 979	1,88 %
12	Bulgarie (ISPA)	45 000 000	0	45 000 000	1,57 %
13	Roumanie	0	41 061 301	41 061 301	1,44 %
14	Slovénie	0	28 700 000	28 700 000	1,00 %
15	Coopération transfrontalière de l'UE	13 789 117	14 007 318	27 796 435	0,97 %
16	Hongrie	15 516 000	0	15 516 000	0,54 %
17	Coopération interrégionale de l'UE	6 060 967		6 060 967	0,21 %
18	Allemagne	5 341 238	490 000	5 831 238	0,20 %
19	Slovaquie	4 261 687	0	4 261 687	0,15 %
20	Suède	0	3 347 149	3 347 149	0,12 %
21	Autriche	1 317 325	0	1 317 325	0,05 %
	<b>Total</b>	<b>1 134 472 638</b>	<b>1 724 054 208</b>	<b>2 858 526 846</b>	<b>100 %</b>

<sup>1</sup> Hors financement des technologies et des investissements multimodaux au titre de la politique de cohésion, estimé à quelque 1,2 milliard d'euros.

## Liste des aéroports et projets audités

Pays	Aéroport	Fonds de l'UE pour les projets audités	Date de début (travaux principaux)	Date de fin (travaux principaux)	Terminaux audités (fonds de l'UE)	Aires de stationnement audités (fonds de l'UE)	Voies de circulation auditées (fonds de l'UE)	Pistes auditées (fonds de l'UE)	Systèmes audités concernant la sécurité et les tours de contrôle (fonds de l'UE)	Autres (navettes automatisées fret, parkings, etc.) (fonds de l'UE)
Espagne	Badajoz	6 134 779	2008	2010	4 047 417	1 409 190		84 785		593 387
	Burgos	191 603	2007	2008						191 603
	Cordoue	13 468 562	2006	2008		810 855		12 657 707		
	Fuerteventura	53 695 604	2004	2010	21 358 194	7 549 633	3 464 284	17 463 071	2 631 649	1 228 773
	La Palma	49 764 569	2004	2010	26 315 005	13 661 002		3 435 400	220 835	6 132 327
	Madrid	41 043 520	2000	2007						41 043 520
	Murcie	20 396 706	2004	2011			2 636 907	2 937 427	2 775 913	12 046 459
	Vigo	6 058 451	2006	2009	734 640	2 459 015			2 017 122	847 674
Italie	Alghero	13 278 792	2001	2007	5 179 050	2 338 322	2 482 393	2 192 707	1 086 320	
	Catane	44 660 578	2002	2006	28 012 093	2 688 203	6 090 574	2 329 754	5 539 954	
	Comiso	20 263 062	2004	2010	5 209 079	1 366 465	1 578 057	5 607 996	5 183 279	1 318 186
	Crotone	4 736 007	2006	2011	869 283	1 877 056	1 199 550	437 453	352 665	
	Naples	20 649 583	2000	2009	5 517 072	2 817 663	5 106 493	3 124 613	4 083 742	
Grèce	Thessalonique	54 054 434	2001	2009	11 779 105	1 524 912		23 908 629		16 841 788
	Héraklion	9 240 605	2001	2005	9 240 605					
	Kastoria	5 635 060	1999	2003				5 635 060		
Pologne	Gdańsk	13 732 481	2007	2012		1 401 465	5 594 565			6 736 451
	Rzeszów	18 597 944	2009	2013	15 686 246				2 090 980	820 718
Estonie	Tallinn	53 093 520	2005	2008	29 212 175	10 308 691	10 665 438		288 579	2 618 637
	Tartu	11 805 499	2008	2012	1 067 256	776 027	776 027	776 027	8 410 162	
	Population auditée	460 501 359			164 227 220	50 988 499	39 594 288	80 590 629	34 681 200	90 419 523
	En %				35,66 %	11,07 %	8,60 %	17,50 %	7,53 %	19,64 %

Vue d'ensemble des résultats et des constatations de l'audit<sup>1</sup>

Pays	Aéroport	Les investissements ont-ils été bien planifiés?	Les réalisations physiques ont-elles été produites?	Les investissements étaient-ils nécessaires?	Les réalisations sont-elles toutes utilisées?	Les résultats quantitatifs escomptés entre 2007 et 2013 ont-ils été atteints?	Des avantages qualitatifs ont-ils été obtenus?	Existe-t-il des éléments attestant une quelconque incidence sur l'économie régionale?	Le coût par passager supplémentaire est-il raisonnable?	L'aéroport est-il viable?
Espagne	Badajoz	Orange	Vert	Rouge	Orange	Rouge	Vert	Rouge	Rouge	Rouge
	Burgos	Orange	Vert	Rouge	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge
	Cordoue	Rouge	Vert	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Orange	Orange
	Fuerteventura	Orange	Vert	Orange	Rouge	Rouge	Orange	Rouge	Orange	Orange
	La Palma	Orange	Vert	Orange	Rouge	Rouge	Vert	Rouge	Rouge	Rouge
	Madrid-Barajas	Orange	Vert	Rouge	Orange	Rouge	Vert	Orange	Orange	Orange
	Murcie	Orange	Vert	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Orange	Orange
	Vigo	Orange	Vert	Orange	Rouge	Rouge	Vert	Rouge	Rouge	Rouge
Italie	Alghero	Rouge	Vert	Orange	Orange	Vert	Vert	Orange	Vert	Orange
	Catane	Orange	Vert	Vert	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Vert	Vert
	Comiso	Orange	Vert	Vert	Orange	Orange	Rouge	Vert	Vert	Orange
	Crotone	Rouge	Vert	Orange	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Vert	Rouge
	Naples	Rouge	Vert	Vert	Vert	Rouge	Vert	Rouge	Vert	Vert
Grèce	Héraklion	Orange	Vert	Vert	Vert	Orange	Orange	Rouge	Vert	Orange
	Kastoria	Orange	Vert	Rouge	Rouge	Orange	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge
	Thessalonique	Orange	Rouge	Orange	Rouge	Orange	Orange	Rouge	Vert	Orange
Pologne	Gdańsk	Orange	Vert	Vert	Orange	Vert	Rouge	Vert	Vert	Vert
	Rzeszów	Orange	Vert	Vert	Orange	Vert	Vert	Vert	Vert	Orange
Estonie	Tallinn	Orange	Vert	Vert	Vert	Vert	Rouge	Vert	Vert	Vert
	Tartu	Rouge	Vert	Vert	Orange	Vert	Rouge	Rouge	Orange	Orange

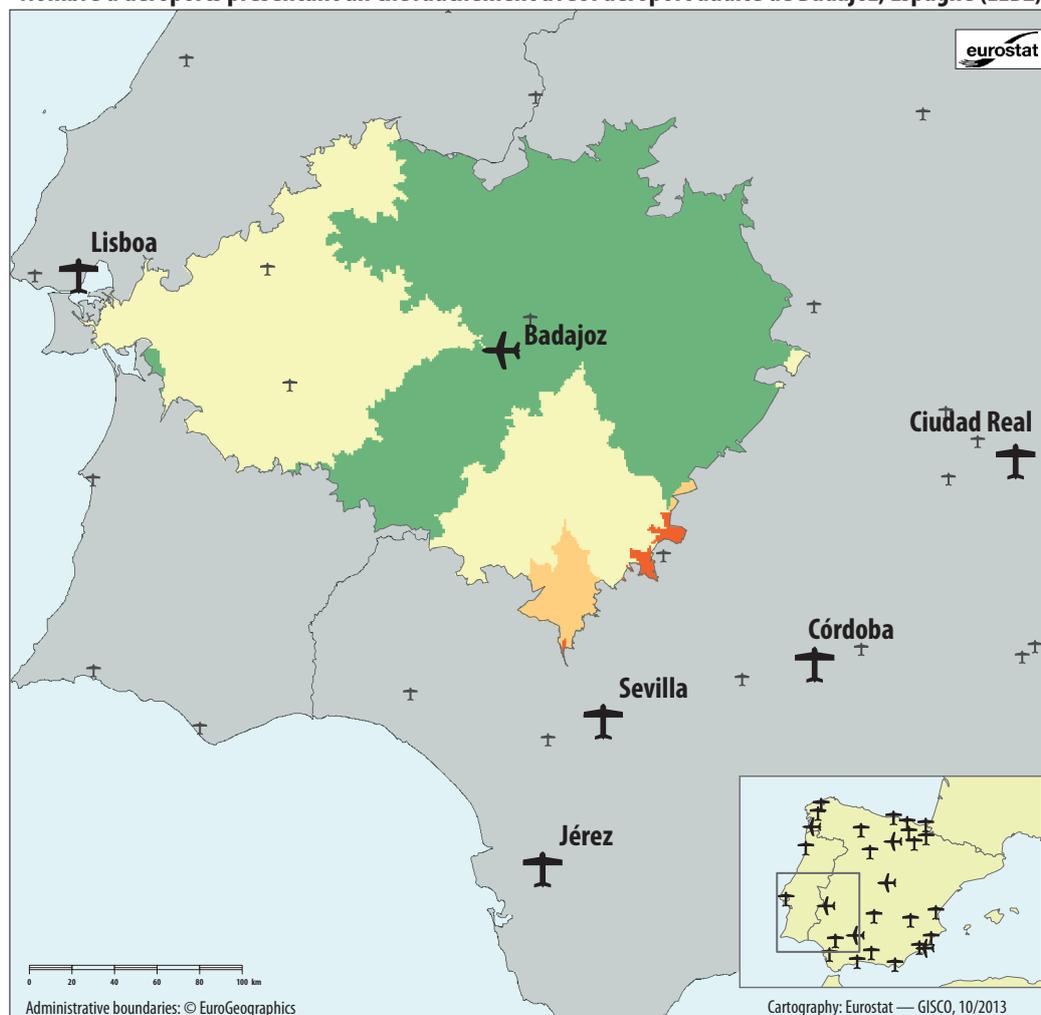
<sup>1</sup> Voir la clé à la page suivante.

## Code couleur de l'annexe III

	Les investissements ont-ils été bien planifiés?	Les réalisations physiques ont-elles été produites?	Les investissements étaient-ils nécessaires?	Les réalisations sont-elles toutes utilisées?	Les résultats quantitatifs escomptés entre 2007 et 2013 ont-ils été atteints?	Des avantages qualitatifs ont-ils été obtenus?	Existe-t-il des éléments attestant une quelconque incidence sur l'économie régionale?	Le coût par passager supplémentaire est-il raisonnable?	L'aéroport est-il viable?
Le «vert» indique une situation satisfaisante	Il existe un plan à long terme pour le secteur aérien et, pour l'aéroport, un plan directeur comprenant une analyse de la zone d'attraction et des prévisions fiables	Les réalisations ont été produites comme prévu	Des éléments attestant la réalisation d'une évaluation des besoins adéquate ont été fournis	Les infrastructures cofinancées étaient pleinement exploitées	Les améliorations quantitatives attendues ont été obtenues	Les avantages qualitatifs escomptés ont été démontrés par des enquêtes réalisées auprès des passagers	L'incidence positive sur l'économie régionale a été démontrée	Le coût réel par passager supplémentaire est inférieur à 20 euros	L'aéroport génère des bénéfices
Le «jaune» indique une situation mitigée	Certains des éléments susmentionnés existent	Les réalisations ont été produites, avec des différences par rapport aux prévisions	La nécessité de certains investissements n'a pas été démontrée	Les infrastructures cofinancées étaient utilisées, mais bien en deçà de leur capacité	Il y a eu des améliorations, mais moins importantes que prévu, ou impossibles à évaluer à ce stade (Comiso)	Des avantages qualitatifs ont été obtenus, même s'ils n'ont pas été mesurés	Des études relatives à l'incidence sur l'économie régionale ont été réalisées, mais sans lien avec les investissements	Le coût réel par passager supplémentaire se situe entre 20 et 80 euros	L'aéroport ne génère pas de bénéfices, mais pourra atteindre un équilibre financier à moyen terme (7 ans), ou bien ne dispose pas de comptes transparents (2 aéroports grecs)
Le «rouge» indique une situation peu satisfaisante	Aucun de ces éléments n'existe ou n'est pris en considération pour la décision d'investissement	Les réalisations prévues (ou une partie d'entre elles) n'ont pas (ou pas encore) été produites	Il est démontré que les investissements n'étaient pas nécessaires	Les infrastructures (ou une partie d'entre elles) n'étaient pas utilisées	Aucune amélioration quantitative n'a été constatée	Aucun élément n'atteste que des avantages qualitatifs ont été obtenus	L'incidence positive sur l'économie régionale n'a pas été démontrée	Le coût réel par passager supplémentaire est supérieur à 80 euros	L'aéroport a besoin d'un soutien continu pour rester en activité

### Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Badajoz

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport audité de Badajoz, Espagne (LEBZ)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Badajoz (LEBZ) et l'aéroport de (code OACI)		Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Sevilla (LEZL)		204 602	14,80	211	143
Lisbon Portela (LPPT)		486 566	35,20	226	127
Córdoba (LEBA)		8 488	0,61	248	216
Jerez (LEJR)		16 550	1,20	284	188
Ciudad Real Central (LERL)		1 372	0,10	278	225

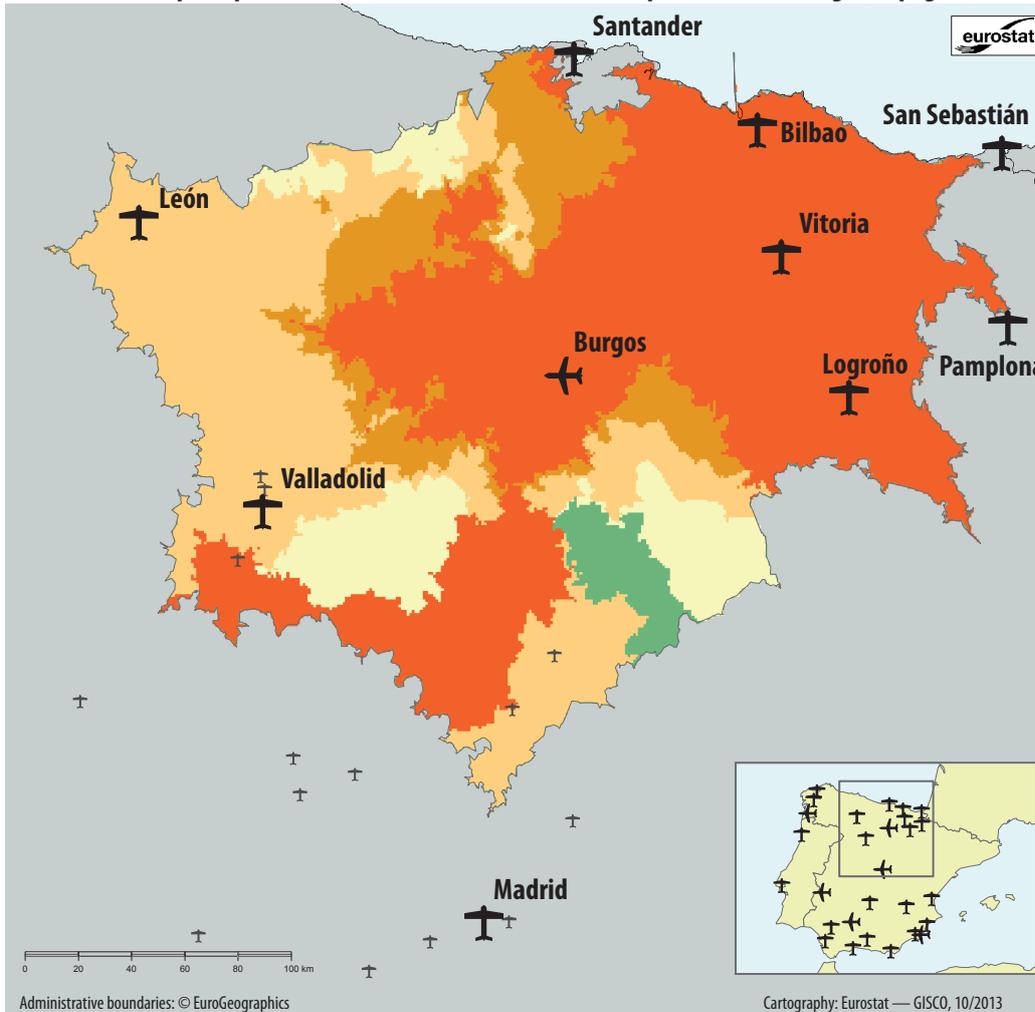
  

Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
1 382 390	693 233	50,15	6,01	6,01	6 167 787

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Burgos

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport audité de Burgos, Espagne (LEBG)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents
- Frontière

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

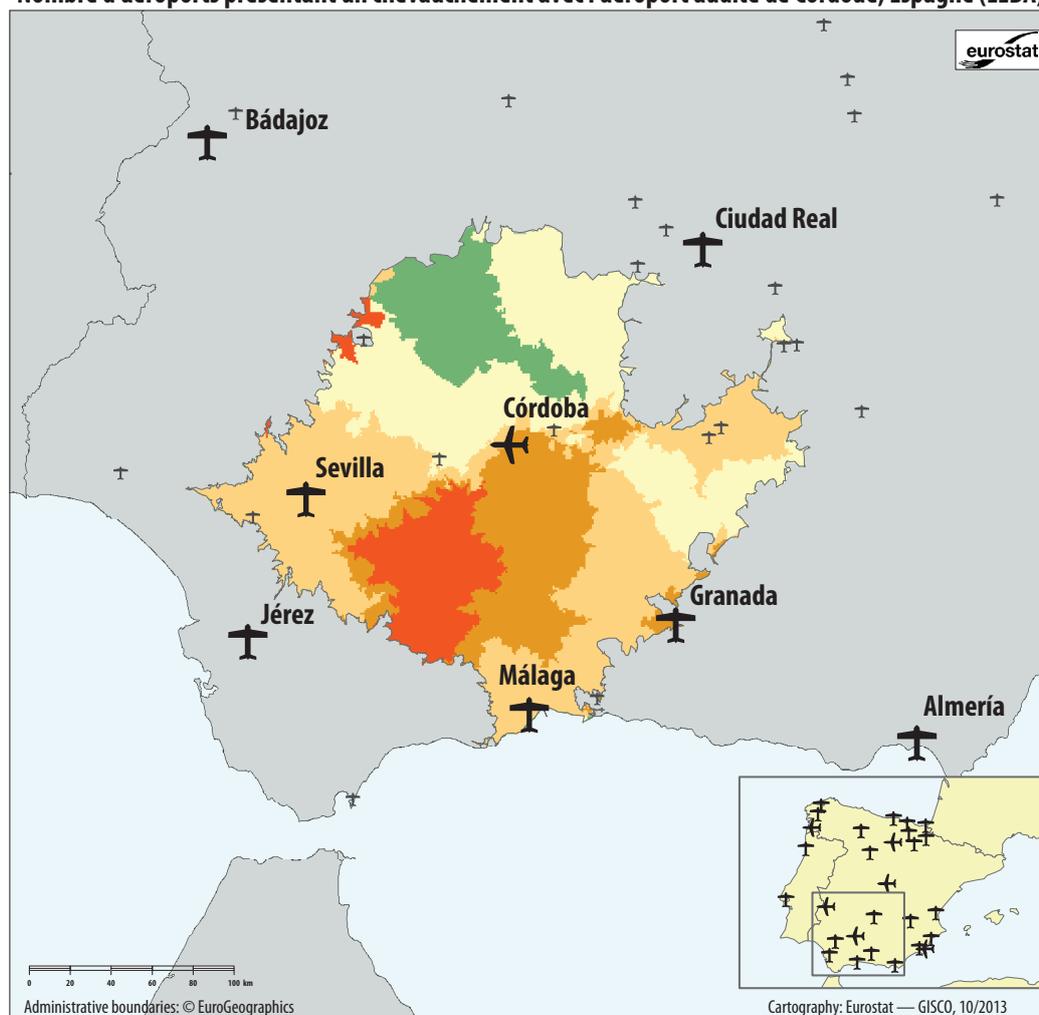
- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- > 4

Chevauchement entre Burgos (LEBG) et l'aéroport de (code OACI)		Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Bilbao (LEBB)		2 987 330	73,59	150	90
León (LELN)		1 056 690	26,03	184	105
Madrid-Barajas (LEMD)		148 291	3,65	237	151
Pamplona (LEPP)		2 523 380	62,16	194	124
Valladolid (LEVD)		1 220 930	30,08	140	96
Vitoria (LEVT)		3 047 830	75,08	114	70
Santander (LEXJ)		2 721 210	67,04	153	122
San Sebastián (LESO)		2 549 690	62,81	226	126
Logroño (LERJ)		2 835 972	69,86	120	85
<b>Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité</b>	<b>Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports</b>	<b>Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)</b>	<b>Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)</b>	<b>Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)</b>	<b>Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité</b>
4 059 290	4 048 972	99,75	0,52	0,23	17 919 871

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

### Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Cordoue

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport audité de Cordoue, Espagne (LEBA)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

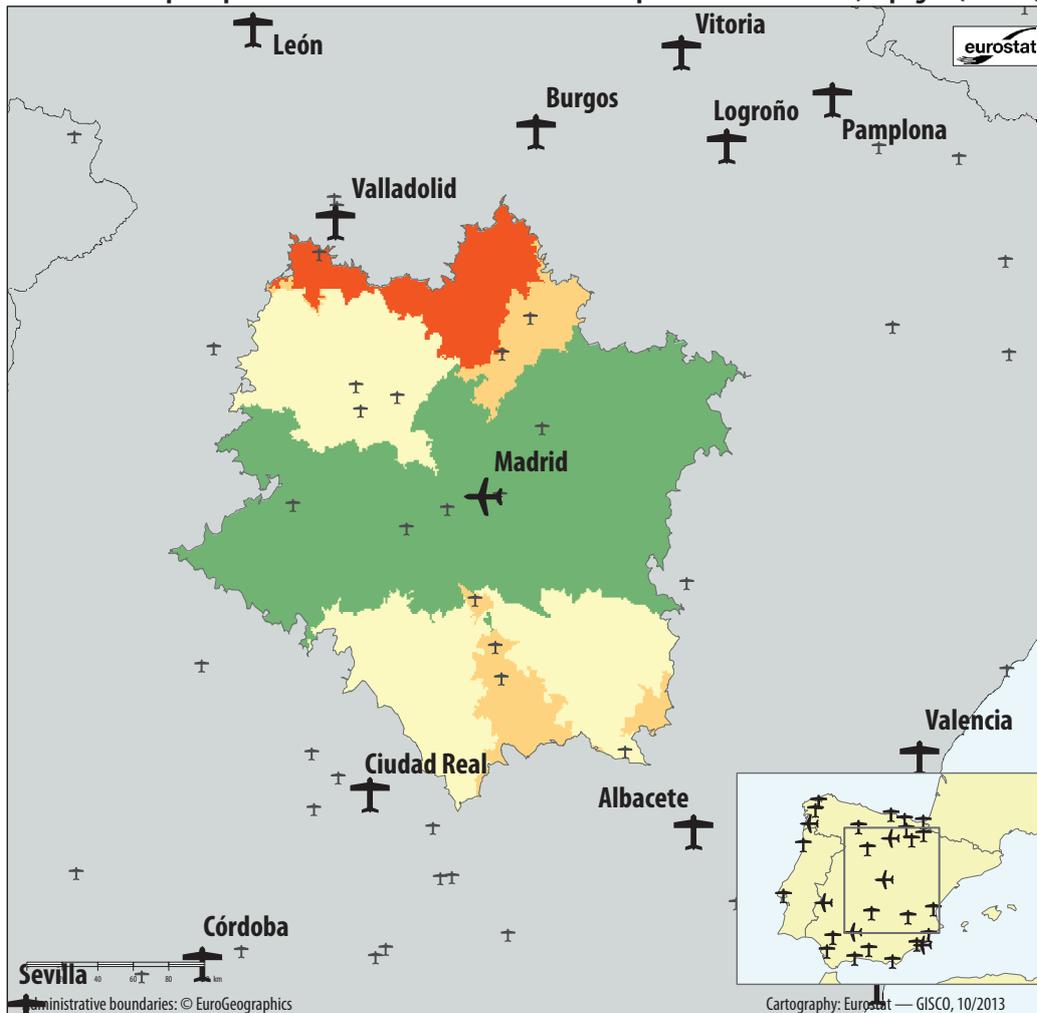
Chevauchement entre Cordoue (LEBA) et l'aéroport de (code OACI)	Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Granada (LEGR)	2 322 320	55,51	157	117
Jerez (LEJR)	1 762 730	42,13	195	143
Málaga (LEMG)	1 981 110	47,35	167	109
Sevilla (LEZL)	2 526 950	60,40	119	87
Ciudad Real Central (LERL)	300 514	7,18	180	146
Almería (LEAM)	20 044	0,48	303	224
Badajoz (LEBZ)	8 488	0,20	249	217

Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
4 183 640	4 130 200	98,72	1,40	1,31	14 544 934

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

**Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Madrid-Barajas**

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport audité de Madrid, Espagne (LEMBD)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

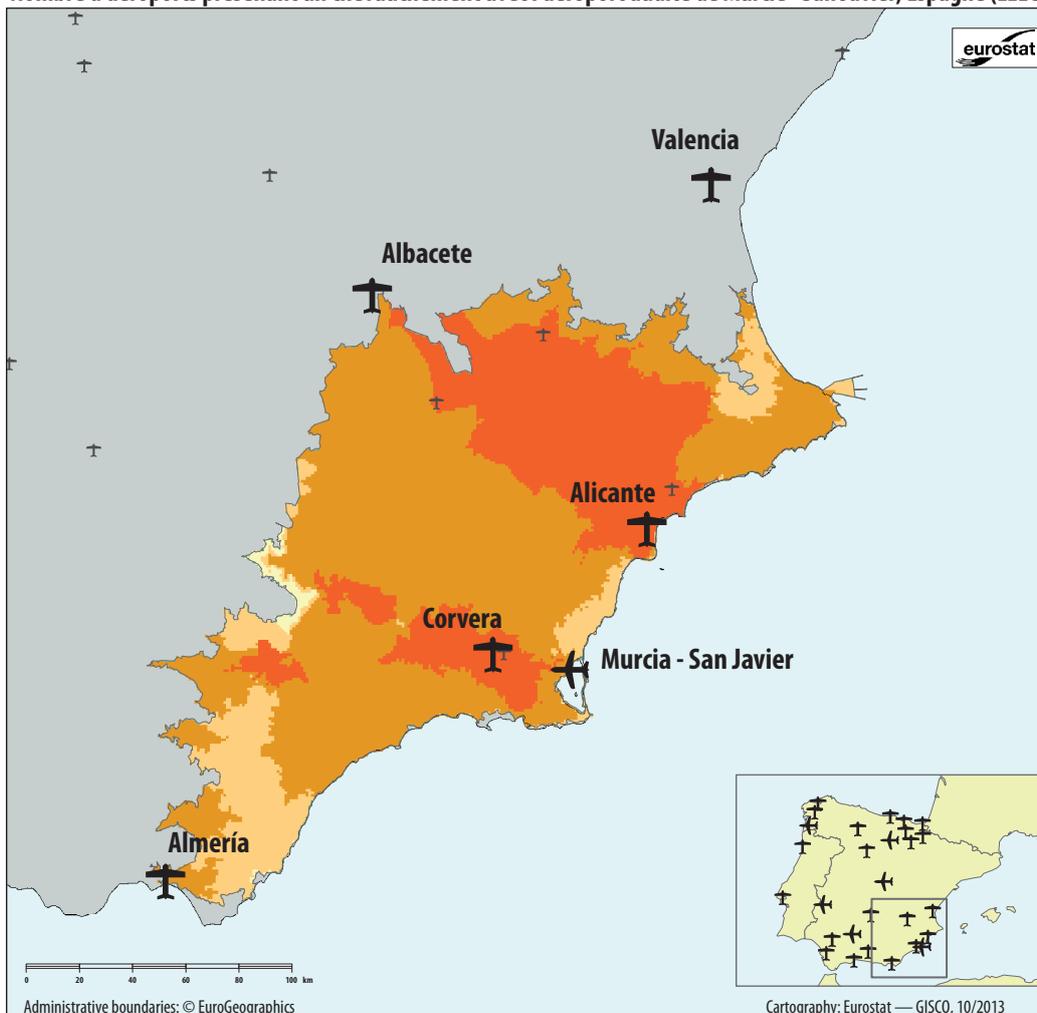
- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Madrid (LEMBD) et l'aéroport de (code OACI)	Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet par rapport à l'aéroport concurrent (en minutes)	
Ciudad Real Central (LERL)	364 187	4,86	215	155	
Albacete (LEAB)	212 409	2,83	248	156	
Bilbao (LEBB)	124	0	379	231	
Burgos (LEBG)	148 291	1,98	236	152	
León (LELN)	40 648	0,54	335	205	
Logroño (LERJ)	404	0,01	565	379	
Valencia (LEVC)	4 724	0,06	335	218	
Valladolid (LEVD)	552 119	7,37	213	140	
Vitoria (LEVT)	32 433	0,43	345	211	
<b>Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité</b>	<b>Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports</b>	<b>Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)</b>	<b>Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)</b>	<b>Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)</b>	<b>Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité</b>
7 493 690	1 032 770	13,78	1,76	1,02	20 680 692

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

### Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Murcie

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport audité de Murcie - San Javier, Espagne (LELC)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Murcie (LELC) et l'aéroport de (code OACI)	Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Albacete (LEAB)	2 451 970	66,39	183	123
Alicante (LEAL)	3 532 000	95,64	69	52
Almería (LEAM)	691 125	18,71	201	118
Granada (LEGR)	77 610	2,10	307	200
Valencia (LEVC)	1 733 710	46,94	232	149
Corvera (LEMI)	3 431 170	92,91	36	33

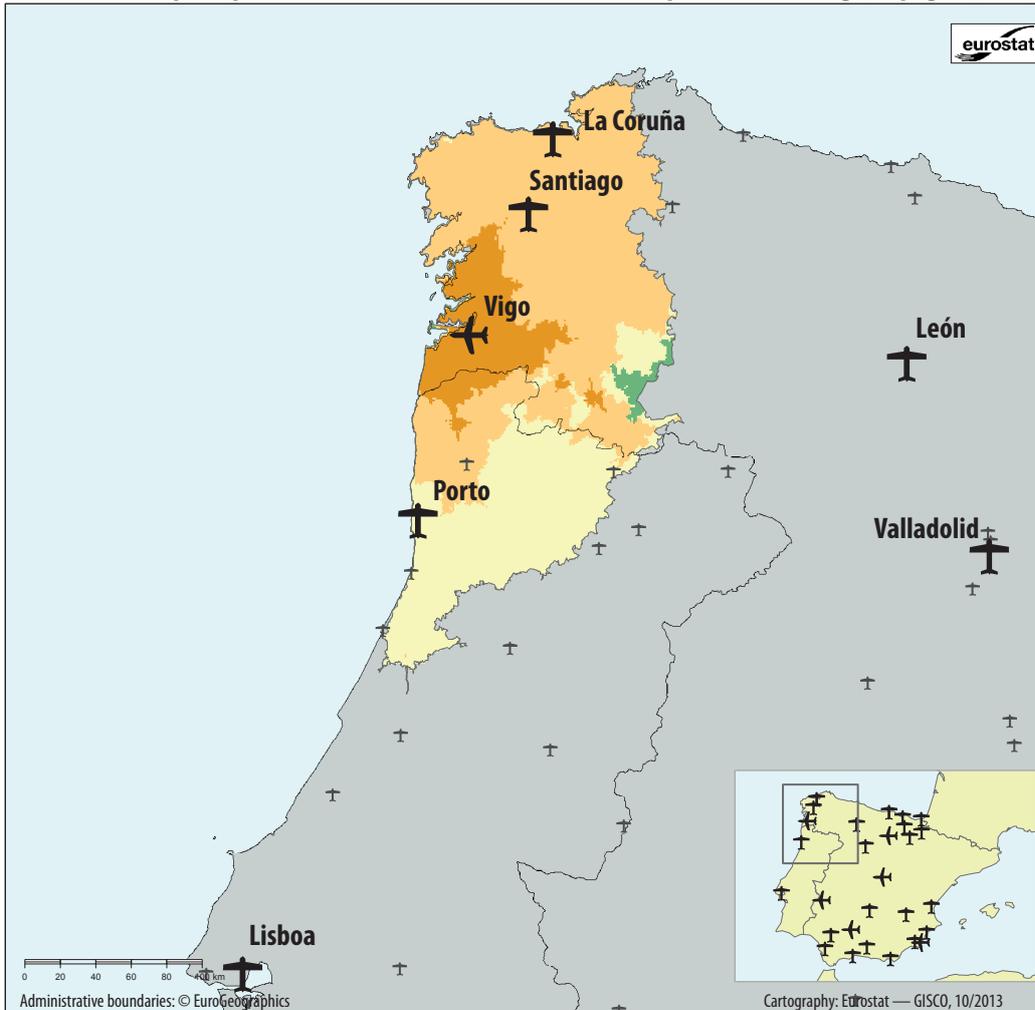
  

Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
3 693 100	3 692 610	99,99	13,28	13,02	28 630 490

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Vigo

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport audité de Vigo, Espagne (LEVX)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

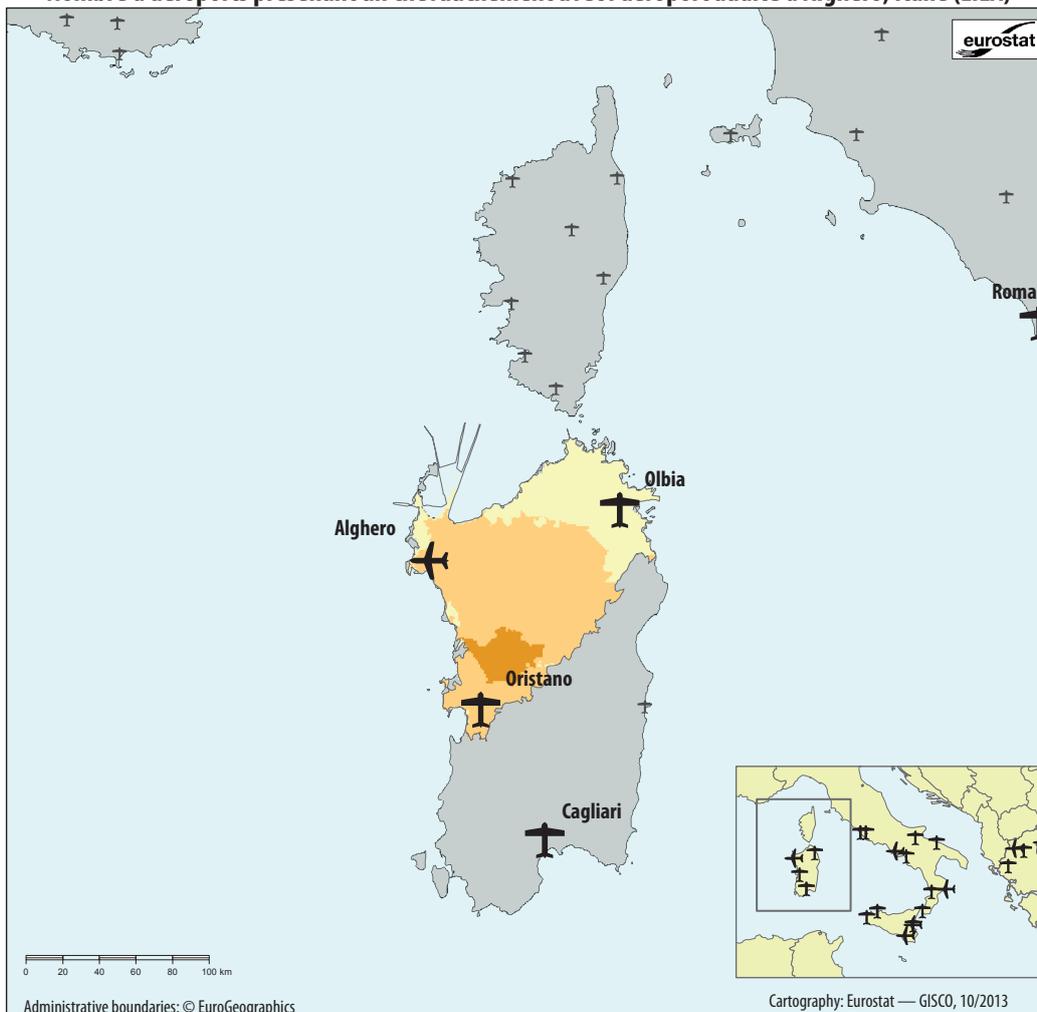
- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Vigo (LEVX) et l'aéroport de (code OACI)	Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)	
La Coruña (LECO)	2 431 790	39,45	137	83	
Santiago (LEST)	3 316 240	53,79	93	57	
Porto (LPPR)	4 658 720	75,57	128	77	
León (LELN)	411	0,01	328	234	
Lisbon Portela (LPPT)	527	0,01	439	226	
<b>Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité</b>	<b>Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports</b>	<b>Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)</b>	<b>Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)</b>	<b>Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)</b>	<b>Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité</b>
6 164 630	6 159 440	99,92	3,02	2,98	19 166 393

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

### Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Alghero

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport audité d'Alghero, Italie (LIEA)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Alghero (LIEA) et l'aéroport de (code OACI)	Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Cagliari Elmas (LIEE)	125 890	18,69	202	177
Olbia-Costa Smeralda (LIEO)	580 098	86,11	126	93
Oristano (LIER)	520 798	77,31	117	111

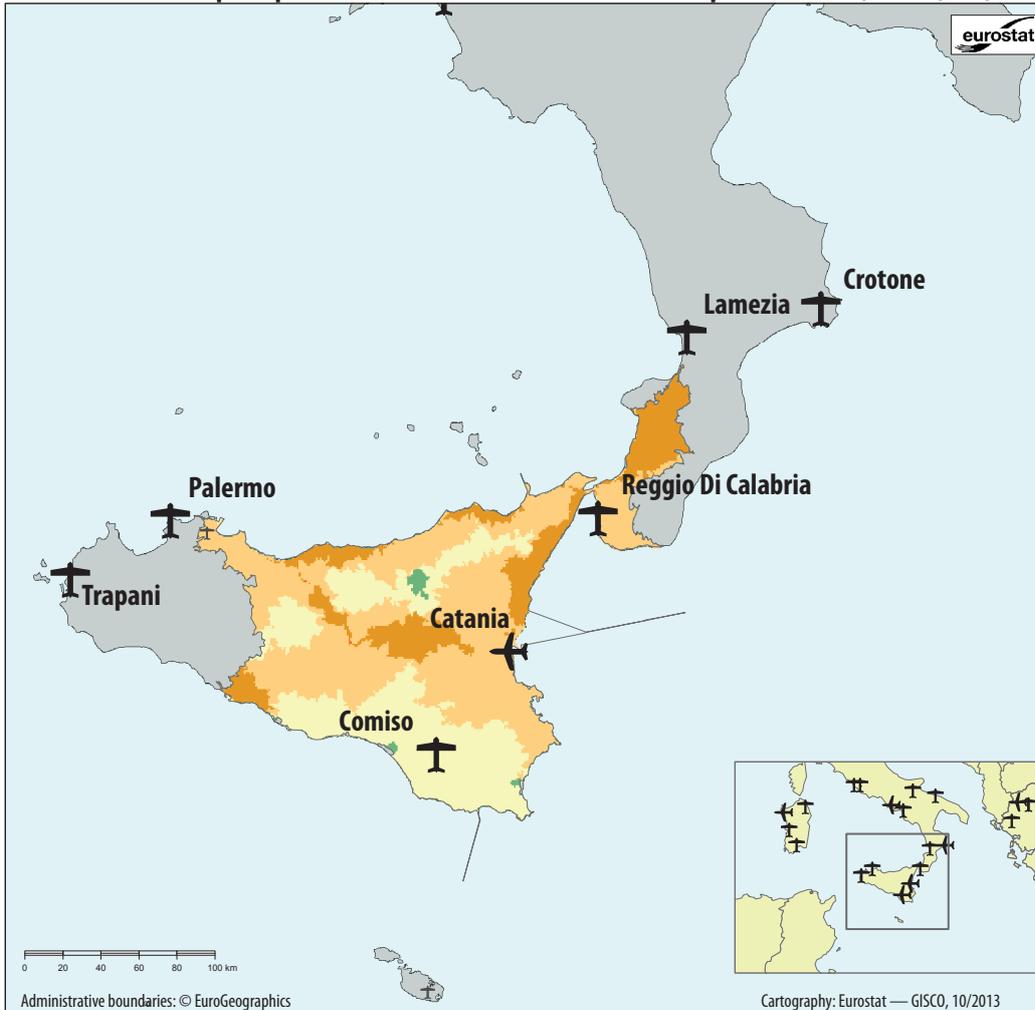
  

Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
673 656	670 032	99,46	6,06	6,05	9 850 595

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Catane

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport de Catane, Italie (LICC)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Catane (LICC) et l'aéroport de (code OACI)	Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)	
Palermo/Falcone-Borsellino (LICJ)	1 567 350	35,04	236	130	
Reggio di Calabria (LICR)	2 437 880	54,87	122	82	
Vicenzo Florio (LICT)	960 610	21,62	300	169	
Comiso (LICB)	2 733 510	61,52	84	67	
Crotone (LICB)	225 174	5,07	306	189	
Trapani/Lamezia Terme (LICA)	1 188 268	26,74	224	129	
<b>Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité</b>	<b>Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports</b>	<b>Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)</b>	<b>Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)</b>	<b>Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)</b>	<b>Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité</b>
4 473 650	4 435 420	99,15	8,89	1,16	13 018 947

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

### Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Comiso

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport de Comiso, Italie (LICB)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

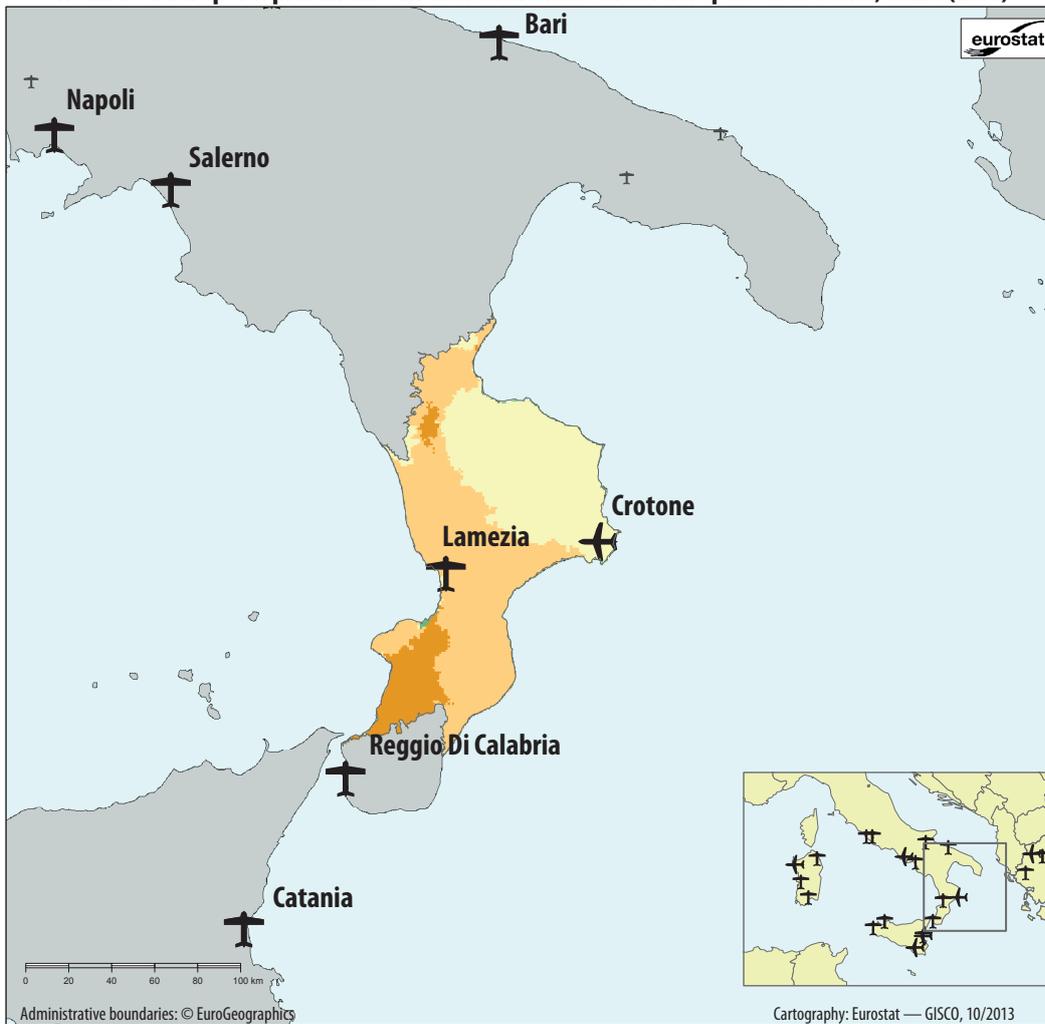
- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Comiso (LICB) et l'aéroport de (code OACI)		Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Catania (LICC)		2 733 510	99,10	84	66
Trapani/Vincenzo Florio (LICT)		115 839	4,20	254	200
Palermo/Falcone-Borsellino (LICJ)		524 789	19,03	247,92	175,11
Reggio di Calabria (LICR)		1 619 010	58,70	203,49	137,35
Lamezia Terme (LICA)		477 309	17,3	306,1	185,2
Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
2 758 230	2 753 410	99,83	7,72	4,38	6 532 819

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Crotona

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport de Crotona, Italie (LIBC)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Crotona (LIBC) et l'aéroport de (code OACI)		Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Lamezia Terme (LICA)		1 511 610	98,61	88	62
Reggio di Calabria (LICR)		1 061 540	69,25	211	128
Bari (LIBD)		10 695	0,70	300	222
Catania (LICC)		225 174	14,69	307	189
Salerno (LIRI)		96 220	6,28	325	209

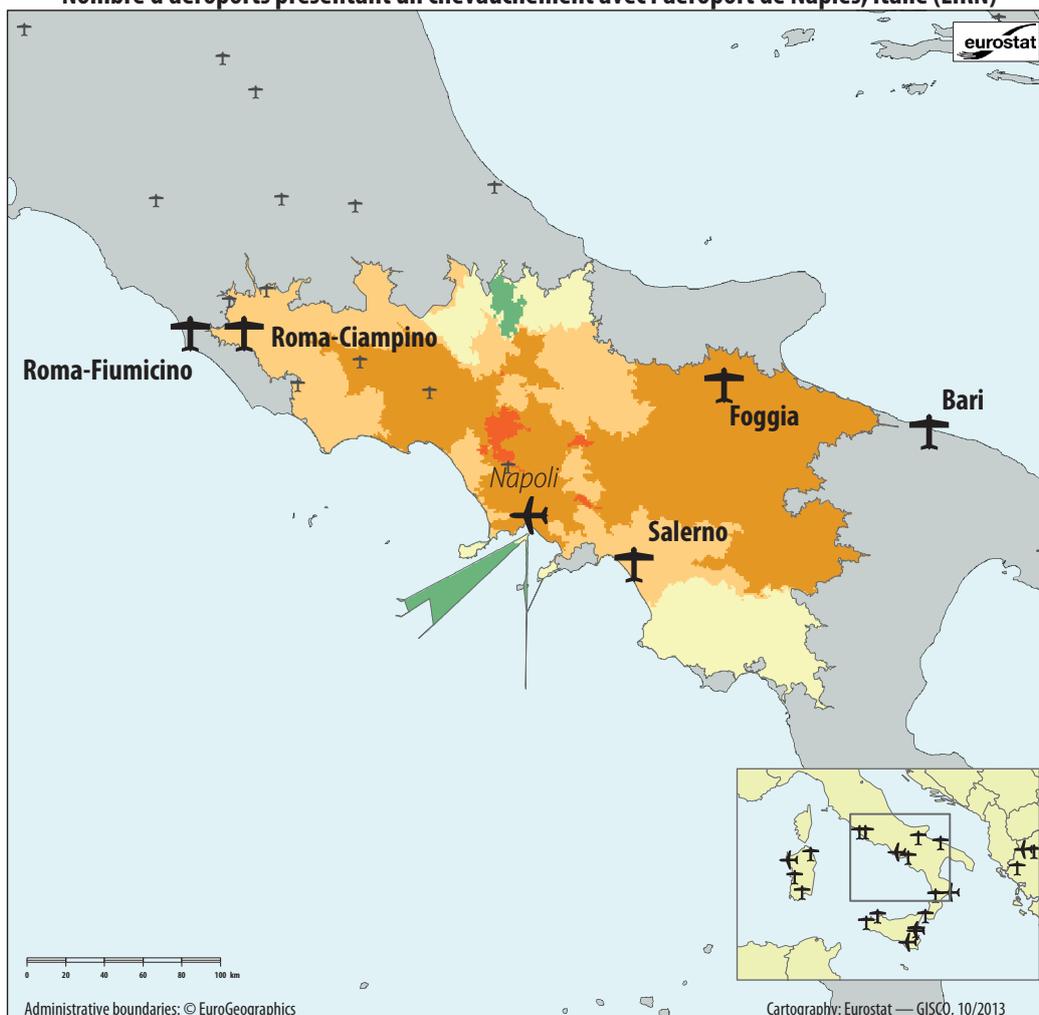
  

Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
1 532 920	1 514 999	98,83	5,96	5,86	13 361 638

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

### Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Naples

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport de Naples, Italie (LIRN)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Naples (LIRN) et l'aéroport de (code OACI)		Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Bari (LIBD)		1 459 880	14,96	243	135
Foggia (LIBF)		6 320 640	64,78	146	102
Fiumicino-Leonardo da Vinci (LIRF)		2 964 220	30,38	239	137
Salerno (LIRI)		7 401 890	75,87	73	47
Rome Ciampino (LIRA)		6 532 240	66,95	201	111
Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
9 756 490	9 728 730	99,72	9,78	1,33	33 232 248

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Héraklion

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport d'Héraklion, Grèce (LGIR)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Héraklion Kazantzakis (LGIR) et l'aéroport de (code OACI)		Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Sitia (LGST)		294 139	56,87	102	107
Chania (LGSA)		168 734	32,62	144	131

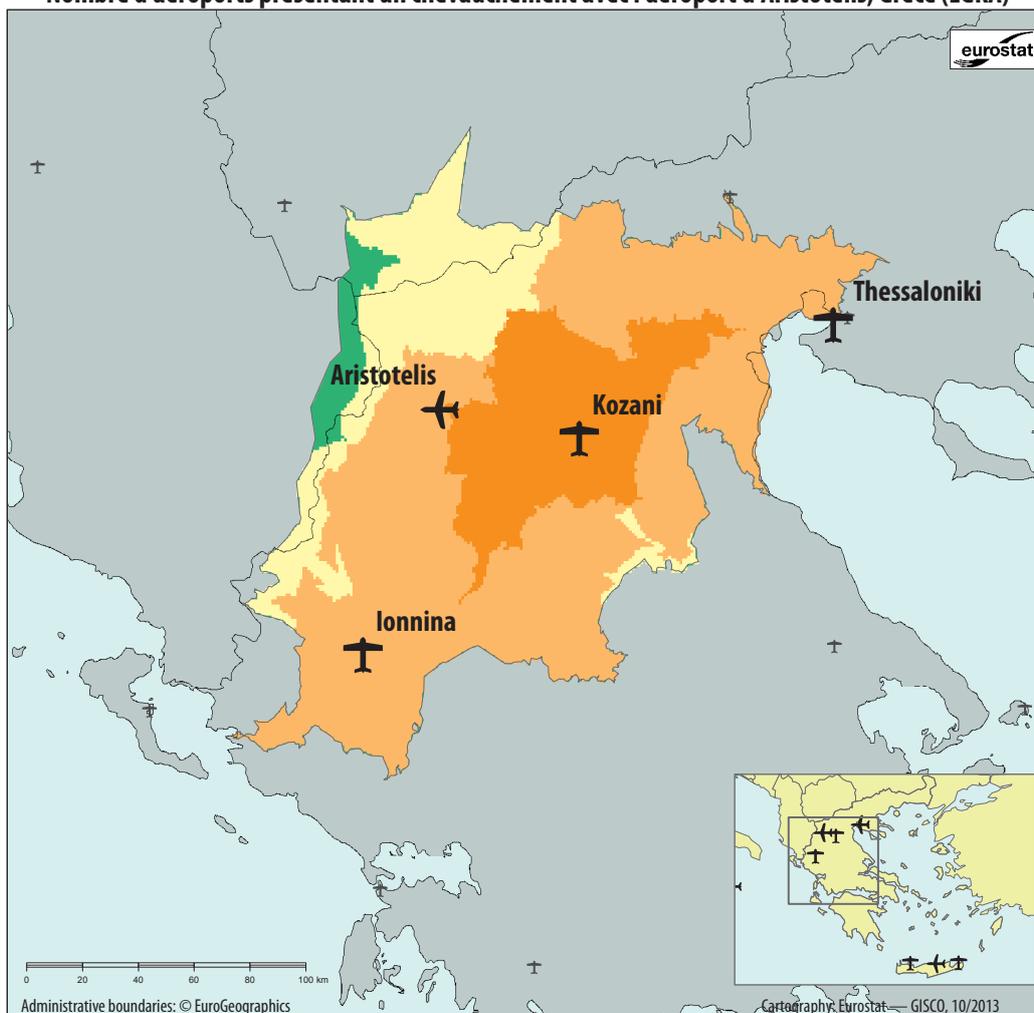
  

Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
517 246	459 637	88,86	320,53	280,84	9 403 257

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

### Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Kastoria

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport d'Aristotelis, Grèce (LGKA)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Aristotelis (LGKA) et l'aéroport de (code OACI)		Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Kozani (LGKZ)		1 953 400	99,80	68	52
Thessaloniki «Macedonia» (LGTS)		1 557 190	79,56	196	121
Ioannina (LGIO)		632 234	32,30	150	93

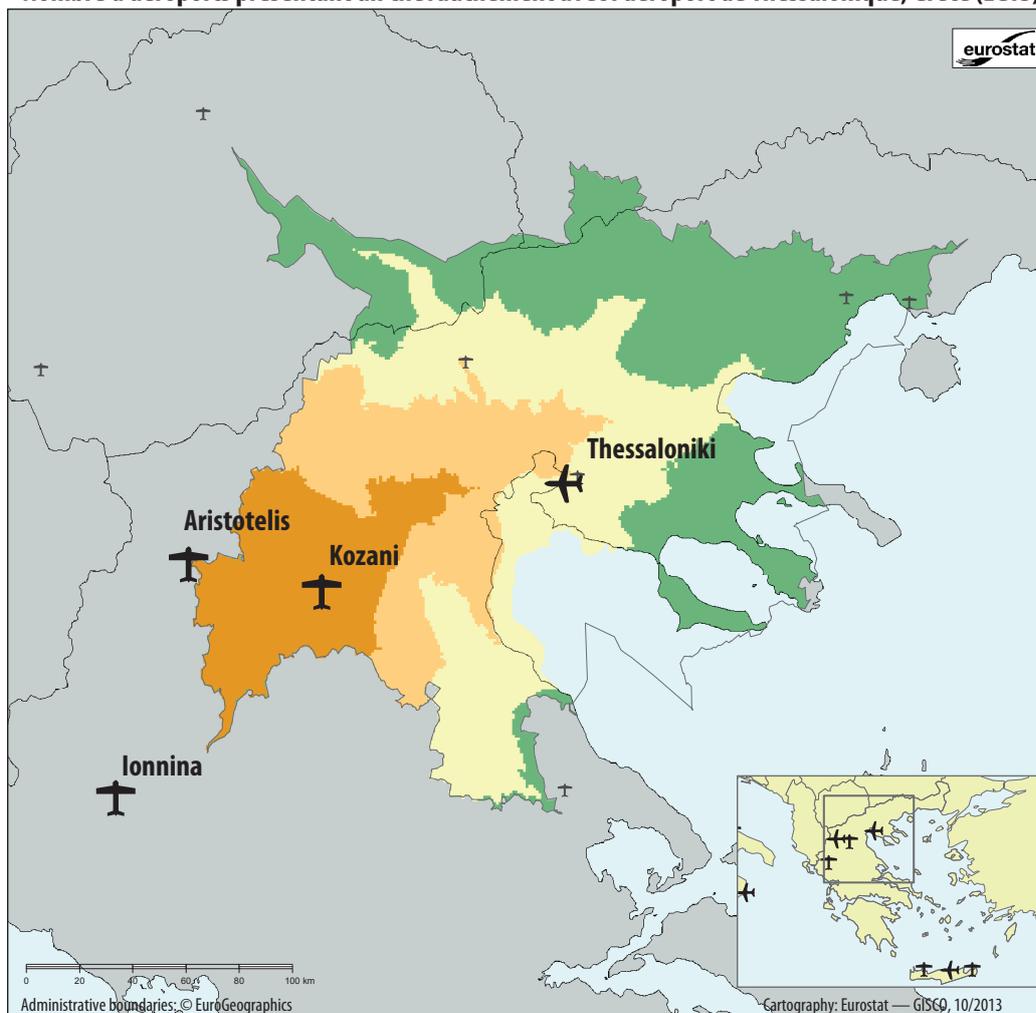
  

Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
1 957 300	1 953 400	99,80	132,70	36,10	3 792 879

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

### Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Thessalonique

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport de Thessalonique, Grèce (LGTS)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Thessalonique «Macedonia» (LGTS) et l'aéroport de (code OACI)		Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Kozani (LGKZ)		2 063 090	78,74	137	87
Aristotelis (LGKA)		1 557 190	59,43	196	121
Ioannina (LGIO)		279 278	10,66	270	154

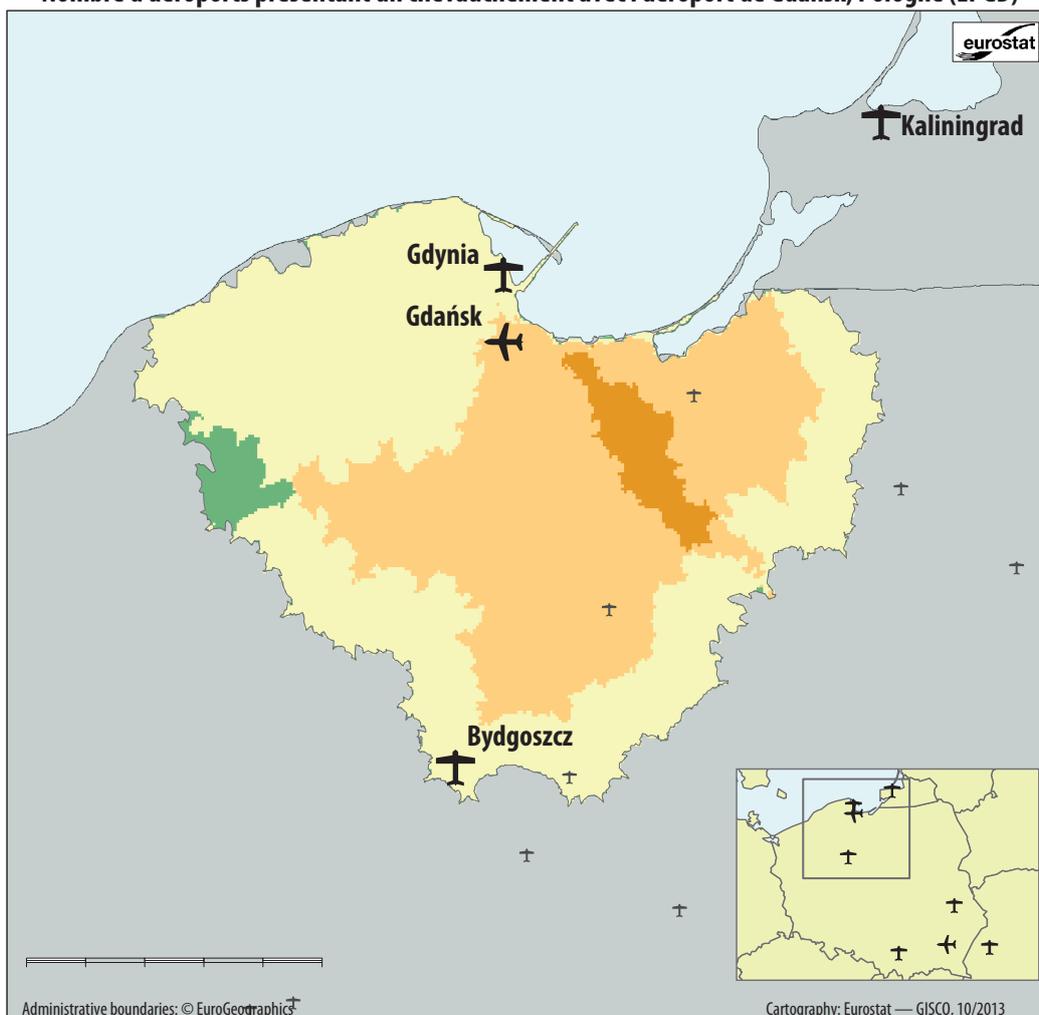
  

Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
2 620 110	2 063 090	78,74	17,22	12,81	10 276 325

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

### Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Gdańsk

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport de Gdańsk, Pologne (EPGD)



Administrative boundaries: © EuroGeographics

Cartography: Eurostat — GISCO, 10/2013

**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Gdańsk (EPGD) et l'aéroport de (code OACI)		Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Bydgoszcz (EPBY)		2 361 950	63,15	166	111
Khrabrovo/Kaliningrad (UMKK)		528 010	14,12	n.d.	n.d.
Gdynia (EPOK)		2 620 577	70,12	32	37

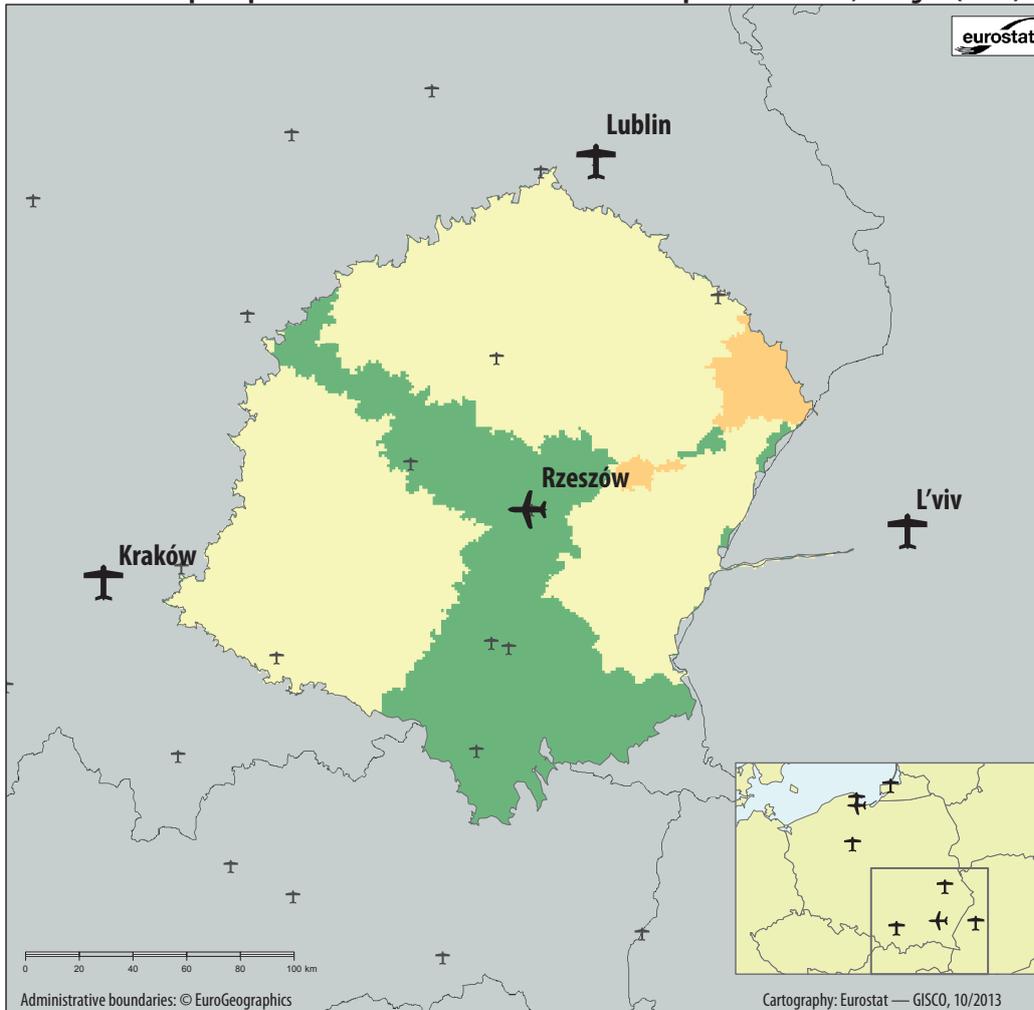
  

Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
3 717 825	3 738 940	99,39	1,90	0,83	7 816 900

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Rzeszów

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport de Rzeszów, Pologne (EPRZ)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

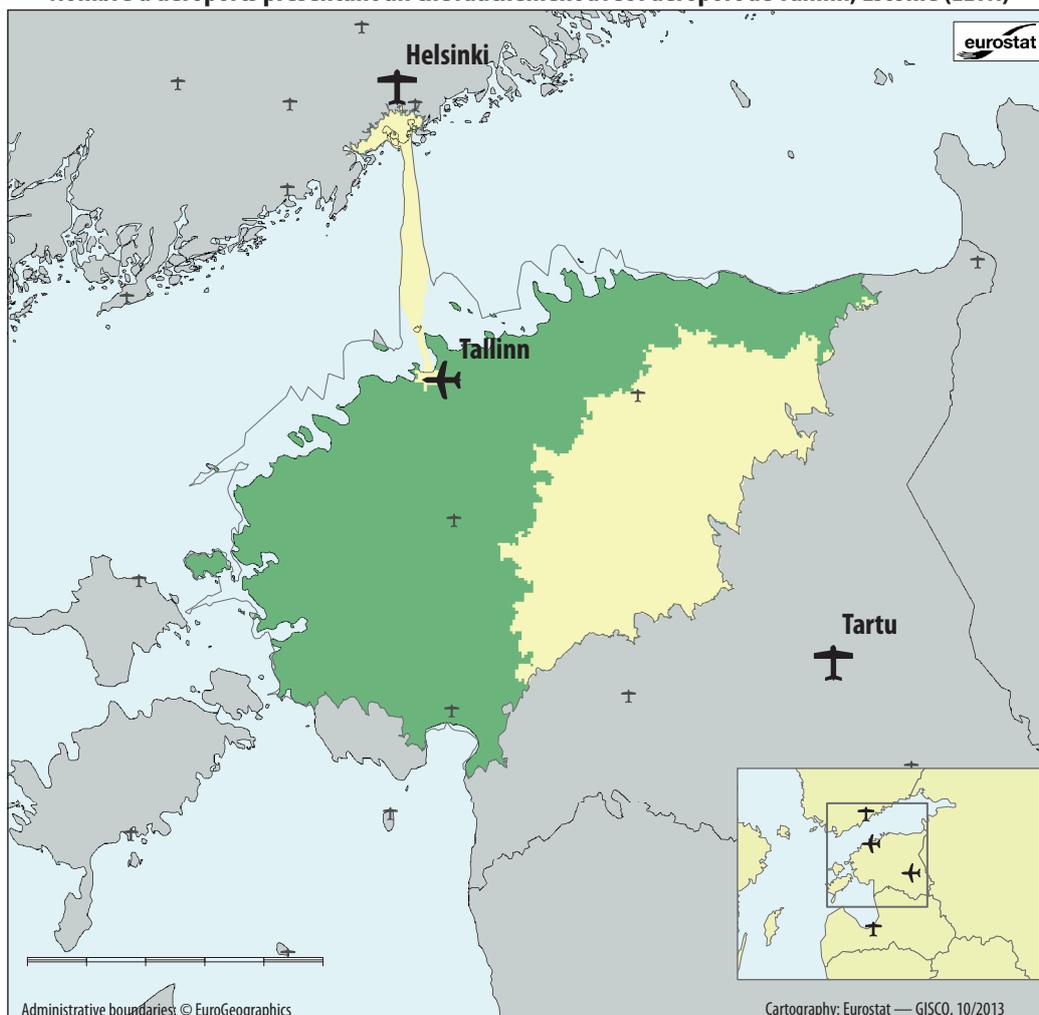
- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >
- Frontière

Chevauchement entre Rzeszów (EPRZ) et l'aéroport de (code OACI)		Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Kraków/John Paul II International Airport (EPKK)		1 305 790	33,31	217	167
L'viv (UKLL)		509 919	13,01	169	140
Lublin (EPLB)		1 022 582	26,08	155	138
Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
3 920 450	2 761 281	70,43	3,81	3,77	2 937 098

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

### Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Tallinn

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport de Tallinn, Estonie (EETN)



Administrative boundaries © EuroGeographics

Cartography: Eurostat — GISCO, 10/2013

**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents
- ✈ Frontière

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >

Chevauchement entre Tallinn (EETN) et l'aéroport de (code OACI)		Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Helsinki (EFHK)		562 190	43,81	109	124
Tartu (EETU)		120 234	9,37	190	161

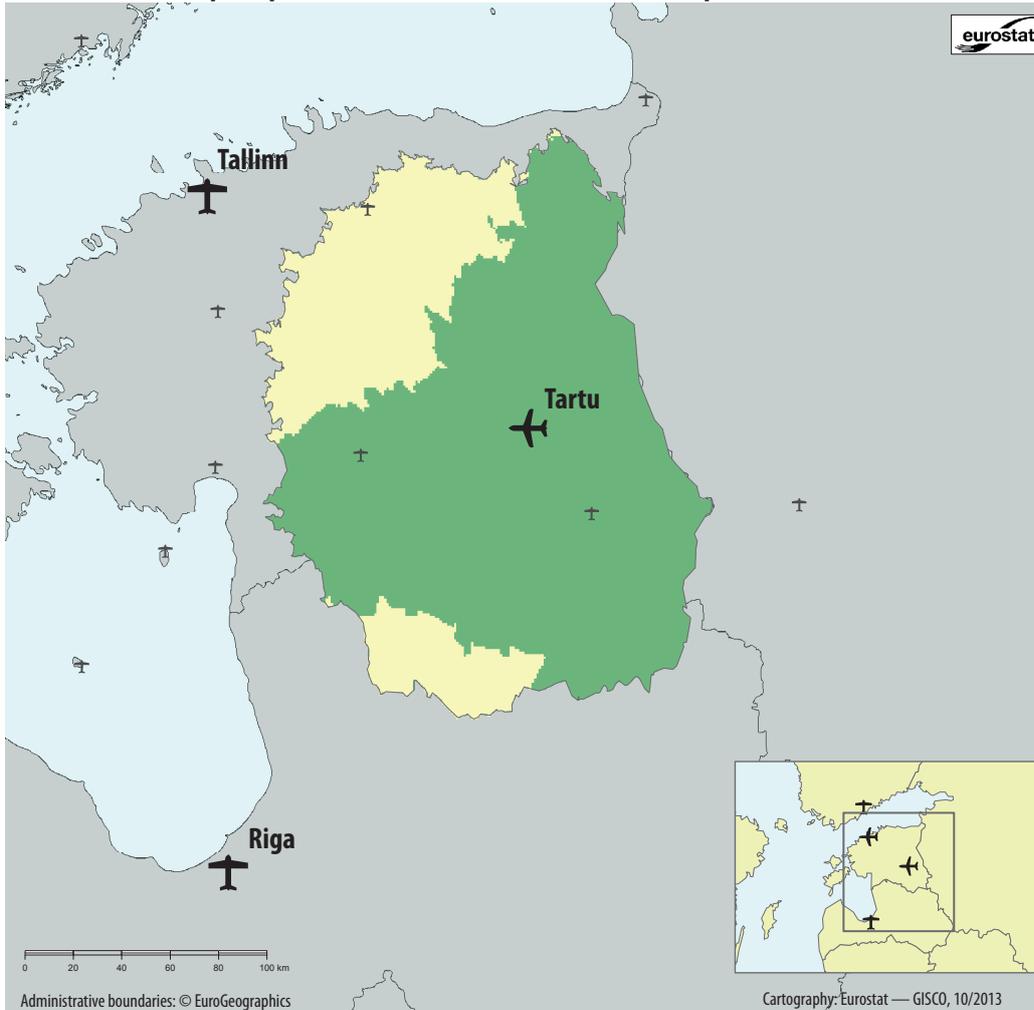
  

Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
1 283 340	682 424	53,18	2,36	0,83	1 707 093

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

Analyse de la zone d'attraction de chaque aéroport: Tartu

Nombre d'aéroports présentant un chevauchement avec l'aéroport de Tartu, Estonie (EETU)



**Légende**

- À 2 heures de route de l'aéroport audité
- ✈ Aéroports audités
- ✈ Aéroports concurrents
- ✈ Aéroports non concurrents
- ⊕ Frontière

**Nombre d'aéroports qui se chevauchent**

- Pas de chevauchement
- 1
- 2
- 3
- 4 >

Chevauchement entre Tartu (EETU) et l'aéroport de (code OACI)		Nombre de résidents de la zone de chevauchement, par aéroport	Résidents de la zone de chevauchement (en %)	Distance par rapport à l'aéroport concurrent (en km)	Temps de trajet vers l'aéroport concurrent (en minutes)
Tallinn (EETN)		120 234	20,59	189	160
Riga (EVRA)		60 168	10,30	248	202
Nombre de résidents dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité	Nombre total de résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports	Résidents de la zone de chevauchement ayant accès à plusieurs aéroports (en %)	Distance par rapport à la gare ferroviaire la plus proche (en km)	Distance par rapport à la ligne ferroviaire la plus proche (en km)	Nombre de nuitées touristiques par an dans un rayon de 2 heures de l'aéroport audité
583 965	180 401	30,89	2,32	1,82	997 201

Sources: Données Eurostat sur la population (2006) et le tourisme (2006-2010).

## Synthèse

### III

La Commission prend acte des conclusions de la Cour sur les projets audités pour les périodes 2000-2006 et 2007-2013 et convient que, au cours de ces périodes de programmation, le concours du Fonds de cohésion destiné aux infrastructures aéroportuaires n'a, dans certains cas, pas constitué une utilisation efficace des fonds de l'UE. Elle tient à souligner que des leçons ont déjà été tirées de cette expérience et que la législation suit désormais une approche radicalement différente pour la période de programmation 2014-2020.

Le nouveau cadre réglementaire a été rendu plus strict pour les investissements dans des infrastructures aéroportuaires, en limitant les options possibles à l'amélioration des performances environnementales ou aux dispositifs de sécurité des infrastructures. En outre, les services de la Commission adoptent une ligne de conduite plus stricte dans les négociations et se concentrent, en particulier, sur les aéroports relevant du réseau central RTE-T.

En ce qui concerne la planification stratégique, le nouveau cadre pose comme condition préalable spécifique l'établissement de plans de transport au niveau régional ou national, qui définissent une stratégie exhaustive du transport, secteur par secteur, contribuent à la réalisation du réseau RTE-T et incluent une liste de projets à mettre en œuvre («une réserve de projets mûrs et réalistes»). La Commission tient pleinement compte de ces plans avant d'approuver un programme opérationnel prévoyant des investissements dans le secteur des transports.

En ce qui concerne les grands projets, la Commission a adopté des actes délégués et d'exécution qui définiront la procédure de contrôle de la qualité et les éléments qualitatifs de l'ACB que tous les grands projets doivent respecter, tels que les principaux bénéfices et coûts par secteur, une liste des risques à prendre en compte, des périodes de référence précises par secteur, etc. En outre, des instructions pour la réalisation des ACB seront publiées sous peu et contiendront des recommandations pratiques applicables à des secteurs spécifiques ainsi que des études de cas pour permettre aux bénéficiaires d'adapter leurs projets afin d'obtenir la plus forte valeur ajoutée européenne.

Avant d'être approuvés par la Commission, tous les grands projets devront être soumis à une évaluation de la qualité, réalisée soit par la Commission soit par des experts indépendants (Jaspers ou d'autres entités nommées par les États membres et agréées par la Commission).

### IV

La Commission observe que les aéroports régionaux peuvent souvent servir des objectifs de communication pour une région ou une communauté et que les autorités publiques peuvent souhaiter leur maintien en fonctionnement pour des raisons autres que purement financières. C'est la raison pour laquelle des infrastructures de transport public qui ne sont pas rentables et nécessitent une aide publique sont maintenues en activité.

Le fait que la Commission ne possède pas une connaissance détaillée de tous les projets financés par l'UE sur l'ensemble de son territoire et dans tous les secteurs ne signifie pas qu'elle ne remplit pas son rôle de surveillance/réglementation. Au contraire, la Commission exerce son rôle de surveillance — souvent au-delà de ses prérogatives réglementaires — en rédigeant des rapports annuels, en procédant à des contrôles projet par projet si nécessaire, ainsi qu'en traitant les problèmes sur une base ad hoc et en réalisant des audits spécifiques. Qui plus est, dans le passé, la Commission a refusé de cofinancer des aéroports régionaux dont l'aspect commercial n'était pas clair et qui ne semblaient pas justifiés en termes de cohésion.

La Commission observe également que, pour la période 2000-2006, les projets au titre du Fonds de cohésion étaient directement approuvés par ce dernier, tandis que pour la période de programmation 2007-2013, ces projets étaient inclus dans les programmes et n'étaient approuvés individuellement que s'ils représentaient des grands projets. Au cours de la période 2007-2013, la Commission a pris des mesures afin d'améliorer l'évaluation des grands projets, en instaurant l'initiative Jaspers, qui fournit une assistance technique aux États membres, en élaborant un manuel exhaustif sur les ACB et en recourant, si nécessaire, à des experts extérieurs.

Au cours de la période 2007-2013, la Commission a reçu 17 demandes de grands projets concernant des aéroports. Lors de l'évaluation, la Commission porte une attention particulière à la question du coût global du projet, à ses avantages et à la valeur ajoutée pour la société. Cela a abouti, dans quelques cas, à la réduction de la portée des projets (par exemple dans le cas de l'aéroport d'Iași et de celui de Wrocław) ou à l'inclusion de conditions dans la décision d'approbation (dans le cas de l'aéroport de Gdańsk, en raison des plans de construction d'un aéroport voisin à Gdynia). La Commission a toujours soigneusement vérifié l'analyse de la demande. Dans certains cas, elle a instamment prié les autorités nationales d'abandonner des projets (par exemple les aéroports prévus à Kielce et à Białystok) en raison d'une demande insuffisante et de ses inquiétudes concernant la viabilité financière de ces aéroports.

### **V i)**

La Commission accepte la recommandation et l'appliquera lors des négociations relatives aux programmes opérationnels pour la période 2014-2020. L'approche adoptée par les services de la Commission dans les négociations consiste à concentrer le concours de l'UE destiné à des infrastructures aéroportuaires sur des aéroports faisant partie du réseau central RTE-T. La Commission exige également que les plans directeurs exhaustifs en matière de transport servent de base pour déterminer les priorités d'investissement dans le transport. Tous les investissements devraient contribuer à la réalisation des objectifs de l'axe prioritaire concerné et les investissements dans un aéroport devraient notamment faire l'objet d'une évaluation préalable détaillée de la viabilité économique et de la concurrence (par exemple la possibilité que des opérateurs privés financent l'investissement). Enfin, les investissements devraient s'appuyer sur des résultats crédibles de l'étude de faisabilité requise et sur une analyse coût/avantage positive.

### **V ii)**

La Commission convient de l'importance de disposer d'une planification stratégique cohérente des aéroports pour éviter une capacité mal située à l'avenir.

La Commission souscrit à la recommandation adressée aux États membres (plans de développement aéroportuaire régionaux, nationaux et, lorsque cela est approprié et possible, supranationaux cohérents). De son côté, elle contrôlera l'application de cette

recommandation lors des négociations relatives aux programmes opérationnels pour la période 2014-2020 en évaluant les plans de transport dans le cadre du respect des conditions préalables. Voir aussi la réponse aux points 68 à 71.

À un autre niveau, la Commission intensifiera le contrôle et l'évaluation de la capacité du marché du transport aérien de l'UE à relever les défis futurs et à tirer parti des occasions qui se présenteront.

## Introduction

### **01**

L'étude la plus récente d'Eurocontrol intitulée «Challenges of Growth 2013» confirme et rappelle le problème de capacité déjà observé dans des études antérieures.

Selon le scénario le plus probable (contraintes de capacité), en 2035, il y aura 50 % de vols en plus qu'en 2012. Près de 2 millions de vols ne seront pas assurés (12 % de la demande totale de voyage) du fait de la réduction des plans d'expansion aéroportuaire. Cela équivaut, selon les estimations, à 120 millions de passagers dans l'impossibilité de faire l'aller-retour (au total, 240 millions de passagers par an).

En outre, à l'horizon 2035, plus de 20 aéroports tourneront à pleine capacité ou presque, contre 3 à peine en 2012 (points chauds — y compris des aéroports en Espagne et en Grèce).

Cette étude révèle que la capacité mal située est une question qui doit être discutée plus avant et que, sur la base des plans d'expansion aéroportuaire récemment présentés, l'Europe connaîtra des pénuries de capacité dans les 20 prochaines années.

Source: Étude «Challenges of Growth 2013», disponible sur <https://www.eurocontrol.int/articles/challenges-growth> (en anglais).

## 06

Dans son livre blanc de 2011 sur la politique des transports, la Commission a jugé que les encombrements constituaient un souci majeur. Elle poursuivait en affirmant que «[l]a capacité des aéroports doit être optimisée et, le cas échéant, développée pour faire face à la demande croissante de déplacements»<sup>1</sup>.

Dans sa communication ultérieure de 2011 accompagnant le paquet «Aéroports», la Commission a confirmé que les encombrements dans les aéroports constituent un problème pour l'Europe. En outre, une capacité insuffisante sur le terrain peut menacer la réussite de l'ensemble du projet sur le ciel unique européen. Parallèlement, le secteur de l'aviation européenne fait face à une concurrence croissante et au déplacement du marché mondial de l'aviation vers des régions comme l'Asie-Pacifique, le Moyen-Orient et l'Amérique latine, qui menacent la position privilégiée de l'Europe en tant que carrefour du réseau aérien mondial et les avantages que confère cette position en termes de connectivité<sup>2</sup>.

## Étendue et approche de l'Audit

### 21 Premier alinéa

Alors que le transport aérien a augmenté dans l'EU-27 depuis 2010, la Commission considère que le transport aérien n'a pas connu de reprise générale au cours de la période 2007-2013. Les chiffres moyens pour l'UE ne sauraient, à eux seuls, refléter les évolutions différentes que le transport aérien a connues dans les différents États membres, lesquelles varient considérablement selon les pays. En 2010, le volume de passagers a connu une hausse dans 21 États membres et une baisse dans 6 autres, puis ces chiffres sont passés respectivement à 25 contre 2 pour 2011, à 18 contre 9 pour 2012, et à 21 contre 6 pour 2013. Ces dernières années, la fluctuation entre hausse et baisse a été significative en Espagne, en Italie et en Grèce, les difficultés économiques de ces trois pays étant bien documentées.

<sup>1</sup> Livre blanc 2011 — Feuille de route pour un espace européen unique des transports (point 28), disponible sur [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011DC0144R\(02\)&rid=2](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011DC0144R(02)&rid=2)

<sup>2</sup> Communication de 2011 — Politique aéroportuaire de l'Union européenne, disponible sur [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/index_en.htm)

Les données d'Eurostat pour 2013 confirment que le nombre de passagers aériens n'a pas atteint le niveau d'avant la crise en ce qui concerne la Grèce et l'Espagne.

### 21 Deuxième alinéa

La Commission considère qu'aucune tendance claire ne se dessine dans l'évolution du transport aérien de passagers dans les États membres étudiés. Pour les années 2007-2013, le transport aérien en Grèce a reculé de 3,3 % et en Espagne de 3,5 %. En Espagne, le transport aérien de passagers a baissé en 2008, 2009, 2012 et 2013; en Grèce, il a diminué en 2008, 2009, 2010 et 2012 et en Italie, il a régressé en 2008, 2009, 2012 et 2013.

### 21 Troisième alinéa

La Commission fait valoir que l'économie de l'EU-27 connaît soit une stagnation soit une récession depuis 2007, à la seule exception de 2010 et 2011. Certains des États membres audités enregistrent des chutes spectaculaires de leur PIB: la Grèce en est à sa sixième année consécutive de récession, tandis que l'Italie et l'Espagne ont été en récession pendant quatre années sur six. La Commission est donc d'avis que la crise a des répercussions graves et continues sur le transport aérien.

## Observations

### Réponse commune aux points 28 et 30

Les aéroports sont des infrastructures qui ont une longue durée de vie. La Commission considère que le taux d'utilisation d'un aéroport doit être vérifié pendant toute la durée de vie des investissements réalisés afin de déterminer s'ils ont pleinement atteint leur utilisation opérationnelle. De plus, la construction par phases d'infrastructures aéroportuaires pour rester proche ou juste au-dessus de la valeur de référence, tout en étant idéale, signifierait dans la pratique que des travaux auraient lieu en permanence dans l'aéroport, ce qui nécessiterait la prise de mesures particulières et entraînerait des perturbations dans le fonctionnement et les services offerts par l'aéroport.

### 37

La Commission considère qu'il est difficile de dégager une tendance dans les chiffres du trafic de passagers pour les années 2007-2013, sur lesquels la Cour s'est fondée pour recalculer le coût par passager supplémentaire. La Commission estime donc qu'une évaluation fondée sur les étapes importantes et sur les examens à mi-parcours offrirait une base adéquate pour l'évaluation de la rentabilité des projets. Voir également la réponse de la Commission au point 21.

### Réponse commune aux points 40 à 43

Aux fins de l'évaluation des grands projets relevant de la politique de cohésion, la Commission entend par «viabilité financière» la capacité d'un projet à générer des recettes suffisantes pour couvrir les coûts d'exploitation pendant chaque année de son exploitation et non la capacité à générer des profits. Si, effectivement, le concours de l'UE doit idéalement profiter à des infrastructures rentables, il arrive que certaines infrastructures de transport génèrent des pertes, en dépit de l'existence de recettes et, dans ces cas, la décision d'octroyer un concours de l'UE repose sur la question de savoir si le projet est souhaitable sur le plan socio-économique (c'est-à-dire qu'il engendre plus d'avantages que de coûts).

### 45

Les aéroports régionaux peuvent avoir un but de communication pour une région ou une communauté et les autorités publiques peuvent souhaiter leur maintien en fonctionnement pour des raisons autres que purement financières. C'est la raison pour laquelle des infrastructures de transport public qui ne sont pas rentables et nécessitent une aide d'État sont maintenues en activité.

### 50

Entre 2007 et 2013, le transport aérien de passagers a baissé de quelque 3,5 % en Espagne et de 3,3 % en Grèce. De l'avis de la Commission, les aéroports audité ont suivi cette tendance et ont également enregistré une diminution du trafic, suivant en cela l'évolution des économies espagnole et grecque, qui sont en récession quasiment ininterrompue depuis 2007.

Voir également la réponse de la Commission au point 21.

### Réponse commune de la Commission aux points 53 à 55

La définition utilisée par la Commission comme critère pour rendre une décision sur une aide d'État est la suivante: on entend par «zone d'attraction d'un aéroport», en règle générale, un marché géographique situé, en principe, dans un rayon de quelque 100 kilomètres ou nécessitant un temps de trajet de 60 minutes environ en voiture, bus, train ou train à grande vitesse. Toutefois, la zone d'attraction d'un aéroport donné peut varier et doit tenir compte des spécificités de chaque aéroport particulier. Les dimensions et la configuration de la zone d'attraction varient d'un aéroport à l'autre et sont fonction de diverses caractéristiques de l'aéroport, parmi lesquelles son modèle d'exploitation, sa localisation et les destinations qu'il dessert». Le seuil de 100 km (200 km lorsqu'il existe une ligne de train à grande vitesse) est également mentionné à l'article 24 du règlement RTE-T définissant les critères pour les composants d'infrastructure du transport aérien. Comme indiqué par la Cour, dans une étude récente des services de la Commission sur l'accessibilité des vols de passagers en Europe, les services de la Commission ont tiré des conclusions sur la base d'une zone d'attraction de 90 minutes de temps de trajet jusqu'aux aéroports. La Commission considère que les zones d'attraction doivent également prendre en compte d'autres éléments, tels que le modèle économique de l'aéroport, les destinations desservies, la disponibilité d'une capacité aéroportuaire dans d'autres aéroports, les liaisons en transport public, les voyageurs sensibles au facteur temps, le fait que l'aéroport serve essentiellement pour les habitants ou les visiteurs se rendant dans la région.

Les aéroports régionaux ne desservent généralement pas les mêmes destinations à la même fréquence que les aéroports voisins, et c'est d'autant plus vrai par rapport à l'aéroport principal de l'État membre.

### Réponse commune aux points 61 à 63

Pour ce qui est de la planification stratégique, une réforme radicale a été mise en place pour la période 2014-2020, par laquelle le cadre juridique impose le respect de conditions préalables spécifiques dans le secteur des transports, lesquelles requièrent l'existence d'un plan ou cadre de transport exhaustif spécifique au niveau national ou régional avant l'approbation d'un concours à des programmes opérationnels. Le plan de transport a pour but d'indiquer la contribution à l'espace unique européen du transport, au réseau central et au réseau global RTE-T dans lequel des investissements sont réalisés au titre du FEDER et du Fonds de cohésion, ainsi qu'une réserve de projets réalistes et mûrs que les programmes opérationnels doivent mettre en œuvre.

Les programmes opérationnels contiennent une analyse de la situation et des besoins spécifiques au moment de la programmation et un lien avec les interventions prévues. La Commission les considère donc comme des documents de planification aux fins des interventions cofinancées par l'UE.

### Réponse commune aux points 66 et 67

Dans le cadre du système de gestion partagée, les compétences sont partagées entre la Commission et les États membres, ces derniers étant responsables de la gestion quotidienne, tandis que la première est chargée du suivi et de la surveillance au niveau du programme et non du projet. En d'autres termes, la Commission n'est pas censée et ne saurait fonder son activité en matière de respect de la mise en œuvre et de suivi sur des informations détaillées concernant chaque projet individuel, étant donné que des milliers de projets sont cofinancés chaque année dans le cadre de la politique de cohésion.

## Conclusions et recommandations

### Réponse commune aux points 68 à 71

La Commission prend acte des conclusions de la Cour pour les projets soumis à un audit pour les périodes 2000-2006 et 2007-2013 et convient que, au cours de ces périodes de programmation, dans certains cas, le concours du Fonds de cohésion aux infrastructures aéroportuaires n'a pas constitué une utilisation efficace des fonds de l'UE. La Commission tient à souligner que des leçons ont déjà été tirées de cette expérience et que la législation suit une approche radicalement différente pour la période de programmation 2014-2020.

Le nouveau cadre réglementaire a été rendu plus strict pour les investissements dans les infrastructures aéroportuaires en limitant les options possibles à l'amélioration des performances environnementales ou aux dispositifs de sécurité des infrastructures. En outre, les services de la Commission adoptent une ligne de conduite plus stricte dans les négociations et se concentrent, en particulier, sur les aéroports relevant du réseau central RTE-T.

En ce qui concerne la planification stratégique, le nouveau cadre pose comme condition préalable spécifique l'établissement de plans de transport au niveau régional ou national, qui définissent une stratégie exhaustive du transport, secteur par secteur, contribuent à l'achèvement du réseau RTE-T et incluent une liste de projets à mettre en œuvre («une réserve de projets mûrs et réalistes»). La Commission tient pleinement compte de ces plans avant d'approuver un programme opérationnel prévoyant des investissements dans le secteur des transports.

S'agissant des grands projets, la Commission a adopté des actes délégués et d'exécution qui définiront la procédure de contrôle de la qualité et les éléments qualitatifs de l'ACB que tous les grands projets doivent respecter, tels que les principaux bénéfices et coûts par secteur, une liste des risques à prendre en compte, des périodes de référence précises par secteur, etc. En outre, des instructions pour la réalisation des ACB seront publiées sous peu et contiendront des recommandations pratiques applicables à des secteurs spécifiques ainsi que des études de cas pour permettre aux bénéficiaires d'adapter leurs projets afin d'obtenir la plus forte valeur ajoutée européenne.

Avant d'être approuvés par la Commission, tous les grands projets devront être soumis à un contrôle de la qualité, réalisé soit par la Commission soit par des experts indépendants (Jaspers ou d'autres entités nommées par les États membres et agréées par la Commission).

### 69 Premier alinéa

La Commission considère que le taux d'utilisation de l'aéroport doit être vérifié pendant toute la durée de vie des investissements réalisés afin de déterminer s'ils ont pleinement atteint leur utilisation opérationnelle.

### 70

Les aéroports régionaux peuvent poursuivre des objectifs de communication pour une région ou une communauté et les autorités publiques peuvent souhaiter leur maintien en fonctionnement pour des raisons autres que purement financières. C'est la raison pour laquelle des infrastructures de transport public qui ne sont pas rentables et nécessitent une aide d'État sont maintenues en activité.

### Recommandation 1

La Commission accepte la recommandation et l'appliquera lors des négociations des programmes opérationnels pour la période 2014-2020. L'approche adoptée par les services de la Commission dans les négociations consiste à concentrer le concours de l'UE destiné à des infrastructures aéroportuaires sur des aéroports faisant partie du réseau central RTE-T. La Commission exige également que les plans directeurs exhaustifs en matière de transport servent de base pour déterminer les priorités d'investissement dans le transport. Tous les investissements devraient contribuer à la réalisation des objectifs de l'axe prioritaire concerné et les investissements dans un aéroport devraient notamment faire l'objet d'une évaluation préalable détaillée de la viabilité économique et de la concurrence (par exemple la possibilité que des opérateurs privés financent l'investissement). Enfin, les investissements devraient s'appuyer sur des résultats crédibles de l'étude de faisabilité requise et sur une analyse coût/avantage positive.

### 72

La définition utilisée par la Commission comme critère pour rendre une décision sur une aide d'État est la suivante: on entend par «zone d'attraction d'un aéroport», en règle générale, un marché géographique situé, en principe, dans un rayon de quelque 100 kilomètres ou nécessitant un temps de trajet de 60 minutes environ en voiture, bus, train ou train à grande vitesse. Toutefois, la zone d'attraction d'un aéroport donné peut varier et doit tenir compte des spécificités de chaque aéroport particulier. Les dimensions et la configuration de la zone d'attraction varient d'un aéroport à l'autre et sont fonction de diverses caractéristiques de l'aéroport, parmi lesquelles son modèle d'exploitation, sa localisation et les destinations qu'il dessert». Le seuil de 100 km (200 km lorsqu'il existe une ligne de train à grande vitesse) est également mentionné à l'article 24 du règlement RTE-T définissant les critères pour les composants d'infrastructure du transport aérien. Comme indiqué par la Cour, dans une étude récente des services de la Commission sur l'accessibilité des vols de passagers en Europe, les services de la Commission ont tiré des conclusions sur la base d'une zone d'attraction de 90 minutes de temps de trajet jusqu'aux aéroports. La Commission considère que les zones d'attraction doivent également prendre en compte d'autres éléments, tels que le modèle économique de l'aéroport, les destinations desservies, la disponibilité d'une capacité aéroportuaire dans d'autres aéroports, les liaisons en transport public, les voyageurs sensibles au facteur temps, le fait que l'aéroport serve essentiellement pour les habitants ou les visiteurs se rendant dans la région.

Les aéroports régionaux ne desservent généralement pas les mêmes destinations à la même fréquence que les aéroports voisins, et c'est d'autant plus vrai par rapport à l'aéroport principal de l'État membre.

Le fait que la Commission ne possède pas une connaissance détaillée de tous les projets financés par l'UE sur l'ensemble de son territoire et dans tous les secteurs ne signifie pas qu'elle ne remplit pas son rôle de surveillance/réglementation. Au contraire, la Commission exerce son rôle de surveillance — souvent au-delà de ses prérogatives réglementaires — en rédigeant des rapports annuels, en procédant à des contrôles projet par projet si nécessaire, ainsi qu'en traitant les problèmes sur une base ad hoc et en réalisant des audits spécifiques. Qui plus est, dans le passé, la Commission a refusé de cofinancer des aéroports régionaux dont l'aspect commercial n'était pas clair et qui ne semblaient pas justifiés du point de vue de la cohésion.

La Commission observe également que, pour la période 2000-2006, les projets au titre du Fonds de cohésion étaient directement approuvés par ce dernier, tandis que pour la période de programmation 2007-2013, ces projets étaient inclus dans les programmes et n'étaient approuvés individuellement que s'ils représentaient des grands projets. Au cours de la période 2007-2013, la Commission a pris des mesures afin d'améliorer l'évaluation des grands projets, en instaurant l'initiative Jaspers qui fournit une assistance technique aux États membres, en élaborant un manuel exhaustif sur les ACB et en recourant, si nécessaire, à des experts extérieurs.

Au cours de la période 2007-2013, la Commission a reçu 17 demandes de grands projets concernant des aéroports. Lors de l'évaluation, la Commission porte une attention particulière à la question du coût global du projet, à ses avantages et à la valeur ajoutée pour la société. Cela a abouti, dans quelques cas, à la réduction de la portée des projets (par exemple dans le cas de l'aéroport d'Iași et de celui de Wrocław) ou à l'inclusion de conditions dans la décision d'approbation (dans le cas de l'aéroport de Gdańsk en raison des plans de construction d'un aéroport voisin à Gdynia). La Commission a toujours soigneusement vérifié l'analyse de la demande. Dans certains cas, elle a instamment prié les autorités nationales d'abandonner des projets (par exemple les aéroports prévus à Kielce et à Białystok) en raison d'une demande insuffisante et de ses inquiétudes concernant la viabilité financière de ces aéroports.

### Recommandation 2

La Commission convient de l'importance de disposer d'une planification stratégique cohérente des aéroports pour éviter une capacité mal située à l'avenir.

La Commission souscrit à la recommandation adressée aux États membres (cohérence des plans de développement aéroportuaire régionaux, nationaux et, lorsque cela est approprié et possible, supranationaux). De son côté, elle contrôlera l'application de cette recommandation lors des négociations des programmes opérationnels pour la période 2014-2020 en évaluant les plans de transport dans le cadre du respect des conditions préalables. Voir aussi la réponse aux points 68 à 71.

À un autre niveau, la Commission intensifiera le contrôle et l'évaluation de la capacité du marché du transport aérien de l'UE à relever les défis futurs et à tirer parti des occasions qui se présenteront.

## COMMENT VOUS PROCURER LES PUBLICATIONS DE L'UNION EUROPÉENNE?

### **Publications gratuites:**

- un seul exemplaire:  
sur le site EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- exemplaires multiples/posters/cartes:  
auprès des représentations de l'Union européenne ([http://ec.europa.eu/represent\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/represent_fr.htm)),  
des délégations dans les pays hors UE ([http://eeas.europa.eu/delegations/index\\_fr.htm](http://eeas.europa.eu/delegations/index_fr.htm)),  
en contactant le réseau Europe Direct ([http://europa.eu/europedirect/index\\_fr.htm](http://europa.eu/europedirect/index_fr.htm))  
ou le numéro 00 800 6 7 8 9 10 11 (gratuit dans toute l'UE) (\*).

(\* Les informations sont fournies à titre gracieux et les appels sont généralement gratuits (sauf certains opérateurs, hôtels ou cabines téléphoniques).

### **Publications payantes:**

- sur le site EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

### **Abonnements:**

- auprès des bureaux de vente de l'Office des publications de l'Union européenne ([http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_fr.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm)).

La Cour a audité 20 aéroports dans 5 États membres et a constaté que, dans de nombreux cas, des fonds de l'UE sont octroyés à des aéroports qui se trouvent à proximité les uns des autres: 13 aéroports présentent des chevauchements importants avec les zones d'attraction d'aéroports voisins. Cela s'est traduit par une faible rentabilité des fonds investis et a entraîné un surdimensionnement des infrastructures financées par l'UE ainsi qu'une surcapacité. La Cour observe également que les financements de l'UE ne présentaient pas un bon rapport coût/efficacité et que 7 des aéroports examinés ne sont pas rentables: ils risquent de devoir être fermés, à moins de bénéficier constamment d'aides financières publiques. Le financement de l'UE en faveur des aéroports n'est pas bien coordonné au niveau national et, notamment en ce qui concerne les grands projets et les projets du Fonds de cohésion, pas suffisamment supervisé par la Commission, qui ne sait généralement pas quels aéroports reçoivent un financement et ne connaît pas le montant de ce dernier.



COUR DES  
COMPTES  
EUROPÉENNE



Office des publications