



## Aéroports régionaux

### Éditorial



Un an après sa décision dans l'affaire Charleroi/Ryanair, la Commission s'apprête à publier une directive visant à régler la coopération

entre les aéroports régionaux, les compagnies à bas prix et les autorités régionales. L'avenir des aéroports régionaux s'en trouve mis en jeu. Qu'ils se situent dans des zones urbaines, rurales ou enclavées, tous devront adopter les mêmes règles. Celles de la concurrence avec les grands aéroports, où siègent déjà la plupart des géants de l'aviation qui n'ont eu de cesse de bouter les aéroports périphériques, jugés non rentables.

Ce projet risque, si l'on n'y prend garde, d'entraver les perspectives de développement de nombreuses régions. Car plus que de simples aides apportées aux compagnies 'low cost', les facilités accordées à celles-ci par les aéroports régionaux ne sont en rien démesurées. Bien au contraire. Elles s'inscrivent dans une véritable stratégie de service public au bénéfice d'un développement économique durable. Toutes les études le prouvent. La présence d'un aéroport est un facteur essentiel quant aux choix d'implantation des entreprises et du retour de la croissance économique et de l'emploi.

L'ARE s'alarme des conséquences induites par la politique uniformisatrice de la Commission qui va aussi à l'encontre du principe de subsidiarité ; celle-ci s'inscrit également en contradiction avec la mise en place d'un réseau transeuropéen d'interconnexions intermodales performant et les objectifs de Lisbonne, prônant croissance économique forte, plein emploi et mobilité des citoyens.

Réunies depuis le 21 avril au sein d'une alliance stratégique avec les aéroports régionaux et les compagnies à bas prix, les régions d'Europe demandent donc à la nouvelle Commission Barroso de repenser la politique communautaire dans le sens d'une plus grande cohérence avec les objectifs que l'UE s'était fixés. Redynamiser le tissu économique européen ne se décrète pas. Cela se traduit par une approche concrète, volontaire et diversifiée des réalités locales que nul, mieux que les régions, ne saurait apprécier et encourager. <

**Onno Hoes**  
Coordinateur du Groupe  
'Aviation régionale' de l'ARE

## Les régions doivent pouvoir voler de leurs propres ailes !

DISCRIMINÉS DANS LEUR DÉVELOPPEMENT PAR LA RIGIDITÉ DE RÈGLEMENTS EUROPÉENS SUR LES AIDES PUBLIQUES, LES AÉROPORTS RÉGIONAUX FIGURENT POURTANT PARMIS LES SECTEURS EN PLEIN ESSOR AU SEIN DE L'UNION. UNE DONNÉE QUE NE POURRONT IGNORER LES NOUVEAUX HÔTES DU BERLAYMONT, S'ILS ENTENDENT GAGNER LE PARI DU DYNAMISME ET DE L'EMPLOI FIXÉ PAR LA STRATÉGIE DE LISBONNE.

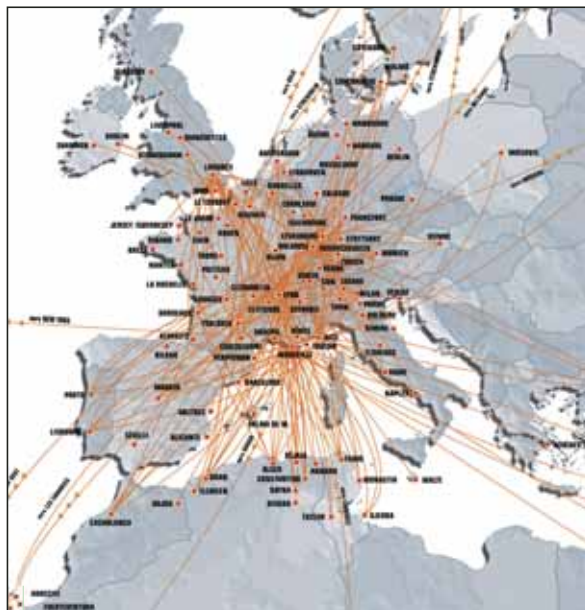
L'Union sait-elle écouter, entendre ses régions et ses citoyens ? À en croire le récent rapport "Can EU hear me?"<sup>1</sup>

commandé par Gallup Europe sur les stratégies de communication mises à destination du public par la Commission, rien n'est moins sûr. Parlementaires européens, hauts fonctionnaires, anciens dirigeants politiques, consultants, journalistes ne mâchent pas leurs mots. "Vous pouvez expliquer lors d'une réunion publique que l'Europe est un facteur de stabilité économique et de paix mais, quand les gens rentrent chez eux, ils n'établissent pas le lien. Ils le savent mais ils ne le vivent plus", déplore l'eurodéputé belge Jean-Luc Dehaene. Et Giuliano Amato, ancien Premier ministre italien de poursuivre : "Une institution qui est uniquement perçue comme une structure régulant la taille des pommes ne peut s'attirer le moindre soutien émotionnel". À l'heure de la ratification de la Constitution européenne, l'Union semble, à en croire la centaine d'acteurs européens mêlant leur voix aux deux Vice-présidents de la Convention sur l'avenir de l'Union, avoir une sérieuse difficulté à résoudre : renouer un lien particulièrement distendu avec des citoyens de plus en plus sceptiques sur un projet communautaire dont ils peinent à percevoir les bénéfices et à comprendre les contradictions.

### Une politique en parfaite contradiction avec les objectifs de Lisbonne

Car, à y regarder de plus près, par quel autre adjectif désigner aujourd'hui l'approche straté-

gique de la Commission sur la politique de développement des aéroports régionaux, si ce n'est



L'essor des compagnies "low cost" bénéficie avant tout au développement des connexions aériennes interrégionales

par celui de "contradictoire" ? Adoptée en mars 2000, la Stratégie de Lisbonne se voulait pourtant claire. Il s'agissait de permettre à l'Union de se positionner à l'horizon 2010 comme l'économie la plus compétitive et la plus dynamique du monde. Pour ce faire, tant la stimulation de la création d'emplois et la mise en place de politiques sociales et environnementales assurant le développement durable et la cohésion sociale devaient être encouragées. Non pas simplement dans le discours mais dans les faits.

Un message particulièrement bien reçu par les régions dont certaines - encore enclavées géo-

1 - L'UE peut-elle m'entendre ?

## Suite de la page 1...

graphiquement - prenaient le pari de se restructurer en misant sur le développement aérien. Pise, Strasbourg, Gérone ou autres Charleroi n'en sont que quelques exemples. L'aide à l'implantation des compagnies aériennes à bas prix sur des niches géographiques délaissées par les compagnies traditionnelles s'avérait sur ce point être un formidable outil d'émancipation économique, tant sur le plan de l'industrie touristique que de la clientèle d'affaire et universitaire. Mieux, certains demandeurs d'emploi profitaient de cette nouvelle opportunité pour élargir leur champ de recherche et décrocher des entretiens d'embauche dans des régions périphériques nouvellement desservies par ces opérateurs et jusqu'alors inaccessibles financièrement au regard de leur revenu mensuel. Verdict de la Commission, les aides pratiquées contreviennent aux règles concurrentielles européennes, alors que la même Commission a autorisé ensuite des aides publiques substantielles à des compagnies aériennes dites nationales telles que Air France, Alitalia ou Olympic Airways.

### Les connexions aériennes interrégionales sont indispensables

Plus inquiétante encore est la réaction tardive des principaux acteurs concernés, dont le Comité des Régions qui ne prendra position sur ce dossier que le 17 juin 2004, soit six mois après l'Assemblée des Régions d'Europe (ARE), alors seule organisation représentative des régions d'Europe à tirer la sonnette d'alarme. *"[Or], les connexions aériennes interrégionales sont aujourd'hui aussi indispensables que les chemins de fer, les routes et les voies navigables, analyse Onno Hoes, Coordinateur du Groupe 'Aviation régionale' de l'ARE. Nombre d'analyses scientifiques montrent, en effet, que posséder un aéroport est une condition essentielle pour chaque région pour être acteur dans un monde global. Dès lors, l'approche de la Commission paraît trop étroite lorsqu'elle envisage la question uniquement sous l'angle de la distorsion de marché commun".* Pis, celle-ci va à l'encontre même du principe d'intérêt général communautaire et de la politique de développement de réseaux transeuropéens de transport, avec pour effet ricochet d'empêcher certaines collectivités de redresser leur économie locale

et de la faire dépendre indéfiniment des aides structurelles pour garder un semblant de vitalité. Une stratégie non seulement très coûteuse au regard du budget communautaire mais une fois encore en parfaite contradiction avec les objectifs assignés par la stratégie de Lisbonne.

Le rôle que jouera la nouvelle Commission dans ce dossier sera donc essentiel. Car de sa capacité à écouter les Européens dépendra très certainement l'avenir économique et social de très nombreuses personnes. Bien plus qu'un levier de pression en faveur des compagnies à bas prix, la prise en compte de la problématique des aéroports régionaux sera l'un des dossiers vitaux de l'Europe de demain. Le 27 octobre 2004, José Manuel Durao Barroso a appris à ses dépens que seule l'écoute et la prise en compte de l'intérêt général lui permettraient de mener à bien la mission que lui imposent ses nouvelles fonctions de Président de la Commission. Cette nouvelle ère de dialogue ouverte par le Parlement européen devra maintenant bénéficier aux régions, premiers relais de la pertinence des décisions communautaires auprès des citoyens.

## Vols interrégionaux cherchent pilote communautaire qualifié

RÉGULATION, HARMONISATION, DISTORSION DE CONCURRENCE. CES MOTS SONT DÉSORMAIS DES GRANDS CLASSIQUES DES SERVICES DE LA COMMISSION. AVEC LE RISQUE CERTAIN QU'À TROP VOULOIR LES DÉCLINER, ILS POURRAIENT PROVOQUER UN CRASH DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE EUROPÉENNE.

**"La Commission européenne a pris aujourd'hui une décision majeure pour l'avenir du transport aérien en garantissant une pleine concurrence entre les compagnies opérant depuis des aéroports régionaux".** Datée du 3 février 2004, cette décision de l'exécutif européen avait a priori de quoi réjouir, toute structure aéroportuaire locale se voyant ainsi reconnaître le droit d'attribuer des aides permettant le véritable développement de lignes nouvelles. Principaux bénéficiaires visés, les compagnies à bas prix, se voyant de facto autorisées à bénéficier de certaines aides régionales. À un petit détail près cependant : ces dernières ne pourront être versées que sous des "conditions clairement établies". Comprendre : "Les aides accordées directement par la Région wallonne et partiellement par Brussels South Charleroi Airport (BSCA), l'entité gestionnaire de l'aéroport de Charleroi, sont incompatibles avec le bon fonctionnement du marché intérieur et devront être remboursées"(1), quitte à encourager le départ de Ryanair de la plateforme aéroportuaire wallonne et sacrifier un développement économique naissant dans une région jusqu'alors en partie sinistrée. Certes, cette décision autorise la compagnie irlandaise à bas prix à conserver une partie des aides régionales déjà octroyées, notamment celles relatives au marketing et à la publicité nécessaires à l'ouverture de nouvelles lignes, leur attribution visant, conformément à l'article 87§3CE à "faciliter le développement de certaines activités économiques [sans alté-

rer] les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt public". Mais ces aides ne pourront être versées au-delà d'une période de cinq ans et cumulées avec d'autres aides à caractère social ou des compensations de service public, alors que l'on sait de l'expérience sectorielle américaine - et plus particulièrement de celle des aéroports de Dallas/Fort Worth et de Kansas City - qu'une plateforme aéroportuaire ne commence à dégager de véritables profits qu'au bout de quinze à vingt ans d'investissements continus.

### Une distorsion de concurrence illusoire

"Également interdit, tout rabais sur les charges aéroportuaires, allant au-delà des rabais officiels déjà prévus dans la législation nationale, ou sur les redevances d'assistance en escale qui ne seraient pas compensées par les revenus provenant des autres activités commerciales de l'aéroport comme parking, boutiques ou services de restauration" dit la Commission. En somme, tout aéroport public régional sera autorisé à négocier la venue d'un opérateur aérien pour peu qu'il ne vise le long terme et justifie sa dépense sur la base du critère de l'investisseur privé avisé, qui interdit toute rentabilité supérieure à l'attente d'une entreprise privée.



Les aéroports régionaux, facteurs de croissance économique et d'emploi

Inversement, un aéroport privé aura tout loisir de miser sur une implantation à long terme.

Outre la discrimination de fait entre aéroports publics et privés et l'interdiction faite à une autorité régionale de développer librement son offre en matière de transport, la Commission oublie, dans sa décision "avisée", une donnée essentielle à la compréhension des partenariats stratégiques établis entre les collectivités territoriales, les aéroports régionaux et les compagnies à bas prix. En effet, plus que de simples financements structurels directs à destination des compagnies à bas prix, ces aides régionales s'inscrivent prioritairement dans une logique de désenclavement géographique et de (re)dynamisation du tissu économique local.

Elles actionnent un effet de levier tant sur l'industrie du tourisme que sur de nombreux secteurs stratégiques, voire la création de nouvelles entreprises et l'implantation de sociétés, pour lesquelles la proximité d'un réseau de transport intermodal reste une priorité absolue.

De plus, la Commission semble ignorer qu'à de très rares exceptions près, les compagnies aériennes à bas prix s'implantent dans des régions et développent de nouvelles lignes interrégionales ou reprennent celles délaissées par les compagnies traditionnelles, rendant de facto toute distorsion de concurrence illusoire. Comment, en effet porter préjudice à British Airways ou Air France sur une offre jusqu'alors inexistante ou abandonnée comme celle de Strasbourg-Londres ? *"Les compagnies [à bas prix] assurent souvent l'exploitation du réseau laissé vacant par les grandes compagnies nationales, précisait le 5 février 2004, Jacques Blanc, ancien Président de la Région Languedoc Roussillon (F), dans un courrier adressé à Loyola de Palacio, Vice-présidente de la Commission européenne et Commissaire en charge des Transports. Elles participent pleinement au développement et à l'aménagement du territoire. En présentant des produits attractifs, elles répondent aux besoins d'une clientèle déterminée et apportent des revenus non négligeables, notamment touristiques, au tissu économique local qu'elles desservent."*

### Dialogue de sourds avec la Commission

À nouveau avertie le 1<sup>er</sup> juin dernier par Brian Greenslade, Président de la Commission 'Politique régionale' de l'ARE, Loyola de Palacio réaffirmera par lettre datée du 2 septembre que la décision prise dans l'affaire Ryanair/Charleroi est en tout point favorable aux régions et qu'il appartenait désormais à ses services de transposer ces conclusions au sein d'une directive destinée à réglementer la future

## Pourquoi les aéroports publics ne résisteront pas au projet de directive

La règle du jeu définie par la Commission dans l'affaire Charleroi/Ryanair, servant de base au projet de directive destinée à réglementer la future coopération entre les aéroports régionaux, les compagnies aériennes à bas prix et les autorités régionales, est somme toute assez simple. L'autorité publique gestionnaire d'un aéroport régional doit agir selon le principe de l'investisseur privé avisé. Mais cette règle ne s'applique en rien aux aéroports privés, libres de démarcher comme bon leur semble les compagnies aériennes, dont celles à bas prix. Il faut toutefois souligner à cet égard que la plupart des infrastructures aéroportuaires dans l'UE appartiennent aux pouvoirs publics nationaux, régionaux ou locaux. Et par conséquent, les aéroports privatisés ou cédés par l'Etat à l'entière gestion d'un opérateur privé sont minoritaires et bénéficient pourtant d'un avantage concurrentiel considérable sur leurs homologues publics.

Ainsi, en cas de refus de la Commission d'assouplir son projet de directive, nombre d'aéroports régionaux risquent de se retrouver en situation de sous-exploitation. Une perspective qui ne laisserait d'autre choix budgétaire à leurs détenteurs que de les fermer ou, dans le meilleur des cas, de les céder à un investisseur privé qui accepte de reprendre cette activité de service public que la Commission européenne interdit d'exercer aux autorités régionales, sous peine d'enfreinte à la libre concurrence.

coopération entre les aéroports régionaux et les compagnies aériennes à bas prix, en se concentrant en particulier sur les aides d'Etat accordées par les autorités régionales. Une perspective en totale opposition avec les conclusions de l'audition que la Commission 'Politique régionale' de l'ARE a organisé le 21 avril dernier à Barcelone, à laquelle ont participé des membres du Forum des aéroports régionaux (FARE) et de l'Association des compagnies aériennes européennes à bas prix (ELFAA). Celles-ci mettent en exergue l'importance d'assurer une véritable flexibilité juridique en la matière, au regard de la diversité des situations en présence.

Or, en travaillant à une harmonisation communautaire *ad hoc*, la DG Transports refuse catégoriquement de prendre en compte cet argument - mettant sur un même plan les réalités

socio-économiques d'un centre urbain et d'une agglomération rurale - et freine, pour certaines régions, toute perspective d'utiliser le nouveau marché aérien créé par les compagnies à bas prix à des fins de développement local, en leur ôtant tout argument commercial envers ces opérateurs privés. Plus grave encore, cette ambition régulatrice affichée par la Commission est aujourd'hui en parfaite contradiction avec sa volonté de mettre sur pied un réseau transeuropéen de transport intermodal efficient, facilitant les interconnexions interrégionales et la mobilité des citoyens comme préconisé par les Traités et les objectifs de Lisbonne. À moins que ces contraintes ne s'imposent pas aux gardiens du temple communautaire.

## Les "low cost" font décoller l'économie locale

AFFLUX TOURISTIQUE, OPPORTUNITÉS D'AFFAIRE, CRÉATIONS D'EMPLOIS, OUVERTURE À L'INTERNATIONAL, LES EFFETS POSITIFS ENGENDRÉS PAR LA PRÉSENCE DE COMPAGNIES AÉRIENNES À BAS PRIX NE MANQUENT PAS SUR LE PLAN RÉGIONAL. PETIT TOUR D'HORIZON.

**19,99 Euros** pour un aller retour entre les aéroports de Hahn en Allemagne et de Pise en Italie ! Même prix entre ceux de Gérone, dans la périphérie de Barcelone, et de Glasgow, en Ecosse. Des tarifs encore inimaginables il y a sept ans, avant que l'Irlandais Ryanair ne s'attaque au marché aéroportuaire. Success story ? Oui. Mais pas seulement. Car plus qu'une simple réussite commerciale, le pari fou lancé en 1997 par les "low cost" s'inscrit plus largement, dans ses effets, dans une politique inespérée de développement local. Emploi, immobilier, tourisme, universités, entrepreneuriat. L'ensemble des activités intellectuelles et économiques basées à proximité d'une plateforme aéroportuaire faisant appel à des compagnies à bas prix surfe sur la vague.

### Renaissance économique

À Stansted, au nord de Londres, ville encore peu sujette à un fort taux de chômage, l'arrivée de Ryanair a permis de créer plus de 9 500 emplois dont 7 500 à destination de la population locale. Même phénomène à Charleroi où la fréquentation est passée de 41 000 passagers en 1995 à 1,8 millions en 2003. 700 créations d'emplois directs ont y été recensées. Par ricochet, fournisseurs et secteurs attenants ont recruté 2 600 autres personnes. À Pise, ville qui accueille désormais cinq compagnies à bas prix, l'aéroport, il y a encore peu au bord de la faillite, regorge désormais de milliers de visiteurs. En Sardaigne, région généralement délaissée par les touristes en basse saison, hôteliers et commerçants travaillent désormais



Les tarmacs régionaux accueillent de plus en plus d'usagers

Suite de la page 3...

à l'année. En Allemagne, les villes de Hahn (Rheinland-Pfalz) et Baden-Baden (Baden-Württemberg) voient désormais leur fréquentation exploser. À Montpellier (Languedoc-Roussillon/F), l'arrivée de Ryanair a généré, sur l'année 2003, un trafic de près de 200 000 touristes en provenance d'Angleterre et d'Allemagne et 40 millions d'Euros de recettes au profit de l'économie touristique locale.

### La clientèle d'affaire se prend au jeu

Simple afflux de nouveaux passagers pour certaines régions, relance de l'emploi et d'une acti-

tivité économique réelle ou développement du marché des résidences secondaires dans d'autres... Si les apports des compagnies à bas prix diffèrent selon leur emplacement géographique, la proximité d'un grand centre urbain, d'un établissement universitaire ou d'un pôle de compétitivité, une chose est commune à l'ensemble des destinations desservies : là où n'existaient hier qu'enclavement territorial et précarité du marché de l'emploi se développe aujourd'hui un réseau transrégional aéroportuaire de premier plan, facilitant échanges économiques et dynamisme d'entreprises.

Car si, dans un premier temps, ces vols à bas prix concernaient essentiellement des catégories socioprofessionnelles à bas revenus, la clientèle d'affaire représenterait désormais près de 16 % des passagers. Parmi les raisons poussant ces derniers à fausser compagnie aux opérateurs traditionnels, les tarifs particulièrement attractifs pour les PME, la fréquence des vols (cinq à sept journaliers sur une même ligne), l'interconnexion entre les différents ports d'attaches des compagnies et, différence appréciée par rapport aux géants du secteur, le strict respect des horaires de vol.

## L'ARE en appelle au Pouvoir des Trois

QUE LA NOUVELLE COMMISSION BARROSO SOIT PRÉVENUE. RÉGIONS, AÉROPORTS RÉGIONAUX ET COMPAGNIES AÉRIENNES À BAS PRIX NE CÈDERONT PAS. Désormais regroupés au sein d'une alliance stratégique, ils pèseront de tout leur poids pour favoriser le développement durable des plateformes aéroportuaires locales.

**L'Assemblée** des Régions d'Europe plaide de longue date en faveur du développement d'un réseau transeuropéen d'interconnexions intermodales et interrégionales dont l'aviation régionale et les aéroports régionaux seraient partie intégrante, ce qui n'est pas le cas actuellement dans la politique européenne des transports. Considérant comme prioritaires les objectifs de désenclavement régional et de (re)dynamisation du tissu économique local européen, l'ARE compte désormais deux nouveaux alliés dans la bataille qui l'oppose à la Commission sur ce dossier. Depuis le 21 avril, aéroports régionaux et compagnies aériennes à bas prix ont en effet unis leurs forces à celles de l'ARE pour mettre sur pied une nouvelle alliance stratégique pour assurer un développement durable des lignes et des plateformes aéroportuaires régionales.

### Un partenariat public-privé pour l'emploi

"Ce partenariat innovant doit être considéré comme une joint-venture au profit du développement régional et local, où chaque partie prenante partage les risques et les responsabilités dans un engagement à long terme, et non comme une entité de concurrence pour des opérateurs nationaux", souligne Onno Hoes, Coordinateur du Groupe de travail 'Aviation régionale' de l'ARE. Ce partenariat public-privé qui contribue à la croissance, à la création d'emploi tant dans l'industrie touristique et hôtelière que dans les petites et moyennes entreprises, et à la satisfaction des citoyens-consommateurs, devrait bénéficier du soutien européen ou, du moins, ne pas connaître une telle déclaration d'hostilité de la part des instances européennes." À la base de cette nouvelle alliance, le constat que les deux secteurs - transporteurs traditionnels nationaux/hubs internationaux et compagnies à bas prix/aéroports régionaux ne sont en rien comparables. Destinations, profil de clientèle, nature de l'investissement, prix, flotte, remplissage d'avion,

punctualité, tout oppose ces deux secteurs que la DG Transports entend pourtant traiter sur une base égale et uniforme, en matière d'imposition de taxes et de limites de temps pour asseoir la viabilité de nouvelles lignes... au risque de désavantager sciemment les aéroports régionaux et de diminuer leur capacité à se développer avec le concours des compagnies à bas prix.

### Trop de régulation freine la croissance

"La position de la Commission est sur ce point inadmissible, tempête Manel Nadal, Secrétaire à la mobilité de Catalunya (E). On ne peut imposer les mêmes réglementations aux compagnies aériennes à bas prix et aux aéroports régionaux en émergence qu'aux grands transporteurs aériens et hubs internationaux. Cautionner cela serait par ailleurs oublier un peu trop vite que les compagnies aériennes à bas prix ont contribué au lancement d'un nouveau concept de transport qui accroît l'accessibilité de nombreuses régions en Europe. Ces compagnies ont su drainer une clientèle nouvelle vers des régions souvent inconnues, voire en périphérie de l'Europe, et ont impulsé un développement économique sans précédent pour beaucoup d'entre elles. Mieux, poursuit-il, elles ont surtout permis aux petits aéroports régionaux, désertés par opérateurs nationaux faute de rentabilité, de devenir autonomes et viables malgré une conjoncture difficile". Appuyant leur démarche sur une véritable expérience du terrain, les membres de l'alliance portée par l'ARE n'entendent pas plier. Bien au contraire, la nomination d'une nouvelle Commission sera l'occasion de renforcer leur action. Avec un but bien précis en tête : **s'opposer à toute régulation abusive de ce secteur et obtenir davantage d'ouverture et de flexibilité de la Commission sur ce dossier.** Une démarche correspondant en somme à une logique d'investisseur public avisé, nombre de délocalisations en Europe démontrant sur ce

point qu'à force de trop vouloir réguler, on freine la croissance. Une perspective dont ni les régions ni les instances communautaires ne peuvent se satisfaire.

Pour en savoir plus, merci de consulter la page dédiée à cette problématique sur le site web de l'ARE : <http://www.a-e-r.org/COMMUN/A52.html>. Nous vous recommandons en particulier de lire le Rapport récent de l'ELFAA (Association des compagnies aériennes à bas prix) "Liberalisation of European Air Transport: The benefits of low fares airlines to consumers, airports, regions and the environment", disponible en anglais seulement sur la page web indiquée.



#### AER - ARE - VRE Dossier Aéroports régionaux Automne 2004

Dossier thématique de l'Assemblée des Régions d'Europe (ARE)

Directeur de la publication - Klaus Klipp

Rédacteur en chef - Barbara Skoczylas-Thauront

Conseiller éditorial - Agnès Ciccarone, Ourania Georgoutsakou, Franz Stummann

Rédaction - Christophe Nonnenmacher

Assistant de la rédaction - Francine Huhardeaux

Traduction - Ursula Gerstenmaier (GB & D)

Conception et mise en page - Agence Contexte - Strasbourg (F)

Impression - OTT - rue Pins - 67310 Wasselonne (F)

Tirage en trois langues : 4 500 ex.

Reproduction autorisée avec mention de la source

Novembre 2004

#### ARE

Secrétariat général - Bureaux Europe - 20, Place des Halles  
F - 67000 Strasbourg - [www.a-e-r.org](http://www.a-e-r.org) - Tél. : +33 3 88 22 07 07  
Fax : +33 3 88 75 67 19 - E-mail : [infopresse@a-e-r.org](mailto:infopresse@a-e-r.org)

Bureau à Bruxelles - 2 place Saintelette - B-1080 Bruxelles  
Tél. : +32 2 421 85 12 - Fax : +32 2 421 84 81  
E-mail : [s.cools@a-e-r.org](mailto:s.cools@a-e-r.org)