



EUROAIRPORT

Cap sur un « développement durable »

Pour faire face à une hausse d'activité du fret comme du trafic passagers estimée entre 30 à 50 % d'ici 2030, l'EuroAirport procédera à une extension de l'aérogare d'ici 2025, passant de 90 000 à 120 000 m². Le tout dans le cadre d'une « stratégie de développement durable ».

Laurent Bodin

L'EuroAirport veut grandir de manière harmonieuse. Ainsi peut-on résumer la « stratégie de développement durable » présentée ce lundi par le directeur général suisse, Matthias Suhr, et son adjoint français Frédéric Vetter. La direction de l'EuroAirport a principalement insisté sur les actions de réduction des nuisances sonores qui ont déjà été engagées dans le cadre du programme d'été et qui seront menées sur le long terme par des mesures concrètes. Tout sera fait pour réduire le bruit au maximum, principalement entre 23 h et minuit, la dernière heure d'exploitation qui est la plus problématique et gênante pour les riverains (lire ci-contre).

Rénovation des halls des arrivées

L'avenir de l'EuroAirport ne se limite cependant pas à ce programme environnemental. D'autant plus que l'aéroport trinational va continuer à croître. Les prévisions de trafic en 2030 sont estimées entre 11 et 13 millions de passagers, contre 7,8 millions en 2017. L'activité de fret aérien devrait, elle, passer de 100 000 tonnes aujourd'hui en rythme annuel à 130 000 tonnes. D'où la nécessité pour la direction de l'EuroAirport, avec le soutien des administrateurs représentant les différents pouvoirs publics, d'anticiper ce surcroît d'activités. Trois projets majeurs sortent du lot dans le programme structuré.

« Afin de faire face à l'évolution de la



Avec 60 % du trafic, EasyJet reste de loin la première compagnie en activité à l'EuroAirport, devant Wizz Air qui monte en puissance. Archives L'Alsace/Thierry Gachon

demande régionale et de maintenir la qualité de service pour l'ensemble des passagers et entreprises du site, l'EuroAirport doit adapter les capacités de son terminal passagers », a indiqué Matthias Suhr. D'ici 2021, l'aérogare existante fera l'objet de travaux de rénovation, notamment à travers la rénovation complète des halls des arrivées et l'amélioration des con-

trôles des bagages. À plus long terme, soit 2025, c'est l'ensemble de l'aérogare qui sera transformé et agrandi de 30 % environ pour passer d'une surface de 90 000 m² à 120 000 m². « Différents scénarios d'aménagement sont étudiés. Les études seront lancées dans le cadre d'un appel à candidatures pour la modernisation des installations terminales », précise Frédéric Vetter qui a refusé de dévoiler l'enveloppe budgétaire qui sera consacrée à ce projet. Pour la rénovation menée sur la période 2018-2021, quelque 30 millions d'euros sont investis chaque année.

« L'indispensable » à desserte ferroviaire

Enfin, les responsables de l'EuroAirport ont souligné ce lundi combien « le raccordement ferroviaire constitue également un élément important de la stratégie de l'aéro-

port. Les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne et le canton de Soleure, tout comme la région Grand-Est, ont signé, en décembre 2017, une déclaration d'intention commune concernant la desserte. L'avancement des études d'avant-projet sommaire en cours, dont l'étude d'impact environnemental, permettra de lancer le deuxième temps fort de concertation sur le projet en automne 2018 », a estimé Matthias Suhr.

Ce raccordement ferroviaire de l'EuroAirport, auquel l'État helvétique, est indépendant des projets d'extension annoncés par la direction. Laquelle estime que c'est cependant indispensable au développement durable de l'infrastructure trinational. « D'autant plus qu'il favoriserait un report des modes de transport depuis et à destination de l'EuroAirport, ce qui est bon pour l'environnement », conclut Frédéric Vetter.

Un impératif de réduction des nuisances sonores

La réduction du bruit aérien entre 23 h et minuit est, selon le directeur de l'EuroAirport, Matthias Suhr, « un élément clé de sa stratégie de développement durable ». Ainsi, d'ici à 2019, l'EuroAirport vise une réduction de moitié du nombre de décollages sur la piste nord-sud entre 23 h et minuit, afin de réduire l'impact sonore pour les communes concernées. « Comme deuxième objectif, nous voulons stabiliser le nombre total de mouvements aériens durant la dernière heure d'activité », explique le directeur suisse. Avec son adjoint, le Français Frédéric Vetter, Matthias Suhr a présenté ce lundi aux élus et aux représentants des riverains cette stratégie de développement durable.

Pas question, cependant, d'avancer de minuit à 23 h le couvre-feu obligeant les avions en vol à se dérouter vers Lyon puis à acheminer les passagers en bus. « Cela nuirait à la compétitivité de l'infrastructure, en la privant du fret express », assure le directeur. Celui-ci n'est pas moins conscient d'une détérioration de la situation. « Depuis 2014, le nombre de décollages vers le sud entre 23 h et minuit a doublé. Même si une réduction des nu-

sances sonores a majoritairement pu être mesurée en 2017, il est nécessaire de mettre en œuvre des actions de maîtrise du bruit, en particulier durant cette période juste avant minuit. »

Le plan d'action vise, à court terme, une amélioration rapide de la situation sonore durant la dernière heure d'exploitation en s'appuyant sur une maîtrise des mouvements aériens. Les taxes aéroportuaires vont augmenter après 23 h et les compagnies aériennes seront invitées à programmer leurs atterrissages et décollages un peu plus tôt. « À long terme, nous privilégions une approche fondée sur des valeurs limites de bruit », précise Matthias Suhr, qui promet « des rapports réguliers et transparents à l'égard des élus, des associations de riverains et du grand public ».

Preuve de la volonté de la direction de l'EuroAirport d'agir vite, elle a indiqué ce lundi que « près de 13 % des vols prévus entre 23 h et minuit ont déjà pu être avancés dans le programme des vols de l'été 2018 ». Cela correspond à une réduction de 102 vols passagers et 45 vols de fret express.



40 % des vols après 23 h étant dus à des retards, une augmentation des taxes et un bonus de ponctualité pourraient être instaurés. Archives L'Alsace/Jean-Paul Domb

Budapest en direct avec Wizz Air

Depuis vendredi dernier, la compagnie hongroise à bas prix Wizz Air dessert Budapest depuis Bâle-Mulhouse à raison de cinq fréquences hebdomadaires. De fait, Wizz est la seconde compagnie aérienne de l'EuroAirport après easyJet. Wizz Air a démarré ses opérations à partir de l'aéroport de Mulhouse-Bâle en 2012. Six ans après, poursuivant son expansion en Europe, la première compagnie low-cost d'Europe centrale ouvre trois destinations supplémentaires au départ de l'EuroAirport. À Budapest, s'ajoutent en effet Wrocław, la quatrième ville de Pologne, et Sibiu, en Roumanie. Wizz Air propose désormais 13 lignes vers sept pays au départ de Mulhouse-Bâle.

COOPÉRATION

Bâlois, Badois et Alsaciens : « Un pour tous, tous pour un »

Ce lundi à Saint-Louis, Agglo Basel a demandé des fonds supplémentaires à la confédération helvétique pour des projets qu'elle juge urgents et a commencé à plancher sur la génération de projets suivants.

Jean-Christophe Meyer

« Un pour tous, tous pour un », a lancé Hans-Peter Wessels, le ministre des Transports bâlois, lors du Forum Agglo 2018 organisée lundi à Saint-Louis. Il n'a pas choisi la devise des moussquetaires d'Alexandre Dumas pour rien : Agglo Basel est l'association support qui rassemble des projets présentés tous les quatre ans à la Confédération helvétique pour un co-financement. C'est donc une association au sein de laquelle les autorités locales bâloises, badoises et alsaciennes « luttent ensemble pour des projets qui nous unissent tous » dans les trois pays.

Ce lundi, il a d'abord été question de la troisième génération de projets co-

financés par Berne – qui a été évaluée de façon positive. La contribution confédérale de 40 % ou 107 millions de francs suisses (89 millions d'euros) « est une grande réussite » pour Hans-Peter Wessels. Il note qu'à Berne, personne ne conteste que, parmi les 37 projets d'agglomération à l'échelle suisse, « le nôtre est le plus complexe, avec quatre cantons mais aussi trois pays... Dans ces conditions, le fait est que nous avons pu placer nos projets parmi les mieux classés et donc les mieux financés. » Le côté alsacien obtient notamment des crédits pour des pistes cyclables.

Raccordement d'Aesch

Mais il reste des points de désaccord, a noté la présidente d'Agglo Basel,

Sabine Pegoraro. L'association demande notamment que soient inscrits à l'horizon de réalisation le plus proche, avec des travaux dès fin 2019, deux projets pour elle urgents : le raccordement routier total d'Aesch et le tram Klybeck-Kleinhüningen à Bâle. Par ailleurs, deux autres projets pourraient être déclassés, ce qui reviendrait à demander 24 millions supplémentaires à la Confédération.

Par ailleurs, le forum à Saint-Louis a aussi été le coup d'envoi des travaux de planification de la quatrième génération de projets, qui seront remis à Berne pour l'été 2021. « Pour l'agglomération bâloise, l'axe stratégique central sera la poursuite de la planification du RER trinational de

Bâle en coordination avec le développement du réseau de tram. »

Ainsi, il existe un projet de pont pour un nouveau tramway entre Kleinhüningen et Huningue – aujourd'hui classé C, c'est-à-dire à concrétiser après 2027. Il pourrait être reclassé en catégorie A, et donc démarré dès 2024, dans l'absolu... Même si ce n'est pas tout d'avoir un avant-projet et 40 % du financement assuré par Berne... Il resterait à trouver 60 %. Pas une mince affaire !

Extension du RER trinational

Surtout que les idées ne manquent pas à Bâle et dans son agglomération, y compris côté alsacien, avec



Un projet de pont sur le Rhin pour prolonger une ligne de tram de Kleinhüningen à la frontière germano-suisse vers Huningue, en Alsace, pourrait devenir prioritaire dans le prochain programme d'Agglo Basel, en chantier, qui sera présenté à Berne en 2019. Photo L'Alsace/Jean-Christophe Meyer

des projets gigantesques, mais financés dans le cadre d'autres programmes suisses, comme l'extension du RER trinational de Bâle, le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport et d'autres projets ferroviaires en Allemagne et en Suisse, notamment.

Quant au tram bâlois qui circule déjà à Saint-Louis depuis le mois de dé-

cembre, a rappelé Jean-Marie Zoellé, le maire ludovicain, une première prolongation jusqu'au Technoport et à un futur centre commercial (le projet Uniball) est actée et devrait même être mise en service en 2021, sans demander de financement à la Suisse. Pour la deuxième prolongation, jusqu'à l'EuroAirport, calendrier et financements ne sont pas encore fixés.

IRE06