

EUROAIRPORT

250 millions pour croître encore

L'EuroAirport a enregistré un nouveau record de fréquentation en 2018, avec 8,6 millions de passagers, une hausse de 8,7 % sur un an. Cette évolution va nécessiter de lourds investissements, afin d'agrandir le terminal d'ici 2025. Elle accroît aussi la problématique des nuisances sonores...

En l'an 2000, lors de l'achèvement du terminal actuel, l'EuroAirport drainait quelque 2,5 millions de passagers. En 2019, sa direction prévoit un quasi-quadruplement de ce chiffre, pour dépasser les 9 millions. Si l'aéroport poursuit la même courbe ascendante, sa fréquentation pourrait rapidement touter la douzaine de millions de passagers. Le fret, en revanche, accuse un déclin de 1,9 % – surtout le fret tout cargo (+9,9 %) –, de même que les mouvements des avions privés (18 430, -8 %).

Vers une capacité de 15 millions de passagers

Or le terminal actuel est taillé pour 8 à 10 millions de passagers. Son agrandissement s'impose donc, aux yeux de la direction de l'EuroAirport, pour maintenir une bonne qualité de service. Un appel à projets a été lancé pour la réalisation d'une extension, qui devrait augmenter la surface du terminal de 20 %.

« Le choix du projet définitifs opérera à la fin de cette année, pour un budget total de 250 millions d'euros – emprunt et autofinancement – et une mise en service programmée en 2025 », annonçait ce jeudi Frédéric Velter, le directeur-adjoint de l'EuroAirport. De quoi porter la capacité de l'aéroport à 12, voire 15 millions de passagers annuels. Avec les sommes prévues pour le raccordement ferroviaire, cela représentera un investissement d'un demi-milliard d'euros dans les années 2020 pour l'EuroAirport...



Le niveau 2 de l'aéroport, celui de l'arrivée, est actuellement en chantier. Sa modernisation ira de pair avec le remplacement des systèmes de livraison des bagages et l'automatisation de leur inspection, qui se fera en trois dimensions. Quatre portes d'embarquement supplémentaires seront également aménagées en 2019.

Si le trafic ne cesse d'augmenter, c'est également le cas pour les nuisances, notamment sonores, d'autant que l'urbanisation se poursuit dans les environs. La concertation sur le raccordement ferroviaire (lire ci-contre à droite) ainsi que les échanges autour du plan de prévention du bruit dans l'environnement rappellent la persistance du débat et de la gêne.

L'EuroAirport n'entend clairement pas supprimer les vols à partir de 23 h – le créneau horaire le plus problématique –, arguant du fait qu'un nombre important de retours survient en fin de soirée. En quête de solutions, son conseil d'administration a souhaité se focaliser sur deux objectifs à court terme : la stabilisation jusqu'à fin 2019 des mouvements totaux en-

tre 23 h et minuit, et la réduction de moitié des décollages vers le sud. À la fin de l'année dernière, la direction a cependant admis qu'il serait difficile d'atteindre ces objectifs. De fait, les mouvements durant cette plage horaire ne font qu'augmenter chaque année, malgré une baisse de 14 % du nombre de vols programmés à la même heure.

Des mesures à l'étude contre le bruit

La faute, rappelle la direction, à des facteurs exogènes : au premier semestre 2018, le nombre de retards liés à la congestion du ciel européen a plus que doublé, selon Eurocontrol, et à Bâle-Mulhouse, ils totalisaient 386 200 minutes.

Un effet Brexit ?

Avec 735 000 passagers en 2018, Londres est la première destination parmi les cent que propose l'EuroAirport, un chiffre en stagnation. La direction de l'aéroport estime que le Brexit peut avoir un impact sur la fréquentation, mais ne s'en inquiète pas davantage. La destination qui a le plus progressé en 2018 est Pristina, la capitale du Kosovo (+19,4 %, 279 610 passagers)... juste devant Paris.

« Dans ces conditions, nous avons souhaité examiner des mesures de protection renforcée contre le bruit après 23 h », assure Frédéric Velter. Il pourrait s'agir de mesures incitatives ou restrictives destinées aux compagnies aériennes. Nous avons lancé un

plan d'actions volontaires et imaginer, sur la base d'études actuelles, un scénario qui devra être validé par l'État français, en concertation avec la Suisse, d'ici un à deux ans. » En espérant que le ciel européen soit plus conciliant... Jean-François OTT

Le raccordement ferroviaire en bonne voie ?

À l'automne dernier, une procédure de concertation publique avait été lancée par SNCF Réseaux et l'EuroAirport, et avait suscité les avis défavorables de plusieurs communes dont Saint-Louis et Allschwill, de Saint-Louis agglomération, de plusieurs associations locales et même bâloises, enfin provoqué une levée de boucliers des riverains, qui tous estimaient les mesures sur le bruit insuffisantes. Selon la direction de l'EuroAirport, ces remarques feront l'objet d'un « traitement différencié », tandis que SNCF-Réseaux approfondira la problématique du traitement du bruit acoustique, promet-elle. Ce projet, qui vise à renforcer la desserte ferroviaire par les trains régionaux

d'ici 2028 en aménageant une voie ferrée longue de 6 km ainsi qu'une halte ferroviaire – qui ne sera pas empruntée par les TGV –, ne se traduira pas par un afflux massif de voyageurs. « Ce raccordement générera 4 % de passagers supplémentaires pour l'EuroAirport, pas davantage », assure son directeur Matthias Suhr. Des incertitudes sur le financement – le projet est estimé à 250 millions d'euros – demeurent quant à la participation des États. Les organisateurs espèrent toutefois un bouclage du plan de financement au cours de l'année 2019 et le lancement dans la foulée des études détaillées, dont le financement est d'ores et déjà assuré.

AVIATION

Ligne Strasbourg-Lille : valse d'opérateurs

La compagnie Hop (groupe Air France-KLM) a fait savoir à la direction de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim qu'elle cessera d'exploiter la liaison aérienne vers Lille le 26 février prochain, soit un mois avant la date initialement annoncée. Ce changement de calendrier crée une situation pour le moins incongrue avec l'entrée en scène d'un second et nouveau « repreneur », Twin Jet, compagnie de transport aérien française basée à Aix-en-Provence.

Partenaire du programme de fidélisation Flying Blue d'Air France-KLM, cette dernière a annoncé lundi qu'elle exploitera la ligne Strasbourg-Lille (25 000 passagers annuels) à compter du 27 février, à raison de deux rotations quotidiennes du lundi au vendredi, effectuées avec un avion Beechcraft 1 900 (19 places).

L'intérêt de Chalais

L'automne dernier la compagnie normande Chalais Aviation, autre partenaire Flying Blue, avait la première marque son intérêt pour desservir la ligne concernée après le retrait de Hop. Si Twin Jet a déjà commencé à commercialiser des billets pour ses vols Strasbourg-Lille, ce n'est pas le cas de Chalais Aviation. « Faute d'avion disponible il nous est impossible de reprendre la ligne dès le 26 février. Malgré cela, on se réserve toujours la possibilité d'ouvrir une desserte le 26 mars, avec un ATR de 48 sièges », indiquait ce jeudi Jérôme Latrasse, directeur général adjoint de Chalais.

« Notre décision sera prise fin février. On le fera en accord avec les aéroports concernés car nous ne voulons en aucun cas mettre la ligne en péril », a-t-il ajouté. « L'offre n'est pas suffisante pour justifier la présence de deux opérateurs concurrents », prévient pour sa part Thomas Dubus, le président du directeur de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. X. T.



La compagnie low-cost Hop cessera d'exploiter la ligne Strasbourg-Lille dès le 26 février. Photo L'Alsace/Jean-Marc Loos

26 000

Le chiffre

C'est le nombre d'emplois directs et indirects générés par l'EuroAirport. Parmi les entreprises implantées sur le site aéroportuaire, Jet Aviation (4 500 salariés) a construit en 2018 un nouveau hangar destiné à accueillir des gros-porteurs et une nouvelle société, Nomad Technics AG, spécialisée dans l'entretien de jets, s'est implantée sur le tarmac.

SOLDES

D'HIVER

-60%

JUSQU'À

COMENA
GROUPE EMM
LE MEILLEUR DE L'ELECTROMÉNAGER À PRIX MASSACRES

22 RUE EDMON MARIN LA MESLEE COLMAR
03.89.24.94.22 www.comena.fr

COMENA
GROUPE EMM
LE MEILLEUR DE L'ELECTROMÉNAGER À PRIX MASSACRES

126 RUE DE L'ILE NAPOLEON RIXHEIM
03.89.31.68.90 www.comena.fr

© 2018 COMENA. Tous droits réservés. Reproduction interdite sans autorisation.