

Région

TRANSPORT AÉRIEN EuroAirport **Vers un développement « plus raisonné »**

Olivier BRÉGEARD



Matthias Suhr (à gauche), directeur de l'EuroAirport, et Frédéric Velter, directeur adjoint (à droite), constatent des exigences accrues. Photo L'Alsace /Thierry GACHON

Après avoir établi un nouveau record de fréquentation l'an dernier, l'EuroAirport s'attend à une croissance ralentie en 2020 et affiche des préoccupations environnementales, sans renoncer à ses projets.

+6 %, c'est la troisième moins bonne performance de la décennie écoulée pour l'EuroAirport, mais c'est encore une croissance « assez forte », similaire à celle des aéroports européens de taille comparable, comme l'a noté le directeur, Matthias Suhr, ce mardi, lors de sa traditionnelle conférence de presse de début d'année.

Cette croissance a permis d'établir un nouveau record de fréquentation, avec 9,1 millions de passagers transportés l'an dernier. Grâce à un taux de remplissage élevé, la

hausse du nombre de mouvements aériens (décollages et atterrissages) n'a augmenté, elle, que de 3,4 %.

Parmi les compagnies basées à Bâle-Mulhouse, easyJet conserve sa place de leader et ses 60 % de parts de marché (5,4 millions de passagers, +7,5 %). Le classement des cinq premières reste inchangé, mais la hongroise Wizz Air conforte sa deuxième place, avec un bond de 37,8 %, tandis qu'Air France, toujours sixième, recule de 11 %. « Les baisses de Lufthansa (-1,6 %, 3^e), British Airways (-0,4 %, 5^e) et Air France sont liées à des grèves dans ces compagnies », observe Matthias Suhr.

Du côté des destinations, Londres reste en tête, mais baisse fortement (-11 %) : pas un effet des débats sur le Brexit, mais du retrait de Ryanair de l'aéroport de Stansted, explique la direction. De même, si Palma décline (-11 %), ça n'est pas par désaffection, mais parce que la compagnie autrichienne Lauda Air ne la dessert plus. Dans le même temps, Istanbul bondit de 9 % (prenant la quatrième place à Barcelone) et Pristina de 15 % (prenant la sixième place à Palma). Paris rétrograde de la huitième à la dixième place.

Après une décélération du trafic passagers lors des quatre derniers mois de 2019, la direction de l'EuroAirport s'attend désormais à une croissance de seulement 1 % en 2020. Essor du « flygskam » (la honte de prendre l'avion) dans le sillage de l'activiste suédoise Greta Thunberg, prise de conscience croissante de l'urgence climatique, riverains excédés par les nuisances sonores : le vent n'a pas encore tourné, mais l'heure est à la prudence et à l'affichage de préoccupations sociétales et environnementales. Frédéric Velter, le directeur adjoint, parle ainsi de « modèle à réinventer », de « développement plus raisonné », même s'il maintient la prévision de 11 à 13 millions de passagers à l'horizon 2030.

La réduction des nuisances sonores est présentée comme la priorité de la direction, en premier lieu entre 23 h et minuit. Mais les « objectifs volontaristes » fixés par le conseil d'administration en 2018 n'ont pas été atteints, notamment à cause des retards récurrents des vols de fin de soirée. Un « processus réglementaire complexe » est lancé, de nouvelles mesures sont promises pour 2020/2021. En attendant, à plus long terme, la définition d'une « courbe de bruit limite », un « concept novateur » qui fixerait un « niveau maximal admissible, y compris dans le cadre d'une extension ou d'une

optimisation des infrastructures ».

Alors qu'il y a un an, Frédéric Velter annonçait le choix du projet définitif d'extension pour la fin 2019, le concours d'architecture se poursuit et le lauréat ne sera désigné qu'à la fin du premier trimestre actuel, ou au début du suivant. La mise en service, évoquée l'an dernier pour 2025, n'est plus arrêtée. Elle pourrait se faire par tranches. Frédéric Velter parle de la nécessité d'une coordination avec les mesures de réduction des nuisances. Question d'acceptabilité sociale, là encore.

Plus faciles de ce point de vue, les investissements pour améliorer la « qualité de service » aux clients (30 millions d'euros en 2019) se poursuivent, notamment dans le hall d'arrivée. Des systèmes de contrôle automatique des passeports, dits « Parafe » (pour « passage automatisé rapide des frontières extérieures »), viennent d'être réceptionnés, afin de réduire les temps d'attente. Ils seront progressivement déployés, au départ comme à l'arrivée.

Concernant enfin le projet de desserte ferroviaire, les études, dont le financement a été bouclé, vont se poursuivre, l'enquête publique devrait être lancée d'ici septembre. « Résolument optimiste », Frédéric Velter fait état de « conversations intensives entre la France et la Suisse » sur le financement du chantier, prévu pour la période 2024-2028.