

TRANSPORT AÉRIEN

Relance du trafic à l'EuroAirport... et des nuisances sonores

En 2022, la fréquentation de l'EuroAirport a été presque similaire à 2019, année de son pic d'activité. Ce nouveau départ correspond à une attention renforcée sur la question des nuisances sonores, entre autres, pour laquelle l'aéroport ne parvient pas à trouver de solution viable.

Après le trou d'air de 2020 dû à la pandémie (de 9,1 millions de passagers à 2,6), l'EuroAirport se remet progressivement à flot. Sept millions de passagers en 2022, c'est moins que le record de 2019, mais c'est tout de même un bond de 94 % par rapport à 2021. Sans la fréquentation poussive du début d'année soumise aux dernières restrictions, l'aéroport aurait sans doute flirté avec son record. À quoi ressemble le monde de l'après-Covid, se trituraient-ils ? À peu de chose près à celui d'avant, du moins pour ce qui relève de l'aéronautique. Pour 2023, l'aéroport de Bâle-Mulhouse mise toutefois sur une hausse prudente du nombre de voyageurs : 7,4 millions.

Progression vertigineuse pour certaines compagnies

Parmi les destinations plébiscitées, Pristina, au Kosovo, figure tou-



Le niveau d'activité de l'EuroAirport est quasiment revenu à la normale. En août 2022, 814 000 passagers y ont embarqué, contre 957 000 en août 2019, lors du pic d'activité de l'EAP.

Archives L'Alsace/Vincent VOEGLIN

jours en tête avec 24 % de passagers en plus depuis 2022 et Londres fait son come-back avec une accélération vertigineuse de 812 % en l'espace d'un an (389 300 voyageurs, contre 42 700 en 2021, l'année du Brexit). Sur les 25 compagnies aériennes présentes, c'est toujours easyJet qui vole en tête avec la majorité des parts de marché (58 %), mais la compagnie n'a pas retrouvé l'activité antérieure à la crise du Covid.

Dans son sillage, plusieurs compagnies de vols charters, dont Wizz Air, Sun Express, Enter Air ou Corendon, affichent une progression

insolente (de 23 211 % pour Enter Air) et font bien mieux qu'en 2019. De quoi confirmer, s'il le fallait, la vocation low cost de l'EuroAirport. En tout, 84 000 mouvements aériens ont eu lieu dans le ciel sud-alsacien, soit 31 % de plus qu'en 2021.

Une exposition au bruit supérieure à celle de 2019

Eux ont connu la félicité de nuits avec ou sans lune, mais surtout sans bruit, pendant les confinements. « Avec la reprise, les riverains de l'aéroport ont une sensibilité ac-

cue au bruit », subodorait Mathias Suhr, le directeur de l'EAP, lors de la présentation de ses résultats ce jeudi matin. Pour la direction, le bruit est une priorité. Que l'on espérait voir réduite à une portion plus digeste pour les riverains avec la mise en place du couvre-feu avancé à 23 h au lieu de minuit, en février 2022, et l'interdiction des décollages programmés après cette heure. Mais c'est le résultat contraire qui se produit : si le nombre de décollages a bien diminué de 68 %, l'exposition au bruit a fortement augmenté entre 23 h et 23 h 15.

Le « check-in » s'automatise

Attraper un avion prend du temps. En particulier lors de l'enregistrement des bagages. Cette année, l'EuroAirport testera un dispositif d'automatisation de l'enregistrement des bagages : un « bag drop off », dispositif de dépose-valises qui existe dans les grandes structures comme l'aéroport Charles-de-Gaulle, mais reste discret dans les aéroports de moindre envergure. À Bâle-Mulhouse, des projets pilotes seront expérimentés dès cette année, informe Marc Steuer, directeur adjoint de l'EAP : « Dès mars, du côté suisse, et à partir de novembre, du côté français. Le résultat dépendra de l'acceptation des voyageurs et aussi de l'engagement des compa-

gnies aériennes qui doivent participer à l'investissement. » À terme, tous les enregistrements seront-ils automatisés ? Marc Steuer ne le croit pas : « Il se trouve toujours des passagers qui voudront un contact humain ». Exactement comme au supermarché...

En 2023, l'EuroAirport prévoit 30 millions d'euros d'investissements (contre 22 millions l'an passé) et se cible sur l'amélioration de la qualité de service ainsi que sur la réfection du tarmac. Quant au grand projet d'agrandissement du terminal, gelé en 2020, son sort définitif n'est pas encore réglé. Mais le retour d'une fréquentation majeure repose la question de sa pertinence.

C'est le quart d'heure qui fâche : « depuis la mise en place du couvre-feu, les compagnies aériennes ont reprogrammé leurs décollages entre 22 h 45 et 23 h. Ce qui veut dire que les communes riveraines sont plus survolées qu'auparavant durant ce créneau horaire », décrit le directeur adjoint de l'EAP Marc Steuer. Comme l'interdiction concerne le moment où l'avion quitte la porte d'embarquement, un plus grand nombre de survols a par conséquent lieu juste après 23 h. Il y a

même davantage d'avions dans cette tranche horaire qu'en 2019.

« Nous travaillons sur l'esprit de l'application et envisageons de mettre en place des accords avec les compagnies aériennes pour reprogrammer ces vols et fluidifier les processus internes. En revanche, il n'est pas question d'imposer un nouveau couvre-feu, la procédure prendrait trop de temps », assure Marc Steuer. A contrario du temps de sommeil des riverains.

Jean-François OTT

Un nouveau simulateur pour la formation des contrôleurs aériens

La Direction des services de la navigation aérienne s'est dotée d'un tout nouvel équipement destiné à la formation des contrôleurs aériens alsaciens. Ce simulateur installé à l'aéroport de Bâle-Mulhouse permettra surtout de maintenir le niveau de compétences des agents et de les actualiser en fonction de l'évolution du métier et de la réglementation.

Une vue panoramique à 360° sur les pistes de l'aéroport, une position privilégiée – et surtout stratégique – pour apercevoir les avions en phase d'approche ou les voir quitter le tarmac pour préparer leur décollage. Nous ne sommes pas dans la tour de contrôle de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, mais c'est tout comme.

Un investissement de 800 000 €

Dans cette salle de l'un des bâtiments de l'EuroAirport, qui abrite le service technique de la DSN (Direction des services de la navigation aérienne), tout ou presque a été aménagé pour reconstituer à l'identique l'environnement de travail des contrôleurs aériens. Sur le bureau, les outils habituels de contrôle et de communication et tout au-

tour, comme dans une bulle, seize écrans LCD qui font le tour de la pièce, offrant cette vue panoramique si caractéristique qui fait le quotidien de ces agents.

Ce nouvel équipement dernier cri n'est en service que depuis quelques jours, après une phase d'installation qui a débuté l'été dernier et durant laquelle les structures ont été posées avec une précision d'orfèvre, pour que le simulateur soit le plus réaliste possible. Tout n'est d'ailleurs pas finalisé puisque si la partie « tour de contrôle » est en place, celle dédiée à la phase d'approche doit encore être complétée par du matériel et des logiciels supplémentaires.

Au total, l'équipement aura coûté la bagatelle de 800 000 € à la DSN, l'organisme en charge de la tour de contrôle à l'EuroAirport. Bases de données, écrans, logiciels et formations à ces systèmes font partie du package, sachant qu'il faudra de temps à autre renouveler ces bases de données, en fonction des modifications effectuées dans les aéroports.

Se tester lors de situations compliquées

L'investissement est conséquent, mais il était nécessaire, selon Romain Kereneur, adjoint au directeur des opérations de la

Le deuxième aéroport français équipé

La mise en place du simulateur de formation des contrôleurs aériens à l'EuroAirport fait partie d'une stratégie de déploiement de la DSN à l'échelle nationale appelée projet StarSim (simulateurs pour les tours et les approches). Après Nantes en mai dernier, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est le deuxième aéroport français équipé de cet outil de formation. D'autres suivront en 2023 (Paris-Charles-de-Gaulle, Nice, Bordeaux, Paris-Orly), puis en 2024 (Toulouse, Marseille, Lyon et Lille). Au total, dix simulateurs de ce type seront installés en France métropolitaine, où la DSN gère 80 tours de contrôle.

DSN : « La baisse d'activité constatée au plus fort de la période Covid nous a incités à mettre en place ces outils pour permettre à nos contrôleurs aériens de se maintenir à niveau. »

En Alsace, ils seront une centaine (60 à



Les contrôleurs aériens de l'EuroAirport et ceux de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim utilisent depuis quelques jours le tout nouveau simulateur de formation installé à l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Photo L'Alsace/Vincent VOEGLIN

l'EuroAirport et 40 à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim) à pouvoir utiliser ce simulateur dans le cadre de leur formation continue. Un outil qui offre tout un tas de possibilités et surtout son lot de situations imprévues et parfois compliquées : trafic inhabituel, atterrissages d'urgence, météo dégradée... Les contrôleurs aériens en forma-

tion initiale seront aussi « testés » sur ce simulateur, qui offrira en plus un gain de temps et financier puisque ces formations avaient lieu à Toulouse auparavant.

Sébastien SPITALERI

PLUS IVEF

Notre vidéo sur le site : www.lalsace.fr

Du 25 janvier au 19 février 2023

25 jours à -25%

FABRICANT INSTALLATEUR 100% FRANÇAIS

walter-stores.fr

WALTER STORES & VOLETS

KILSTETT - 67
5 rue de l'Industrie
03 88 20 80 05

OTTERSWILLER - 67
1 parc du Commerce
03 88 70 54 55

COLMAR - 68
18 rue des Métiers
03 89 20 82 25

ALTORF - 67
ZA Activeur
4 rue Jacqueline Auriol
03 88 41 00 00

IMLING - 57
ZA CAP Ouest
8 route de Nancy
03 87 25 70 70

RIXHEIM - 68
6 rue de Pologne
03 89 53 21 00

Découvrez notre configurateur en ligne :

TTA-L0118