

TRANSPORT AÉRIEN Bilan 2017

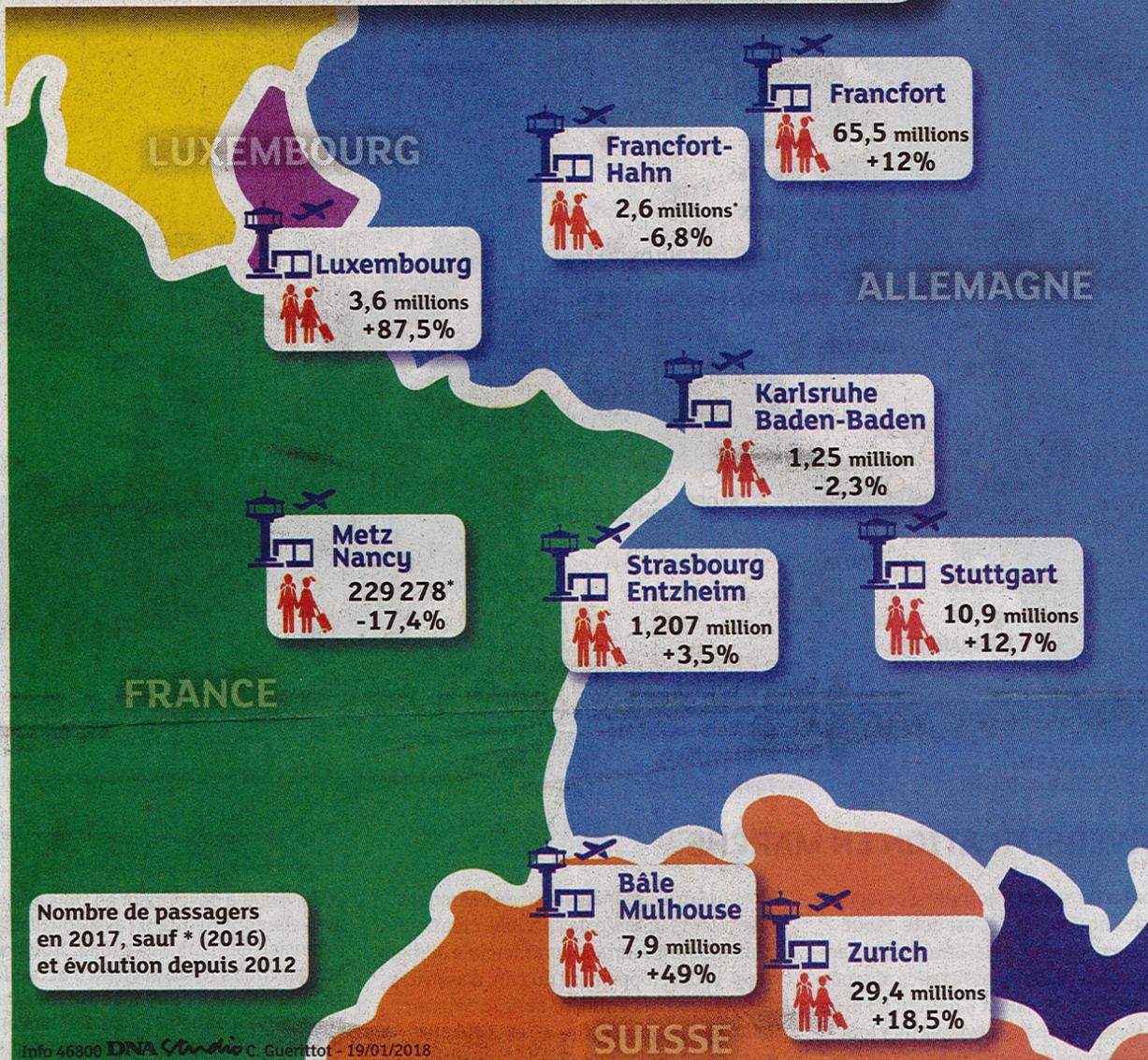
# EuroAirport: toujours plus fort

Avec 7,9 millions de passagers en 2017 (+8 %), l'EuroAirport (EAP) établit un nouveau record de fréquentation, mais poursuit une croissance conforme à la moyenne européenne. Si 2017 s'est traduite par de belles avancées comme l'accord fiscal signé entre la France et la Suisse, le point d'équilibre reste difficile à trouver en particulier sur la question des nuisances sonores.

De proportions modestes par rapport aux poids lourds d'Europe centrale comme Francfort ou Zurich, l'EuroAirport n'en poursuit pas moins son développement, avec un accroissement du trafic passagers quasi constant depuis 2003 (alors que les mouvements commerciaux demeurent stables, ce qui s'explique par l'augmentation de la capacité des avions et de leur taux de remplissage). Un dynamisme qui est largement le fait des compagnies low-cost comme EasyJet, laquelle maintient son rôle de locomotive avec une progression de 6,7 %.

L'année se traduit donc par un bilan positif pour le directeur de l'EuroAirport, Matthias Suhr. 2017 a été en particulier marquée par la validation de l'accord binational entre la Suisse et la France, qui clarifie la question fiscale sur le site aéroportuaire du sud-Alsace. Et dont les retombées n'ont pas tardé à se faire sentir, alors que l'on disait sa prospérité menacée il y a encore quelques années: « EasyJet va déployer deux avions supplémentaires à Bâle-Mulhouse en juin 2018, cette nouvelle est clairement liée à la signature de l'accord fiscal », juge Frédéric Velter, directeur adjoint de l'aéroport, qui compte d'ailleurs sur d'autres engagements.

## Fréquentation des aéroports



## 2017 EN CHIFFRES

■ **Trafic passagers:** 7,9 millions en 2017 (7,3 en 2016), 8,1 millions attendus en 2018. Une hausse soutenue depuis 2003. Le nombre de mouvements commerciaux s'est en revanche stabilisé à 0,1 %.

■ **Fret:** il augmente de 11 % pour atteindre 112 000 tonnes. Le tout cargo augmente même de 40 %, à 70 % pour du fret pharmaceutique.

■ **Compagnies aériennes:** EasyJet domine avec 59 % de parts de marché (4,6 millions de passagers, +6,7 %). La compagnie low-cost Wizz Air enregistre la plus forte progression (+39,8 % avec 447 645 passagers). La compagnie low-cost turque Pegasus enregistre également une forte évolution (+10,6 %, 162 951 passagers). Enfin, Air France est la seule compagnie dans le top 10 à suivre une évolution négative (-6,2 %, 256 366 passagers).

■ **Destinations (90 au départ de l'EAP):** Londres reste en tête (733 045 passagers, +0,1 %), suivie par Berlin et Amsterdam. Palma de Majorque (+16,4 %, 363 435 passagers), Pristina la capitale du Kosovo (+9,4 %, 234 106 passagers) et Istanbul (+5,8 %, 305 338 passagers) enregistrent les hausses les plus importantes. Paris, à l'inverse, est en baisse (-6,2 %, 256 618 passagers). En 2018, cinq nouvelles destinations sont proposées en vols réguliers: Athènes, Lamezia Terme en Calabre, Pula en Croatie, Sibiu en Roumanie et Wrocław en Pologne.

## 75 % des salariés du pôle sont domiciliés en France

L'EuroAirport continue donc de s'inscrire non seulement comme un site aéroportuaire de référence, y compris pour le fret, mais également comme l'un des principaux employeurs de la région trinationale, avec 6400 emplois directs sur le pôle (mais il en comptait 7113 en 2002) et 18 000 indirects.

Le développement de l'EuroAirport doit toutefois s'accompagner d'un équilibre à trouver entre l'accroissement du trafic et les nuisances sonores générées en particulier par les vols de nuit, à partir de 23h. Les associations dédiées de riverains du secteur ont d'ailleurs réussi à définir une position commune hier, le même jour que l'annonce du bilan de l'EuroAirport, sur la nécessaire contraction des nuisances sonores (lire ci-dessous). D'après la

direction de l'EuroAirport qui se dit préoccupée par le sujet, leur moyenne, établie sur une échelle de 24 heures, est restée stable ces dernières années. Par contre, les capteurs disposés dans les communes alentour indiquent distinctement une augmentation des nuisances durant la nuit, en particulier depuis 2013 (avec un pic en 2016 lié aux retours des matchs de la coupe de l'UEFA). Pour Matthias Suhr, il ne sera pas possi-

ble de fermer l'aéroport entre 23h et 6h du matin. « À 5 heures arrive la première vague de fret express et à 6h débute la plus importante vague de départs de passagers de la journée. Enfin, les arrivées de passagers les plus nombreuses se font après 22h. Ces plages horaires sont essentielles pour nos prestataires et pour notre développement. » En revanche, parmi les solutions à rechercher, la direction de l'EuroAirport prône le dialo-

gue avec les compagnies aériennes pour les inciter à réduire le trafic tardif, au besoin en surtaxant ces vols. Mais les vols tardifs sont également tributaires de l'engorgement du trafic aérien européen, et avec une croissance de l'ordre de 7 %, les retards ne s'amélioreront pas de sitôt... ■

JEAN-FRANÇOIS OTT

» Lire aussi en page 14.

## Raccordement ferroviaire: un soutien régional

En 2017, l'EuroAirport a engagé 24 millions d'euros d'investissements dans l'amélioration de son infrastructure, en particulier la construction du parking à étages F4. Pour 2018, la direction de l'aéroport envisage de porter ces investissements à 38 millions d'euros, comprenant la rénovation des parvis nord et sud et la réfection de plusieurs voies d'accès en prévision du raccordement ferroviaire de la ligne Bâle-Mulhouse à l'EuroAirport après 2020.

Par rapport à celle-ci, 2018 coïncide avec le lancement d'une nouvelle phase de concertation. En décembre dernier, la région Grand Est et les trois cantons suisses riverains ont signé une déclaration d'intention commune pour la poursuite des études. Ce mardi, le président de la région Jean Rottner a apporté son soutien entier au développement du réseau RER trinational autour de l'agglomération trinationale de Bâle ainsi qu'une contribution de 315 000 euros aux études d'avant-projet du raccordement ferroviaire à l'EuroAirport (qui prévoit une cadence de 15 mn). Des soutiens qui sont de nature à rassurer la direction de l'EuroAirport par les temps qui courent...

## LES RIVERAINS DES DEUX PAYS EN ORDRE DE BATAILLE CONTRE LES NUISANCES SONORES

« L'aéroport de Bâle-Mulhouse se développe... Mais aucun effort ne semble visible pour recueillir, évaluer voire endiguer les effets néfastes de cette politique de croissance. De nombreuses études internationales sur les risques sanitaires sont ignorées. » Partant de ce constat, Bruno Wollenschnider, président de l'Association de défense des riverains de l'aéroport (ADRA), s'est rapproché de quatre autres associations suisses et françaises pour élaborer une charte dans laquelle elles font valoir leurs revendications vis-à-vis de l'EuroAirport. Cette charte, qui a été signée hier à Héggenheim, s'appuie sur le fait que « les nuisances sonores ont fortement augmenté ces trois dernières années, avec



Les vols après 23h posent toujours problème... PHOTO DNA-G.G.

des pics pouvant dépasser les 70 dbA (60 selon la direction de l'EAP). Pour comparaison: les valeurs limite du bruit sont de

50 dB entre 23 h et 24 h. « Les dangers qui en résultent pour la santé et la dégradation de la qualité de vie et de l'habitat ne sont

plus acceptables », poursuit la charte. Dans le document, les riverains revendiquent trois mesures, dont la plus importante et la plus urgente est le respect strict du repos nocturne de 23 h à 6 h. Viennent ensuite la limitation des mouvements à 100 000 par an (actuellement 95 000) et la suppression des boucles bruyantes et polluantes au décollage et à l'atterrissage, qui doivent être remplacées par de nouvelles procédures. Les cinq signataires ne s'opposent pas à un « développement raisonné de l'aéroport, mais exigent la prise en compte des besoins légitimes de la population en termes de sécurité, de qualité de vie, de santé et aussi de protection de l'environnement. »

D.J.