CONSOMMATION
Les avis trouvés sur internet sont-ils fiables ? PAGE 16

BÂLE-MULHOUSE L'EuroAirport poursuit son développement

L'aérogare va gagner 30 000 m²

Pour faire face à une hausse d'activité du fret comme du trafic passagers estimée entre 30 à 50 % à l'horizon 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 qui prévoit une réduction des nuisances sonores.

L'EuroAirport veut grandir de manière harmonieuse. Ainsi peut-on résumer la stratégie de développement durable présentée hier par le directeur général suisse, Matthias Suhr, et son adjoint français Frédéric Velter. La direction de l'EuroAirport a principalement insisté sur les actions de réduction des nuisances sonores (lire ci-dessous). Tout sera fait pour réduire le bruit au maximum, principalement entre 23 h et minuit.

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, passé 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 structurel.

L'importance du raccordement ferroviaire

« Afin de faire face à l'évolution de la 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, notamment à travers la rénovation complète des halls « arrivées » et l'amélioration des contrôles 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 scénarii d'aménagement sont étudiés. Les études seront lancées dans le cadre d'un appel à candidatures pour la modernisation des installations terminales (MIT) », précise Frédéric Velter, qui a refusé de préciser l'enveloppe budgétaire consacrée à ce projet. Pour la rénovation menée sur la période 2018-2021, quelque 30 millions d'euros sont investis chaque année.

Enfin, les responsables de l'EuroAirport ont souligné hier combien « le raccordement ferroviaire constitue également un élément important de la stratégie de l'aéroport. 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 est indépendant des projets d'extension annoncés par la direction, laquelle estime que c'est un préalable au développement durable de l'infrastructure trinationale. ■

LAURENT BODIN

easyJet reste de loin la première compagnie en activité à l'EuroAirport, devant Wizzair qui monte en puissance. PHOTO L'ALSACE

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. « 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 Velter, 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 nuisances 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.

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.