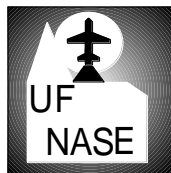


A.H.E.N.A.S.E.



# UNION FEDERALE CONTRE LES NUISANCES DE L'AEROPORT DE STRASBOURG-ENTZHEIM

Association agréée dans les domaines de la protection de la nature et de l'environnement et du cadre de vie  
BP 155- 67834 TANNERIES CEDEX -Ufnase@aol.com

Janvier 2009

## LETTRE AUX ADHERENTS

Madame, Monsieur,

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim fait parler de lui en raison de l'importante perte de trafic qu'il a subie, consécutivement à la mise en place du TGV-Est. L'inquiétude règne pour l'équilibre financier de l'aéroport et pour le maintien de ses emplois directs et indirects.

En prévision de cette perte annoncée de trafic, la CUS a fait réaliser une étude sur les possibilités de développement de l'aéroport de Strasbourg par un cabinet indépendant (CATRAM).

Un exemplaire de ce rapport nous a été transmis récemment. Nous vous proposons dans cette lettre de vous en livrer quelques extraits marquants.

Extraits du rapport CATRAM sur le devenir de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim:

### « ETUDE STRATEGIQUE RELATIVE AU DEVENIR DE L'AEROPORT DE STRASBOURG ET DE LA DESSERTE AERIENNE INTERNATIONALE »

#### Comparaison avec les aéroports concurrents de la zone de chalandise et du Produit National Brut.

Aéroports	Dans un rayon de 50 km	
	Population	PNB
Strasbourg	1 696 000	55 391 000 €
Baden	2 062 000	94 172 000 €
Bâle-Mulhouse	2 153 000	76 125 000 €
Stuttgart	3 819 000	145 550 000 €
Francfort	4 079 000	177 376 000 €

Strasbourg Entzheim apparaît comme l'aéroport dont la zone de chalandise proche est à la fois la moins peuplée et la moins globalement riche par rapport à ses concurrents. Ceci a un impact sur la « consommation » de transport aérien.

Encore s'agit-il de zones de chalandise théoriques qui ne tiennent pas compte de *l'effet frontière* ni de la *compétitivité* des aéroports.

#### Activité aérienne pour une semaine représentative

Aéroports	Compagnies	Mouvements	Destinations	Destinations étrangères
Strasbourg	28	780	26	12
Baden	11	148	17	14
Bâle Mulhouse	85	2360	82	73
Stuttgart	141	2658	117	103
Francfort	421	4857	294	280

Contrairement à Strasbourg Entzheim, ses concurrents sont massivement tournés vers l'international.

En résumé Strasbourg-Entzheim souffre d'une très forte concurrence aéroportuaire, avec des aéroports en pleine expansion grâce au fort développement de compagnies low-cost, dans un bassin de population et d'emploi qui n'est pas très important. Dans ce contexte on peut parler d'une surcapacité aéroportuaire.

### **Evaluation des besoins de dessertes aériennes**

**Institutions européennes :** [...] les besoins de transport aérien générés par les institutions européennes (parlementaires et employés) sont trop faibles, surtout trop irréguliers et trop dispersés pour justifier à eux seuls de vols directs entre Strasbourg et les grandes métropoles européennes.

Ils ne peuvent que compléter les besoins des habitants et des entreprises de l'agglomération et du département.

**Entreprises :** [...] les liens économiques avec l'Allemagne et la Suisse sont très forts, mais ne génèrent pas de trafic aérien important [...] les liaisons vers Paris et les grandes métropoles françaises apparaissent comme satisfaisantes...

**Congrès et foires commerciales :** [...] ces manifestations ont un caractère régional, voire local, et ne concernent donc pas le transport aérien.

### **Infrastructures**

Avec une piste à 2400 mètres dotée à chaque extrémité de prolongements d'arrêt et une aérogare de 21000 m<sup>2</sup>, l'aérogare de Strasbourg est bien équipée et tout à fait apte à recevoir un trafic de l'ordre de 3 millions de passagers/an pour des destinations européennes et méditerranéennes [...].

Il serait souhaitable pour améliorer la sécurité et la capacité d'emport pour quelques vols charters sur les destinations du Proche-Orient (Egypte, Israël...) en période de grosses chaleurs d'équiper ces deux prolongements d'une véritable chaussée aéronautique [...].

Il serait souhaitable de convaincre les associations de défense de l'environnement que ces travaux ne visent que l'amélioration de la sécurité et seront sans incidence sur le classement de l'aérodrome.

### **Recettes et situation financière**

Les recettes aéronautiques qui correspondent aux redevances aéroportuaires [...] ne représentent que 20 à 30% du total des recettes. [...] les recettes perçues sur l'activité aéronautique proprement dite sont parfaitement incapables de financer l'activité aéroportuaire.

La situation actuelle de l'aéroport de Strasbourg est financièrement saine. [...] Mais l'avenir est moins brillant [...] la perte d'environ 500 000 passagers va affecter toutes les recettes.

### **Les trafics**

Origine / destination	% passagers
Paris	49,4 %
Métropole	33,6 %
U.E.	9,1 %
autre	7,9 %

[...] Strasbourg-Entzheim est soumis à une forte concurrence régionale : Baden-Baden, Bâle-Mulhouse, Francfort, voire Lahr...

[...] De tous les aéroports français comparables c'est sans doute le seul à subir une telle concurrence.

Trafics passagers comparés	2003 à 2007
Strasbourg	- 16,1 %
Bâle-Mulhouse	+ 71,8 %
Ka.- Baden	+ 234,- %

### **Création d'une société d'exploitation aéroportuaire**

[...]L'intérêt de la Chambre de Commerce de solliciter la création de cette société est d'éviter à l'expiration de la concession actuelle une mise en concurrence internationale [...]

La répartition du capital initial prévu par l'Etat serait de 60% pour l'Etat, 25% pour la CCI, 15% pour l'ensemble des collectivités locales. [...] engagement de maintenir jusqu'au 31 décembre 2013 une majorité d'actionariat public.

Les sociétés d'exploitation aéroportuaires ont pour vocation d'introduire à terme des acteurs privés qui pourraient prendre le contrôle de ces sociétés en leur insufflant les critères de la gestion et d'exploitation du privé. [...] des sociétés privées qui ne sont pas soumises aux contraintes des

établissements publics centralisés que sont les chambres de commerce auront plus de latitude en matière marketing et commerciale et une meilleure réactivité.

### **Perspectives**

[...] Les perspectives de Strasbourg-Entzheim ne sont à priori pas très encourageantes.

- Le potentiel de voyageurs dans la zone de chalandise est faible [...].
- Strasbourg-Entzheim est soumis à une très forte concurrence régionale [...].
- Strasbourg-Entzheim reste trop franco-français (forte dépendance envers Air France) [...].
- Les OSP (*lignes européennes subventionnées*) sont coûteuses et ne donnent pas de résultat à la hauteur de leurs coûts.

### **Pistes d'améliorations**

[...] ce sont les compagnies low-cost qui assurent le succès et la croissance des aéroports concurrents

[...] Il faut réduire les coûts au passager, que celles-ci doivent supporter, pour les inciter à venir s'installer à Strasbourg Entzheim.

#### **Réduction des coûts :**

- Il peut être demandé un effort de gestion supplémentaire à l'exploitant de l'aéroport [...] si le niveau de sécurité est adapté à la diminution de la taille des avions desservant l'aéroport. (*réduction de 10% sur les taxes actuelles soit 2 à 3 € par passager*) [...]
- Les aides au marketing qui peuvent être accordées par les collectivités aux compagnies low-cost (*maximum de 300 000 € par nouvelle ligne et par an*). [...]
- Les OSP pour certaines liaisons jugées stratégiques pour Strasbourg, mais dont l'équilibre économique semble impossible à atteindre (*OSP : Offres de Service Public ; coût pour la collectivité 23 M € sur 2007–2009*) [...].
- Le quatrième axe serait la compensation des charges de sécurité sûreté [...] Cette taxe est à la charge des compagnies aériennes [...] il serait nécessaire que les collectivités locales prennent en charge la taxe d'aéroport pour toutes les compagnies [...] le budget à prévoir serait alors conséquent : 750000 passagers x 8,40 € = 6300000 €. [...]

#### **Accroître les recettes extra-aéronautiques :**

- Poursuivre la mise sur le marché des anciens bâtiments militaires. [...]
- Le projet « Aérople » constitue à cet égard une solution apparemment intéressante. (*complexe de 15000m<sup>2</sup> : bureaux, centre d'affaires, auditorium, hôtel...*)[...]
- Création d'une zone d'activité par l'acquisition de terrains au-delà de la voie ferrée. [...]
- Objectif de doublement des produits domaniaux [...]

#### **Améliorer la gouvernance :**

- Création d'une société d'exploitation aéroportuaire [...]

#### **Améliorer la desserte aérienne de Strasbourg**

- Les vols charters ne représentent actuellement que 4% du trafic de Strasbourg-Entzheim ce qui est faible par rapport à la proportion observée dans d'autres aéroports français.
- Vols ethniques et vols de vacances : On constate que les pays les plus importants pour les vols vacances sont en même temps les plus importants pour les vols « ethniques » concernant les travailleurs immigrés et leurs familles. [...] Un tel gisement de trafic doit inciter à s'occuper de ce segment d'activité.

Contraintes techniques :

L'allongement des deux prolongements d'arrêt en piste permettrait de disposer de 3000 m de longueur ce qui enlèverait les restrictions d'emport pendant les fortes chaleurs sur les destinations relativement lointaines

Elles concernent aussi les restrictions d'atterrissage entre 23h30 et 6h00 et l'impossibilité pour l'appareil de redécoller à vide pour aller se remettre en place pour une autre rotation sur un autre aéroport.

## **Conclusions**

[...] le redressement indispensable de l'aéroport de Strasbourg va nécessiter une batterie de mesures appropriées...

- [...] création d'une société aéroportuaire.
- Réduction autant que peut se faire des coûts au passager supportés par les transporteurs aériens afin d'attirer les compagnies low-cost [...]
- Le renforcement des recettes extra-aéronautiques [...]
- Des actions dynamiques de marketing pour trouver de nouvelles destinations [...]

---

## **Commentaires de l'UFNASE :**

Cette étude révèle que le faible niveau d'activité de l'aéroport n'est pas uniquement lié à la mise en service du TGV-Est. Le coût élevé des taxes aéroportuaires, la très forte concurrence des aéroports proches et une zone de chalandise trop faible ont pénalisé la progression du trafic à Strasbourg.

Il est à noter que ces conclusions rejoignent les arguments que nous développons à l'UFNASE depuis plus de 12 ans.

Certes, l'équilibre financier pourra être recherché par le développement d'activités extra-aéroportuaires, déjà principales sources de revenu actuellement.

Quant aux liaisons vers les métropoles européennes (OSP) nécessaires à la présence des institutions européennes à Strasbourg, celles-ci nécessiteront encore des subventions de l'Etat et des collectivités locales. Les fonds publics alimentent déjà ces liaisons qui ne seront probablement pas plus utiles ni rentables demain qu'elles ne le sont aujourd'hui.

La quête d'une low-cost et de tour-operator semble être l'unique perspective de redressement du trafic. Mais là aussi, pour réduire les disparités avec les aéroports voisins, les fonds publics devront absorber d'importantes réductions de taxes et subventionner des aides au marketing.

Pour les riverains, le plus inquiétant dans cette étude est l'assouplissement envisagé du protocole d'accord sur les vols de nuit pour « redécoller à vide » ainsi que l'allongement de la piste prétendument nécessaire à l'utilisation de la piste par les grands avions « les jours de fortes chaleurs ». Cette menace de vols bruyants et tardifs n'est pas à négliger.

La création d'une société d'exploitation aéroportuaire semble être la clé de voûte de cet édifice de mesures préconisées dans ce rapport. Les vertus des sociétés privées, que nul n'ignore, sont certainement efficaces pour le redressement d'une activité en difficulté, mais lorsque de telles sociétés sont en quête de rentabilité, attention aux dégâts collatéraux.

Le rapport CATRAM fait l'inventaire de moyens nécessaires à améliorer les chiffres de l'aéroport. L'aéroport a-t-il pour autant la nécessité de tous ces moyens pour répondre aux besoins de sa région ?

L'UFNASE a toujours soutenu que le niveau d'activité de deux millions de passagers/an était acceptable compte tenu de la situation fortement enclavée dans une région très peuplée de l'aéroport de Strasbourg. Dans la situation délicate que traverse l'aéroport l'UFNASE continuera de se positionner en représentant constructif des populations riveraines. Pour autant, notre vigilance et notre intransigeance resteront entières pour la préservation de notre cadre de vie et de nos acquis.

Francis Rohmer  
Pdt. De l'UFNASE