



En partenariat avec



## Etude stratégique relative au devenir de l'aéroport de Strasbourg et de la desserte aérienne internationale

### Rapport final

Février 2008



ORGANISATION  
ET ÉCONOMIE  
DES TRANSPORTS  
AMÉNAGEMENT  
ET DÉVELOPPEMENT

**CATRAM**  
CONSULTANTS

60 Boulevard de Sébastopol  
75003 Paris

Tel : 01 42.78.45.15

Fax : 01 48.87.67.76

catram75@libertysurf.fr

Avec la participation de

**MKmetric**

## TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	2
1 INTRODUCTION .....	3
2 CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE.....	3
2.1. Zone de chalandise .....	3
2.2. Concurrence aéroportuaire transfrontalière.....	6
2.3. Activités économiques (CUS) .....	9
2.4. Congrès et foires commerciales .....	10
2.5. Les institutions européennes .....	10
3 EVALUATION DES BESOINS DE DESSERTES AERIENNES.....	10
3.1. Institutions européennes.....	10
3.2. Entreprises .....	11
3.3. Congrès et foires commerciales .....	11
3.4. Conclusion.....	12
4 CARACTERISTIQUES DE L'AEROPORT DE STRASBOURG-ENTZHEIM.....	12
4.1. Caractéristiques générales .....	12
4.2. Infrastructures et superstructures aéroportuaires.....	12
4.3. Analyse comparative des produits et taxes aéroportuaires.....	16
4.4. Lignes desservies .....	22
4.5. Trafics .....	23
4.6. Perspectives .....	25
5 PISTES D'AMELIORATION .....	27
5.1. Réduire les coûts au passager .....	27
5.2. Accroître les recettes extra-aéronautiques.....	29
5.3. Améliorer la gouvernance .....	31
5.4. Opportunité d'un partenariat avec l'aéroport de Baden .....	34
5.5. Améliorer la desserte aérienne de Strasbourg.....	37
6 CONCLUSIONS .....	41
HISTORIQUE DE LA DESSERTE AERIENNE DE STRASBOURG .....	44
HISTORIQUE DE LA DESSERTE AERIENNE DE STRASBOURG (UE) .....	45
ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT .....	47
LISTE DES ENTRETIENS REALISES .....	49

## **1 INTRODUCTION**

---

Ce rapport porte sur l'ensemble de l'Etude stratégique relative au devenir de l'Aéroport de Strasbourg et de la desserte aérienne internationale, commandée par la Communauté Urbaine de Strasbourg à Catram Consultants, et financée également par l'Etat, la Région Alsace, le Département du Bas-Rhin et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin.

La phase 1, qui a fait l'objet d'un rapport remis au Maître d'Ouvrage, comprenait l'état des lieux et l'évaluation des besoins de dessertes aériennes de la région de Strasbourg.

La phase 2 portait sur la définition des enjeux stratégiques;

La phase 3 comprenait l'étude et la présentation d'un programme de recommandations.

En supplément aux informations et données préalablement fournies par la CUS ou par d'autres organismes, ou recueillies lors des entretiens que nous avons eus à Strasbourg ou ailleurs avec des responsables du secteur aérien, des activités économiques et de l'Administration, nous avons aussi rencontré le 2 Janvier 2008 la Direction de l'aéroport de Karlsruhe-Baden pour discuter de l'opportunité et de la faisabilité d'un rapprochement entre les deux aéroports.

Nous remercions chaleureusement tous nos interlocuteurs pour l'aide qu'ils ont bien voulu nous apporter.

Les résultats des travaux de l'équipe Catram ont été présentés lors d'un Comité de pilotage qui s'est tenu à la CUS le 22 Janvier 2008 en présence des principaux acteurs concernés par le devenir de l'aéroport de Strasbourg.

Pour plus de cohérence et de clarté, ce rapport final reprend l'ensemble des travaux réalisés, à savoir le contenu du rapport de Phase 1, complété par les travaux des Phases 2 et 3 qui ont fait l'objet d'une note de synthèse remise aux membres du Comité de pilotage.

## **2 CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE**

---

### **2.1. ZONE DE CHALANDISE**

Les populations potentiellement desservies par l'aéroport de Strasbourg-Entzheim sont les suivantes :

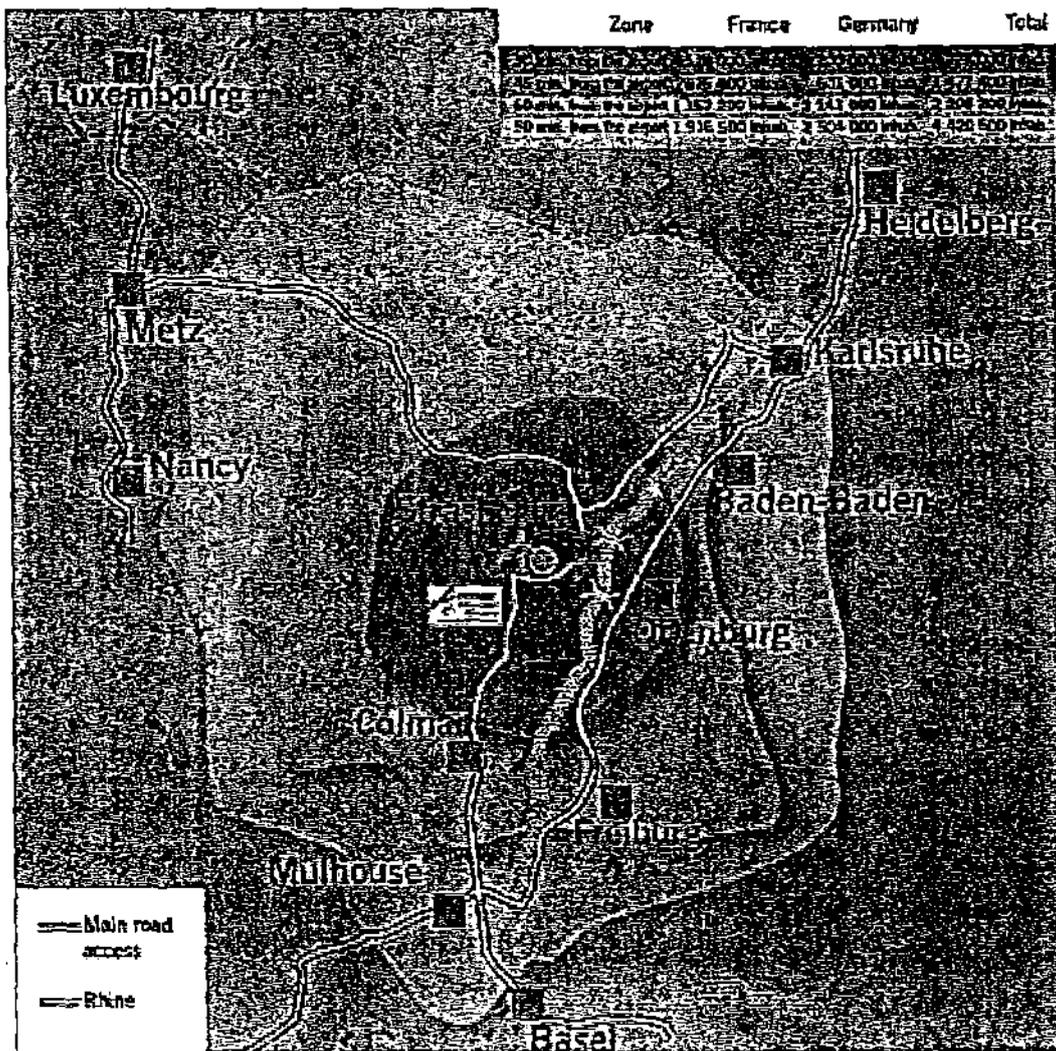
- Ville de Strasbourg : 264 115 habitants
- Communauté Urbaine de Strasbourg : 451 240 habitants
- Arrondissement d'Ortenau : 415 000 habitants
- Département du Bas-Rhin : 1 062 000 habitants

A ceci s'ajoutent les populations situées dans la zone d'attraction théorique de l'aéroport côté Allemagne, soit au sens large 1 million d'habitants, dont :

- Kehl : 35 000 ( inclus dans l'Ortenau)
- Offenbourg : 60 000 ( inclus dans l'Ortenau)
- Baden-Baden : 55 000
- Freiburg : 215 000
- Karlsruhe : 300 000

Le graphique suivant indique la population habitant dans la zone d'attraction, selon le temps de trajet depuis l'aéroport (isochrones) :

- 45 minutes : 1,48 M habitants ( 59% en France)
- 60 minutes : 2,30 M habitants ( 50% en France)
- 90 minutes : 4,42 M habitants ( 43% en France)



Mais la zone de chalandise de Strasbourg-Entzheim apparaît relativement faible tant en nombre d'habitants qu'en PNB, comparée avec celle des aéroports concurrents, comme le montre le tableau suivant :

### Comparaison avec les aéroports concurrents

Aéroports	Population 50 km milliers	PNB 50 km milliers
Strasbourg	1 696	55 391
Baden	2 062	94 172
Bâle-Mulhouse	2 153	76 125
Stuttgart	3 819	146 550
Francfort	4 079	177 376

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 là de zones de chalandises théoriques, qui ne tiennent pas compte de l'effet frontière ni de la compétitivité des aéroports.

Ce sont ces facteurs qui expliquent que, comme le montre la carte suivante, l'attractivité de Strasbourg-Entzheim est très faible dès que l'on sort des limites du département du Bas-Rhin.

### Parts de marché de Strasbourg-Entzheim



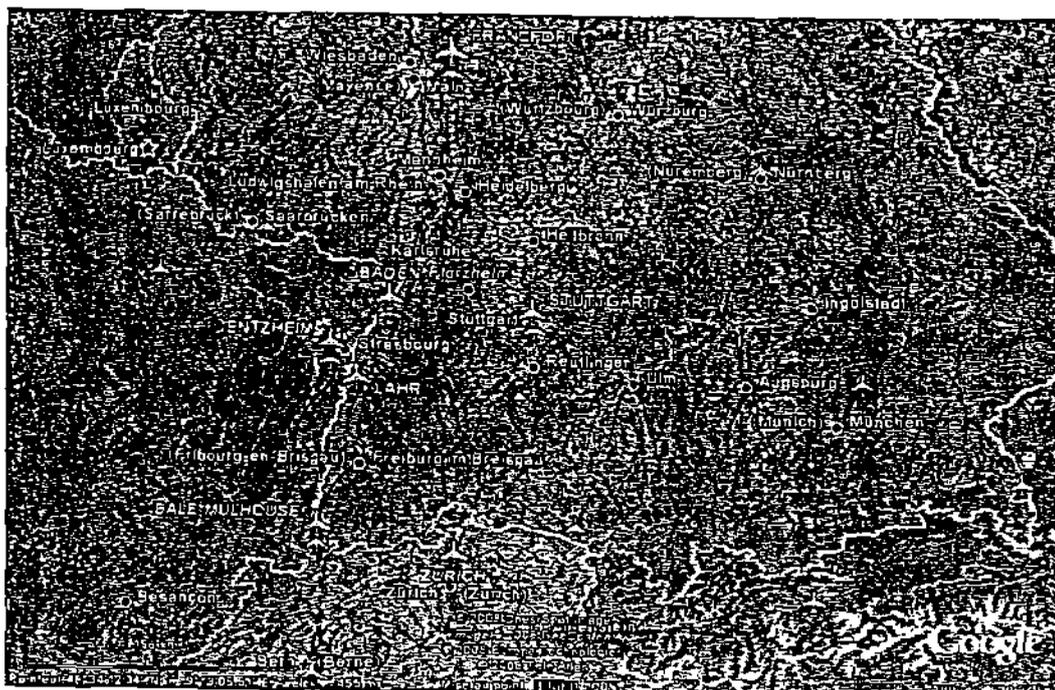
## 2.2. CONCURRENCE AEROPORTUAIRE TRANSFRONTALIERE

La concurrence aéroportuaire est forte dans la région du Rhin Supérieur, en raison du nombre d'aéroports existants et de leur dynamisme.

En voici une rapide présentation :

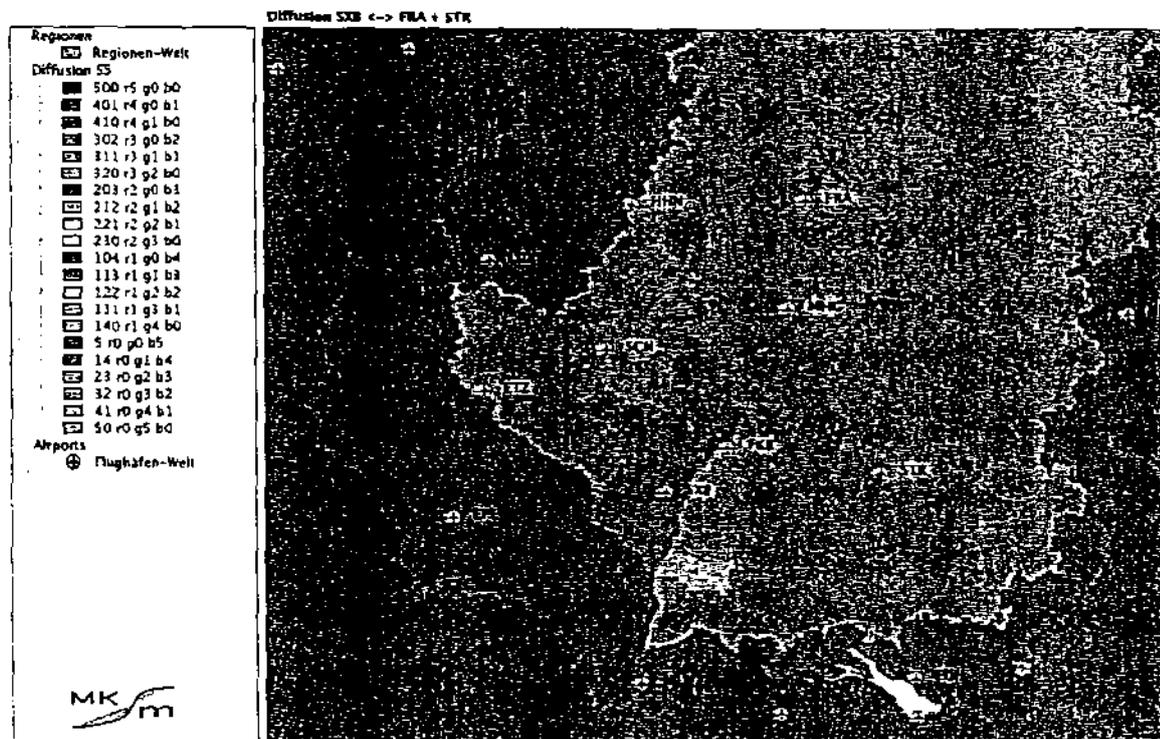
- **Strasbourg Entzheim** : stagnation à 2 M passagers/an, avant baisse à 1,5 M/an depuis mise en service du TGV Est (1.733.000 en 2007). Aéroport trop franco-français : trafic intérieur= 83% des pax; et forte dépendance envers Air France (90% des passagers). Aéroport "généraliste" . Aucun low cost. 14 lignes vers la France, 7 lignes vers l'UE dont 5 lignes sous OSP: Amsterdam, Copenhague, Madrid, Milan, Vienne (récemment fermée, de même que Munich, remplacée par Prague en mars 2008), 5 vers Afrique du Nord et Europe hors UE.
- **Karlsruhe/Baden-Baden** : 979 000 passagers en 2007; forte croissance (+234% en 4 ans). Exclusivement low cost (Ryanair, Air Berlin...: nombreuses destinations en Europe). Environ 20 % de clientèle alsacienne.
- **Bâle-Mulhouse** : 4 M passagers en 2006; forte croissance (+61% en 3 ans). Plusieurs compagnies low cost + autres compagnies. Nombreuses destinations en Europe.
- **Stuttgart** : 9,4 M passagers en 2006; en augmentation. Aéroport mixte. L'aéroport de Stuttgart est majoritaire dans le capital de Baden Airpark GmbH
- **Francfort** : un des hubs majeurs en Europe: 52 M passagers en 2006; en augmentation. Aéroport "généraliste" (low cost à Hahn). Très utilisé par les Alsaciens pour les vols longues distances (navette bus Lufthansa)
- **Lahr** : aéroport privé ne desservant (pour l'instant ?) que Europa Park (charters)

### AEROPORTS DU RHIN SUPERIEUR



### Influences respectives Strasbourg contre Francfort + Stuttgart

Dans cette carte, les zones où l'aéroport de Strasbourg-Entzheim domine sont en rose, celles où Stuttgart ou Francfort dominent sont en vert; les zones où d'autres aéroports dominent étant en bleu; avec une intensité de couleur variant en fonction des parts de marché respectives. Ceci confirme les enseignements de la carte en 2.1 sur l'influence "locale" de Strasbourg-Entzheim.



### 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	2 360	82	73
Stuttgart	141	2 658	117	103
Francfort	421	4 857	294	280

### Remarques :

Contrairement à Strasbourg-Entzheim, ses concurrents sont massivement tournés vers l'international. Baden offre 14 destinations internationales et seulement 3 domestiques.

Il n'y a que 3 destinations sur lesquelles Strasbourg-Entzheim et Baden sont concurrents : Antalya, Istanbul et Londres. Et encore, les aéroports desservis pour cette dernière ne sont pas les mêmes (Stansted pour Baden; Gatwick puis London City pour Strasbourg). La comparaison sur cette seule véritable destination importante est clairement à l'avantage de

Baden : 123.610 passagers en 2007 contre 24.000 pour Strasbourg-Entzheim; mais les clientèles ne sont pas les mêmes: clientèle surtout française d'hommes d'affaires pour Strasbourg; clientèle plus orientée vers les loisirs et plus anglo-saxonne pour Baden.

Néanmoins, l'existence de vols au départ de Baden peut dissuader les compagnies d'ouvrir des lignes sur les mêmes destinations à partir de Strasbourg, et réciproquement : il y a donc une concurrence bien réelle entre les deux aéroports.

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

## 2.3. ACTIVITES ECONOMIQUES (CUS)

Secteur économique CUS:

- Population active : 212 825 personnes (1999)
- 15 759 entreprises, employant 121 231 employés (Mai 2006)
- Répartition des entreprises par secteur d'activité :
  - Construction : 1 023
  - Commerce : 5 398
  - Industrie : 1 031
  - Services : 8 307
- Répartition des emplois par secteur d'activité :
  - Construction : 9 504
  - Commerce : 31 950
  - Industrie : 30 993
  - Transports : 12 672
  - Services marchands : 34 124
  - Activités financières : 10 325
  - Administration : 29 693
  - Education et santé : 41 576

Principales entreprises :

	Secteur d'activité	Effectif(1)
Hôpitaux Universitaires de Strasbourg	Santé	11 046*
Communauté Urbaine de Strasbourg	Administration	6 791*
SNCF	Chemin de fer	5 242
La Poste	Service	3 500
France Telecom	Télécommunications	2 644
Coopérateurs d'Alsace	Distribution	2 321
Auchan France	Distribution	1 981
Lilly France	Fabrication de médicaments	1 944
Brasseries Kronenbourg	Brasserie	1 654
GM Powertrain Group/General Motors	Equipements automobiles	1 628
Conseil de l'Europe	Administration	1 605
CTS	Transport en commun	1 538
Atac	Distribution	1 316
Cora	Distribution	1 254
Alcatel Lucent	Télécommunications	1 200

(1)effectif employé dans le Bas-Rhin  
\*au 01.06.2007

CCI - Juillet 2007

## 2.4. CONGRES ET FOIRES COMMERCIALES

Strasbourg occupe une place très importante en France dans l'organisation des congrès et des foires commerciales.

D'après Strasbourg-Evénements, les chiffres sont les suivants (2006) :

Catégorie	Nombres	Participants et visiteurs
Congrès, colloques et forums	126	88 484
Salons, foires, expositions	34	475 590
Spectacles	167	218 088
Divers	31	26 364
Total	358	808 526

Toutes ces manifestations sont d'importance très inégale, et réparties dans l'année de façon irrégulière. Septembre constitue la pointe, avec la Foire Européenne et ses 220 000 visiteurs, mais les autres manifestations dépassent rarement les 20 000 visiteurs ( St'Art, EGAST, ...).

## 2.5. LES INSTITUTIONS EUROPEENNES

Parmi les institutions internationales situées à Strasbourg figurent deux institutions européennes majeures qui sont :

- **Le Parlement Européen**, organe de l'Union Européenne (785 membres appartenant à 27 pays actuellement) ;
- **Le Conseil de l'Europe** (46 pays membres; 1600 employés à Strasbourg), auquel se rattachent des instances à forte visibilité, telles que la Cour Européenne des Droits de l'Homme et la Pharmacopée Européenne.

## 3 EVALUATION DES BESOINS DE DESSERTES AERIENNES

### 3.1. INSTITUTIONS EUROPEENNES

Périodicité et durée de déplacement des Parlementaires :

Le Parlement Européen tient chaque année 12 sessions de 4 jours à Strasbourg.

Ces sessions ont lieu chaque mois, sauf en août (pas de session), et en octobre. (deux sessions).

Les sessions se tiennent du lundi (à partir de 13h) au jeudi.

Pour sa part, l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe tient chaque année 4 sessions d'une semaine à Strasbourg.

On peut distinguer deux types de besoins : les déplacements intra-UE et les déplacements entre Bruxelles et Strasbourg.

#### Périodicité et durée de déplacement des fonctionnaires :

Le secrétariat Général du Parlement Européen est installé à Luxembourg et à Bruxelles, et compte 4 000 fonctionnaires.

- personnel administratif, secrétariat, interprètes : 1000 personnes environ par session ;
- beaucoup de déplacements de Bruxelles à Strasbourg le lundi matin, et de Strasbourg à Bruxelles le jeudi soir ;
- en cours de session parlementaire, besoin moindre mais équilibré dans les deux sens.

Par ailleurs, les activités du Conseil de l'Europe génèrent un certains nombres de déplacements : réunions d'experts à Strasbourg, missions des agents dans les différents pays membres...

Mais globalement, on constate que les besoins de transport aérien générés par les institutions européennes (parlementaires et employés) sont trop faibles, et surtout trop irréguliers et trop dispersés pour justifier à eux seuls des 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.

### **3.2. ENTREPRISES**

Les entreprises strasbourgeoises sont très insérées dans l'économie mondiale. Ceci est attesté par le fait que plus de 40 % des salariés travaillent dans des entreprises à capitaux étrangers, soit plus de 92 000 personnes dans 1 129 entreprises. Parmi celles-ci les firmes allemandes sont largement prédominantes (52% des entreprises; 35 400 employés), devant les Suisses (16%; 15 700 employés). Les entreprises nord-américaines sont moins nombreuses mais avec des effectifs importants (plus de 20 000 employés).

Les liens économiques avec l'Allemagne et la Suisse sont donc forts, mais ne génèrent pas de trafics aériens importants, soit parce que les distances entre Strasbourg et le siège de ces entreprises sont trop faibles, soit parce que l'offre de transport aérien est insuffisante ou inadaptée.

Par contre, les liaisons aériennes vers Paris et les grandes métropoles françaises apparaissent satisfaisantes, même si elles sont généralement considérées comme chères et perfectibles au niveau des horaires.

### **3.3. CONGRES ET FOIRES COMMERCIALES**

Comme nous l'avons dit, les congrès et foires commerciales constituent une activité importante à Strasbourg, mais malheureusement trop saisonnière pour pouvoir constituer des trafics réguliers tout au long de l'année, d'autant plus que beaucoup de ces manifestations ont un caractère régional, voire local, et ne concernent donc pas le transport aérien.

Pour sa part, l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe tient chaque année 4 sessions d'une semaine à Strasbourg.

On peut distinguer deux types de besoins : les déplacements intra-UE et les déplacements entre Bruxelles et Strasbourg.

#### Périodicité et durée de déplacement des fonctionnaires :

Le secrétariat Général du Parlement Européen est installé à Luxembourg et à Bruxelles, et compte 4 000 fonctionnaires.

- personnel administratif, secrétariat, interprètes : 1000 personnes environ par session ;
- beaucoup de déplacements de Bruxelles à Strasbourg le lundi matin, et de Strasbourg à Bruxelles le jeudi soir ;
- en cours de session parlementaire, besoin moindre mais équilibré dans les deux sens.

Par ailleurs, les activités du Conseil de l'Europe génèrent un certains nombres de déplacements : réunions d'experts à Strasbourg, missions des agents dans les différents pays membres...

Mais globalement, on constate que les besoins de transport aérien générés par les institutions européennes (parlementaires et employés) sont trop faibles, et surtout trop irréguliers et trop dispersés pour justifier à eux seuls des 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.

### **3.2. ENTREPRISES**

Les entreprises strasbourgeoises sont très insérées dans l'économie mondiale. Ceci est attesté par le fait que plus de 40 % des salariés travaillent dans des entreprises à capitaux étrangers, soit plus de 92 000 personnes dans 1 129 entreprises. Parmi celles-ci les firmes allemandes sont largement prédominantes (52% des entreprises; 35 400 employés), devant les Suisses (16%; 15 700 employés). Les entreprises nord-américaines sont moins nombreuses mais avec des effectifs importants (plus de 20 000 employés).

Les liens économiques avec l'Allemagne et la Suisse sont donc forts, mais ne génèrent pas de trafics aériens importants, soit parce que les distances entre Strasbourg et le siège de ces entreprises sont trop faibles, soit parce que l'offre de transport aérien est insuffisante ou inadaptée.

Par contre, les liaisons aériennes vers Paris et les grandes métropoles françaises apparaissent satisfaisantes, même si elles sont généralement considérées comme chères et perfectibles au niveau des horaires.

### **3.3. CONGRES ET FOIRES COMMERCIALES**

Comme nous l'avons dit, les congrès et foires commerciales constituent une activité importante à Strasbourg, mais malheureusement trop saisonnière pour pouvoir constituer des trafics réguliers tout au long de l'année, d'autant plus que beaucoup de ces manifestations ont un caractère régional, voire local, et ne concernent donc pas le transport aérien.

La première constatation générale qui s'impose est donc que cet aéroport dispose d'installations satisfaisantes, parfaitement adaptées à son trafic. Elles sont dans l'ensemble en bon ou en très bon état, même si elles doivent encore faire l'objet de réhabilitations (ancienne base aérienne) ou requérir des investissements que l'on peut qualifier d'adaptations à l'évolution des normes et, dans certains cas, de gros entretien.

#### 4.2.1. La piste et le taxi-way.

La piste, d'orientation 05/23 a une longueur de 2.400 mètres pour une largeur de 45 mètres. Son revêtement est en bitume. Elle a été récemment refaite (2005), y compris son soubassement constituant fondations.

En outre, la piste dispose à chacune de ses extrémités de prolongements d'arrêt d'une longueur d'environ 270 mètres pour chacun d'entre eux. 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. Les seuils de piste pourraient rester localisés à leur emplacement actuel, ce qui veut dire que les nuisances ne seraient pas déplacées.

Malgré cela, ce sujet est sans doute délicat, compte tenu du contexte environnemental. Toutefois, il serait souhaitable de convaincre les associations de défense de l'environnement que ces travaux ne visent véritablement que l'amélioration de la sécurité et seront sans incidence sur le classement de l'aéroport. Il peut être avancé que les aéroports de Brest, Clermont Ferrand, Grenoble, et Tarbes, classés B comme Strasbourg disposent de pistes de 3.000 mètres et plus sans que leur classement n'ait été jamais remis en cause...

Le taxiway a été entièrement reconstruit au moment de la rénovation de la piste.

L'exploitant de l'aéroport est certifié et le terrain est homologué OACI. Les quelques travaux du plan d'actions correctives respectent les échéances prévues. L'action la plus délicate concernera l'élargissement de la bande de sécurité à l'est de la piste, car elle suppose l'acquisition de terrains, d'une surface toutefois limitée.

#### 4.2.2. Les aides à l'atterrissage.

L'aéroport est équipé d'un ILS ( Atterrissage aux instruments ) de catégorie III ( guidage dans la limite de couverture de l'ILS jusqu'au sol ) dans le sens d'atterrissage préférentiel (QFU 23 ) et d'un ILS catégorie I ( guidage depuis la limite de couverture de l'ILS jusqu'à 60 mètres du sol ) pour l'autre QFU 05, d'un balisage lumineux Haute Intensité, d'un PAPI ( indicateur de trajectoire d'approche de précision ) d'une rampe d'approche et de feux à éclats.

L'entretien et le maintien à niveau des ILS relèvent de l'aviation civile.

Les autres aides sont du ressort du concessionnaire. Elles ne semblent justifier d'aucune intervention à court ou moyen terme.

#### 4.2.3. Service Sécurité et Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA)

Depuis septembre 2007 le SSLIA est classé en catégorie 7 sur un classement allant de 1 (le plus faible) à 9. Le bâtiment qui abrite ce service est récent. Aucune intervention n'est actuellement à prévoir

Le matériel d'intervention lourd est constitué d'un VIM 90 (véhicule d'Intervention Massive) récent et de deux VIM 60 dont un neuf et un en réserve. Il conviendra de prévoir leur remplacement à un horizon de l'ordre d'une dizaine d'années, sauf modification des normes de sécurité, toujours possible... Toutefois, ces remplacements seront financés sur le produit de la Taxe d'Aéroport (TA). L'investissement est de l'ordre de 600.000 € HT pièce.

#### 4.2.4. Aérogare passagers

Il s'agit de l'équipement le plus remarquable de l'aérodrome : ce bâtiment date du milieu des années 1970 et a fait l'objet d'un agrandissement substantiel en 1995/97 par la création d'une nouvelle salle d'enregistrement et d'une salle de livraison des bagages ainsi que d'une modernisation par l'adjonction de quatre passerelles télescopiques pouvant desservir 6 postes. Il a une surface de 21.000 m<sup>2</sup> et est de type centralisé à un niveau et demi de trafic. Il peut recevoir sans difficulté majeure un trafic de l'ordre de 3 millions de passagers. Il est équipé du côté ville d'un parc à voitures en surface et en sous sol, ce dernier étant relié directement au bâtiment terminal par deux passages souterrains.

Ce bâtiment est en parfait état et intéressant sur le plan architectural. Il est toutefois affecté d'un défaut assez grave : son manque de profondeur, qui résulte de sa conception initiale des années 70, où les maîtres d'œuvre ont testé le concept de rapprocher au maximum l'enregistrement et la livraison des bagages de la piste. L'exemple le plus connu de ce type d'aérogare est le terminal de l'aéroport de Lyon-St Exupéry. Depuis, le défaut majeur de cette conception a été mis en évidence (circulations internes latérales malaisées), très largement aggravé par les nécessités des contrôles de sûreté...

L'une des conséquences de l'étroitesse du bâtiment est la grande difficulté à pouvoir y insérer des activités commerciales, tant il est difficile de ménager à la fois les circulations indispensables et les boutiques en des emplacements pertinents et de surface suffisante. Cela trouve son incidence dans les faibles résultats financiers en matière de recettes commerciales...

Il apparaît difficile de remédier à ce défaut important, même au prix d'un élargissement coûteux pris sur la voie de circulation côté piste, investissement sans doute peu opportun compte tenu de l'évolution prévisible du trafic.

En dehors de l'entretien courant, aucun investissement n'est à prévoir dans la décennie qui vient, à deux exceptions près :

- l'adjonction côté nord d'une jetée permettant d'améliorer sensiblement le confort des embarquements et débarquements des commutants (avions de faible capacité mis en ligne essentiellement sur des transversales et des destinations à faible potentiel), voire aussi des vols low cost. La question du financement reste à régler avant de démarrer les travaux, mais le coût de ceux-ci ne devrait pas être très élevé compte tenu de la relative simplicité de cet équipement.
- le renouvellement, tous les cinq ans environ du matériel informatique équipant les banques d'enregistrement. Le matériel actuel a été mis en place en 2004.

Ces investissements n'ont pas fait l'objet jusqu'à présent d'une programmation ni d'un chiffrage précis de la part du gestionnaire.

#### 4.2.5. Matériel de Sécurité

Le matériel de sécurité aux filtres de police actuel est neuf et a été mis en place en 2007. Il convient de prévoir son remplacement tous les 7 ans environ, sauf modification des spécifications actuelles, bien entendu toujours possibles... sinon probables. Ce matériel

concerne non seulement les passagers mais aussi l'inspection à 100% des bagages de soute. Toutefois, cette charge sera prise en compte par la Taxe d'Aéroport.

#### 4.2.6. Aire de stationnement avions.

L'aire de stationnement avions a une surface de 100.000 m<sup>2</sup> et comporte 37 postes, dont six équipés de passerelles. Elle est actuellement en bon état. Il conviendra toutefois de prévoir une réfection lourde d'ici à une dizaine d'années.

#### 4.2.7. Parcs à voitures

Les parcs à voitures comptent un total de 3.500 places de stationnement pour les véhicules particuliers et pour les bus.

Ils sont actuellement bien dimensionnés et ne nécessitent pas d'investissements dans les années à venir, sinon l'entretien courant.

#### 4.2.8. Prestations aéronautiques (Assistance aéroportuaire)

Les prestations aéronautiques, aussi appelées « Assistance aéroportuaire » ou encore « handling » font partie du périmètre concédé, mais relèvent du domaine purement commercial à l'inverse de l'activité aéronautique de l'aéroport (atterrissage, décollage et stationnement des avions) qui, elle, est rémunérée par le produit de redevances. Elles font l'objet d'une réglementation internationale spécifique. Le gestionnaire de la plate-forme ne bénéficie en effet pas d'une exclusivité dans ce domaine qui peut être aussi exercé par les compagnies aériennes et/ou des sociétés privées spécialisées.

A Strasbourg, l'assistance en escale est assurée par la société AviaPartner et par la compagnie Air France. Elle couvre plusieurs missions :

- **Une mission technique**, consistant en la visite pré-vol des aéronefs.
- **Une mission « service de piste »** que l'on peut définir comme étant constituée par toutes les opérations liées sur l'aire de stationnement avion au chargement et au déchargement des aéronefs. Figurent également dans cette mission les manœuvres assistées des aéronefs (essentiellement le poussage lors du départ des postes de stationnement en « nose-in »).
- **Une mission « passage »** qui correspond aux opérations liées à l'intérieur de l'aérogare à l'enregistrement des passagers et de leurs bagages et à l'embarquement. Cette mission requiert la disposition de banques d'enregistrement, de matériels informatiques sophistiqués et d'installations de traitement des bagages, tous matériels et équipements fournis par l'aéroport. Nous avons vu plus haut (cf aérogare) qu'il conviendra de prévoir le maintien à niveau des systèmes informatiques.

#### 4.2.9. Autres équipements.

- **Aérogare de fret**

L'aéroport dispose d'une aérogare de fret d'une surface de 9.000 m<sup>2</sup>, avec environ 1.500 m<sup>2</sup> de bureaux dispersés dans différents bâtiments, et inoccupés au jour de notre passage. La capacité de traitement serait de l'ordre de 30.000 tonnes par an.

concerne non seulement les passagers mais aussi l'inspection à 100% des bagages de soute. Toutefois, cette charge sera prise en compte par la Taxe d'Aéroport.

#### 4.2.6. Aire de stationnement avions.

L'aire de stationnement avions a une surface de 100.000 m<sup>2</sup> et comporte 37 postes, dont six équipés de passerelles. Elle est actuellement en bon état. Il conviendra toutefois de prévoir une réfection lourde d'ici à une dizaine d'années.

#### 4.2.7. Parcs à voitures

Les parcs à voitures comptent un total de 3.500 places de stationnement pour les véhicules particuliers et pour les bus.

Ils sont actuellement bien dimensionnés et ne nécessitent pas d'investissements dans les années à venir, sinon l'entretien courant.

#### 4.2.8. Prestations aéronautiques (Assistance aéroportuaire)

Les prestations aéronautiques, aussi appelées « Assistance aéroportuaire » ou encore « handling » font partie du périmètre concédé, mais relèvent du domaine purement commercial à l'inverse de l'activité aéronautique de l'aéroport (atterrissage, décollage et stationnement des avions) qui, elle, est rémunérée par le produit de redevances. Elles font l'objet d'une réglementation internationale spécifique. Le gestionnaire de la plate-forme ne bénéficie en effet pas d'une exclusivité dans ce domaine qui peut être aussi exercé par les compagnies aériennes et/ou des sociétés privées spécialisées.

A Strasbourg, l'assistance en escale est assurée par la société AviaPartner et par la compagnie Air France. Elle couvre plusieurs missions :

- **Une mission technique**, consistant en la visite pré-voil des aéronefs.
- **Une mission « service de piste »** que l'on peut définir comme étant constituée par toutes les opérations liées sur l'aire de stationnement avion au chargement et au déchargement des aéronefs. Figurent également dans cette mission les manœuvres assistées des aéronefs (essentiellement le poussage lors du départ des postes de stationnement en « nose-in »).
- **Une mission « passage »** qui correspond aux opérations liées à l'intérieur de l'aérogare à l'enregistrement des passagers et de leurs bagages et à l'embarquement. Cette mission requiert la disposition de banques d'enregistrement, de matériels informatiques sophistiqués et d'installations de traitement des bagages, tous matériels et équipements fournis par l'aéroport. Nous avons vu plus haut (cf aérogare) qu'il conviendra de prévoir le maintien à niveau des systèmes informatiques.

#### 4.2.9. Autres équipements.

- **Aérogare de fret**

L'aéroport dispose d'une aérogare de fret d'une surface de 9.000 m<sup>2</sup>, avec environ 1.500 m<sup>2</sup> de bureaux dispersés dans différents bâtiments, et inoccupés au jour de notre passage. La capacité de traitement serait de l'ordre de 30.000 tonnes par an.

Aéroport	Passagers 2006	Surface Plate-forme ( en Hectares)	Surface aérogare (en m <sup>2</sup> )
Nantes	2.400.000	340	33.000
Strasbourg	2.000.000	270	21.000
Bâle- Mulhouse	4.000.000	536	60.000
Montpellier	1.300.000	440	14.000
Bordeaux	3.200.000	845	37.600

Nous pouvons faire immédiatement deux premières constatations :

- L'Aéroport de Strasbourg dispose - et de loin - parmi les aéroports qui lui sont comparables de la **plus petite plate-forme**
- L'aéroport de Strasbourg dispose, Montpellier excepté, de l'**aérogare la plus petite**.

Ces deux critères sont, à chaque fois, très nets.

Ramenés au passager/an, ces critères amènent aux ratios suivants :

Aéroport	Passagers/an / m <sup>2</sup> aérogare	Passagers/an /hectare
Nantes	72,7	7.059
Strasbourg	95,2	7.407
Bâle- Mulhouse	66,7	7.463
Montpellier	92,8	2.954
Bordeaux	85,1	3.787

On voit que, compte tenu de ses caractéristiques physiques modestes, l'aéroport de Strasbourg obtient des ratios de performance parmi les meilleurs de sa catégorie. Mais nous verrons plus loin que cette situation, et en particulier l'exiguïté de la plate-forme, constitue pour le futur un handicap certain.

#### 4.3.3. Comparaison financière : produits.

Il existe **trois catégories** principales de produits aéroportuaires :

- **les redevances aéronautiques** perçues par le gestionnaire de la plate-forme auprès des compagnies aériennes à l'occasion de l'usage direct qu'elles font des installations : redevance d'atterrissage calculée en fonction de la masse maximum de chaque aéronef au décollage, redevance de balisage, redevance de stationnement des aéronefs, redevance passager (au départ). Les tarifs varient en fonction de la nature du vol (national, européen, international).
- **La taxe d'aéroport perçue par l'Etat** et dont le produit est reversé selon des modalités complexes aux gestionnaires d'aéroports. Elle finance les dépenses liées aux questions de sûreté et de sécurité. Elle est assise sur les passagers.
- **Les redevances extra-aéronautiques** perçues par le gestionnaire à l'occasion de l'usage privatif fait de la plate-forme par certains usagers ou les passagers. Nous précisons plus loin les divers types de produits dont il s'agit.

Nous pouvons synthétiser les principaux produits d'exploitation de la manière suivante :

En milliers d'Euros

Aéroport	C.A*Total	Redevances Aéronautiques	Taxe d'aéroport	Redevances Extra aéro.
Nantes	31.845	9.467	9.356	13.022
<b>Strasbourg</b>	<b>28.088</b>	<b>6.647</b>	<b>8.459</b>	<b>12.982</b>
Bâle- Mulhouse	70.243	18.561	11.506	40.176
Montpellier	19.035	3.297	7.865	7.873
Bordeaux	43.270	11.651	12.538	19.081

\*Chiffre d'affaires, hors produits exceptionnels et subventions.

Il est intéressant, pour mener des comparaisons valides, de ramener ces produits au passager départ. Nous admettrons que le nombre de passagers au départ est la moitié du total annuel décompté. Les produits se présentent ainsi :

Euro/ pax Aéroport	C.A*Total	Red. Aéro.	Taxe d'aéroport	Extra aéro.
Nantes	26,54	7,88	7,80	10,86
<b>Strasbourg</b>	<b>28,08</b>	<b>6,64</b>	<b>8,46</b>	<b>12,98</b>
Bâle- Mulhouse	35,12	9,28	5,76	20,08
Montpellier	29,28	5,08	6,05	12,12
Bordeaux	27,04	7,28	7,84	11,92

De nombreux enseignements peuvent être tirés de ces comparaisons :

1. Le chiffre d'affaires total au passager est sensiblement le même sur les quatre aéroports métropolitains, Strasbourg étant en deuxième position. Bâle-Mulhouse réalise une bien meilleure performance globale, due essentiellement à des recettes extra aéronautiques bien supérieures.
2. On voit que les recettes aéronautiques qui correspondent aux redevances aéroportuaires (atterrissage, balisage, stationnement, passagers) ne représentent que de 20 à 30 % du total des recettes. C'est dire que les produits directement perçus sur l'activité aéronautique proprement dite sont parfaitement incapables de financer l'activité aéroportuaire. Cette évolution, commencée il y a plusieurs années déjà, ne fera que s'amplifier, en particulier en raison des pressions exercées par les compagnies sur les aéroports à ce sujet.
3. Compte tenu du mécanisme complexe de perception par l'Etat de la taxe d'aéroport et de sa restitution aux aéroports, éventuellement abondée par une dotation complémentaire de l'Etat, les chiffres figurant sous cette rubrique ne doivent pas être interprétés sur un seul exercice.
4. Les produits extra aéronautiques sont de l'ordre de 12 Euro / passager sur les quatre aéroports métropolitains, Strasbourg étant d'ailleurs en tête... cependant loin derrière l'aéroport binational. Cette différence de performance, qui n'est pas propre à Strasbourg, a de multiples causes dont l'analyse ne relève pas de la présente étude.

5. Parmi ces produits extra aéronautiques, il nous a semblé intéressant d'analyser plus finement les diverses recettes. Elles sont constituées :

- **des redevances d'usage** qui concernent essentiellement les banques, comptoirs et installations d'enregistrement, les parcs et garages, les installations et matériels de l'activité piste (passerelles, cars de piste, véhicules et matériels divers, les réseaux, les prestations de service industrielles (eau, évacuation des eaux usées, électricité, transport de l'information, confort climatique, nettoyage, réparations...)
- **des redevances domaniales** qui correspondent à la mise à disposition privative de terrains ou surfaces dans des bâtiments.
- **des redevances commerciales** qui correspondent à des pourcentages prélevés sur le chiffre d'affaires des commerçants exerçant leur activité sur l'aéroport et bénéficiant d'une exclusivité, parfois partagée, dont elles sont la contrepartie.

L'analyse des produits extra aéronautiques est la suivante :

En milliers d'Euros

Aéroport	C.A*Total	Extra aéro.	Extra aéro/ CA Total	Dont usage	Dont domaniales	Dont commerciales	Dom + com
Nantes	31.845	13.022	40,9 %	8.806	1.618	2.269	3.887
Strasbourg	28.088	12.982	46,2 %	6.584	2.784	1.490	4.274
Bâle-Mulhouse	70.243	40.176	57,2 %	23.110	11.020	5.807	16.827
Montpellier	19.035	7.873	42,1 %	4.721	1.491	1.536	3.027
Bordeaux	43.270	19.081	44,1 %	9.527	5.073	4.444	9.517

Ramenés au passager départ, les chiffres sont les suivants :

Euro/ pax Aéroport	C.A* Total	Extra aéro.	Dont usage	Usage/ Extra-aéro	Dont domaniales	Dont commerciales	Dom + com	D+C/ Extra-aéro
Nantes	26,54	10,86	7,34	67,6 %	1,34	1,90	3,24	29,8 %
Strasbourg	28,08	12,98	6,58	50,7 %	2,78	1,50	4,28	33,0 %
Bâle-Mulhouse	35,12	20,08	5,50	57,5 %	5,52	2,90	8,42	41,9 %
Montpellier	29,28	12,12	7,26	60,0 %	2,30	2,36	4,66	38,4 %
Bordeaux	27,04	11,92	5,96	49,9 %	3,16	2,78	5,94	49,8 %
Moyenne hors BM	27,74	11,96	6,78	57,0 %	2,40	2,14	4,02	37,8 %

1. **Les redevances d'usage** constituent l'essentiel des produits extra aéronautiques (de 50 à 60 %). Leur importance a tendance à croître avec la taille des aéroports, conséquence de « l'industrialisation » progressive des équipements sur les plateformes au fur et à mesure de leur croissance. La performance de Strasbourg est inférieure à la moyenne.
2. Avec 2,784 millions d'Euro de **recettes domaniales** et un ratio de 2,78 Euro par passager, l'aéroport de Strasbourg tire plutôt bien son épingle du jeu sur ce sujet. Ces recettes sont d'ailleurs en forte augmentation d'une année sur l'autre (+ 47 %

5. Parmi ces produits extra aéronautiques, il nous a semblé intéressant d'analyser plus finement les diverses recettes. Elles sont constituées :

- **des redevances d'usage** qui concernent essentiellement les banques, comptoirs et installations d'enregistrement, les parcs et garages, les installations et matériels de l'activité piste (passerelles, cars de piste, véhicules et matériels divers, les réseaux, les prestations de service industrielles (eau, évacuation des eaux usées, électricité, transport de l'information, confort climatique, nettoyage, réparations...)
- **des redevances domaniales** qui correspondent à la mise à disposition privative de terrains ou surfaces dans des bâtiments.
- **des redevances commerciales** qui correspondent à des pourcentages prélevés sur le chiffre d'affaires des commerçants exerçant leur activité sur l'aéroport et bénéficiant d'une exclusivité, parfois partagée, dont elles sont la contrepartie.

L'analyse des produits extra aéronautiques est la suivante :

En milliers d'Euros

Aéroport	C.A*Total	Extra aéro.	Extra aéro/ CA Total	Dont usage	Dont domaniales	Dont commerciales	Dom + com
Nantes	31.845	13.022	40,9 %	8.806	1.618	2.269	3.887
Strasbourg	28.088	12.982	46,2 %	6.584	2.784	1.490	4.274
Bâle-Mulhouse	70.243	40.176	57,2 %	23.110	11.020	5.807	16.827
Montpellier	19.035	7.873	42,1 %	4.721	1.491	1.536	3.027
Bordeaux	43.270	19.081	44,1 %	9.527	5.073	4.444	9.517

Ramenés au passager départ, les chiffres sont les suivants :

Euro/ pax Aéroport	C.A* Total	Extra aéro.	Dont usage	Usage/ Extra-aéro	Dont domaniales	Dont commerciales	Dom + com	D+C/ Extra-aéro
Nantes	26,54	10,86	7,34	67,6 %	1,34	1,90	3,24	29,8 %
Strasbourg	28,08	12,98	6,58	50,7 %	2,78	1,50	4,28	33,0 %
Bâle-Mulhouse	35,12	20,08	5,50	57,5 %	5,52	2,90	8,42	41,9 %
Montpellier	29,28	12,12	7,26	60,0 %	2,30	2,36	4,66	38,4 %
Bordeaux	27,04	11,92	5,96	49,9 %	3,16	2,78	5,94	49,8 %
Moyenne hors BM	27,74	11,96	6,78	57,0 %	2,40	2,14	4,02	37,8 %

1. **Les redevances d'usage** constituent l'essentiel des produits extra aéronautiques (de 50 à 60 %). Leur importance a tendance à croître avec la taille des aéroports, conséquence de « l'industrialisation » progressive des équipements sur les plateformes au fur et à mesure de leur croissance. La performance de Strasbourg est inférieure à la moyenne.
2. Avec 2,784 millions d'Euro de **recettes domaniales** et un ratio de 2,78 Euro par passager, l'aéroport de Strasbourg tire plutôt bien son épingle du jeu sur ce sujet. Ces recettes sont d'ailleurs en forte augmentation d'une année sur l'autre (+ 47 %

#### 4.3.5. Comparaison financière : capacité d'autofinancement et endettement

La situation des aéroports étudiés est la suivante :

En milliers d'euros

Aéroport	Endettement	Ratio endet./CA	Capacité d'autofinancement	Endettement/ cap d'autofinancement
Nantes	10.940	34,4 %	7.566	1,4
Strasbourg	8.386	29,9 %	5.802	1,4
BâleMulhouse	120.904	172,1 %	21.307	5,7
Montpellier	13.275	69,7 %	3.432	3,9
Bordeaux	36.764	85,0 %	9.911	3,7

Au vu de cette comparaison, on peut avancer que **sur ces points la situation de l'aéroport de Strasbourg est favorable** : faible endettement en valeur absolue et en valeur relative, et existence d'une capacité d'autofinancement de moyenne importance.

Par contre, l'aéroport de Bâle Mulhouse, qui vient de réaliser de très importants équipements connaît la situation des entreprises qui viennent d'investir lourdement et qui donc peuvent être très sensibles à un retournement de conjoncture...

#### 4.3.6. Evolution probable de la situation financière.

La situation actuelle de l'aéroport de Strasbourg est financièrement saine :

- L'exploitation est équilibrée
- L'endettement est faible

Mais l'avenir est moins brillant. En effet :

1. Des ombres se profilent sur l'équilibre d'exploitation : la perte d'environ 500.000 passagers par an va affecter toutes les recettes : recettes aéronautiques, recettes domaniales par l'activité des parcs et garages, recettes commerciales.

A cela s'ajoute les pressions des compagnies aériennes – et notamment des low-cost – sur le niveau des redevances aéronautiques. En général, elles ne sont pas disposées à payer plus de 10 à 12 euros tous services confondus par passager départ, c'est-à-dire assistance incluse, quand ce n'est pas 6, voire parfois moins encore.

Rappelons que le prix de revient actuel est de l'ordre de 28 Euros (hors assistance) sur lesquels les redevances extra-aéronautiques n'apportent que 12 euros environ...

2. Certes, des économies peuvent – et doivent – être réalisées. Cela peut être le cas :
  - en matière de SSLIA, dans la mesure où le niveau de protection pourrait être ramené de 7 à 5, si la taille de l'avion critique diminuait à la suite de la réduction de capacité unitaire des aéronefs sur la desserte de Paris,
  - en matière de réduction des effectifs (déjà entamée : 114 agents permanents en 2006 contre 123 en 2005 ).

On peut estimer que l'aéroport parviendra à conserver le grand équilibre jusqu'à un niveau de trafic de l'ordre de 1,5 million de passagers. Cet objectif sera très difficile à atteindre en dessous de ce seuil et pour un développement axé sur les low-cost.

**Une politique de développement du trafic passera donc inéluctablement par la recherche de financements d'équilibre d'exploitation extérieurs que seules les collectivités locales seront en mesure d'apporter**

3. Et cela d'autant plus qu'il sera difficile de trouver des recettes de substitution en matière de redevances domaniales : une fois terminée la mise sur le marché des terrains et bâtiments de l'ancienne base aérienne et de la « marguerite » remise en 1994 à l'aéroport civil, la plate-forme de l'aéroport, très contenue **dans une surface minimaliste de 270 hectares**, ne laisse aucune possibilité de réaliser des opérations de zones d'activité dont il pourrait être retiré des revenus de location, à l'exception du projet Aéroport (voir plus bas).
4. A cela s'ajoute aussi la difficulté d'accroître les revenus commerciaux : baisse du trafic passager, bâtiment d'aérogare mal adapté à un véritable développement commercial (cf. chapitre sur les questions techniques ). La seule possibilité de quelque importance semble bien se situer à proximité de l'aérogare elle-même.

#### 4.4. LIGNES DESSERVIES

Les villes desservies directement depuis Strasbourg sont les suivantes :

##### France (15) :

- Paris (CDG et Orly)
- Bordeaux (4/jour)
- Clermont-Ferrand (2/jour)
- Lille (3/jour)
- Lyon (5/jour)
- Marseille (4/jour)
- Nantes (3/jour)
- Nice (2/jour)
- Rennes (2/jour)
- Toulouse (4/jour)
- Corse (Ajaccio, Calvi, Bastia, Figari: 1 ou 2/ semaine)

##### Union européenne (7) :

- Amsterdam (OSP, 2/jour)
- Bruxelles (3/jour)
- Bucarest (2/semaine)
- Copenhague (OSP, 2/jour)
- Londres (3/jour)
- Madrid (OSP, 1/jour)
- Milan (OSP, 2/jour)
- Munich, Vienne : fermées en 2007

- Prague (OSP) : à partir de mars 2008.

#### Autres destinations (5) :

- Casablanca (4/semaine)
- Djerba (1/semaine)
- Istanbul (2/semaine)
- Moscou (1/jour)
- Tunis (2/semaine)

#### Vois charter :

Une offre assez significative existe déjà au départ de Strasbourg vers la Turquie (Izmir, Bodrum, Antalya), la Grèce (Heraklion), Chypre, l'Espagne (Baléares), la Bulgarie (Varna), le Maroc (Marrakech) ainsi que Shannon en Irlande et Oslo en Norvège (19 destinations au total). D'autres destinations sont prévues : Canaries, Egypte, etc.

Mais le trafic charter ne représente que 75 211 passagers, soit 4 % du trafic total (chiffres 2006)

#### Villes desservies depuis Strasbourg Entzheim (2006)



#### 4.5. TRAFICS

Le tableau suivant montre la stagnation du trafic de Strasbourg-Entzheim, qui contraste avec le trafic en pleine croissance de ses concurrents les plus proches, Bâle-Mulhouse et Karlsruhe/Baden-Baden.

La raison est bien connue : c'est l'implantation de compagnies low cost dynamiques sur ces deux dernières plate-formes, une manne qui a échappé à Strasbourg à la suite de l'affaire Ryanair.

**Trafics passagers comparés de Strasbourg-Entzheim, Bâle-Mulhouse et Baden-Baden**

	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2003
Strasbourg-Entzheim	2 065 324	1 942 296	1 954 746	2 032 957	1 732 000	-16,1 %
Bâle-Mulhouse	2 486 779	2 545 527	3 315 696	4 016 516	4 273 000	+71,8 %
Karlsruhe Baden-Baden	292 456	623 052	711 898	835 809	979 000	+234 %

Après avoir stagné pendant plusieurs années autour de 2 millions de passagers, le trafic passagers de Strasbourg-Entzheim commence à fléchir en 2007 à la suite de la mise en service du TGV Est, comme prévu. Le trafic devrait se stabiliser à environ 1,5 million de passagers en rythme annuel, en raison de la chute de moitié du trafic sur les lignes Air France Paris-Strasbourg. C'est la ligne Orly-Strasbourg qui a ressenti le plus le choc (-56 % en rythme annuel), davantage que la ligne CDG-Strasbourg qui résiste mieux en raison du rôle de hub de CDG (-30 % en rythme annuel).

Pour réajuster son offre en conséquence, Air France a réduit ses vols de 16 à 12 vols/jour (8 sur Orly et 4 sur CDG au lieu de 12 et 4 respectivement; la desserte de CDG restant donc inchangée). En outre, le transporteur national met en service des avions plus petits pour réduire son offre de sièges à proportion des trafics.

Ce n'est pas tant la faiblesse (relative) du trafic global qui constitue un problème, que la structure de celui-ci, essentiellement franco-français comme le montrent les chiffres suivants :

**Répartition géographique du trafic de Strasbourg-Entzheim (2006)**

Origine/destination	% passagers
Paris	49,4 %
Métropole	33,6 %
Union européenne	9,1 %
Autres	7,9 %

Ainsi, Paris à lui seul représentait avant l'effet TGV Est la moitié des trafics de Strasbourg-Entzheim, un facteur évident de fragilité.

Compte tenu du rôle de capitale européenne de Strasbourg et de sa position géographique, la faiblesse des trafics vers l'UE a de quoi surprendre. Nantes fait deux fois mieux (20 % du trafic régulier global), de même que Bordeaux dont 30% du trafic est sur l'international. Il est vrai qu'aucune de ces deux villes n'a d'aéroport concurrent low cost à proximité.

Cette situation est d'autant plus préoccupante que les trafics vers l'UE baissent. Après avoir atteint près de 250 000 passagers en 1999, ils ne représentent plus que 184 000 passagers en 2006 (et même 145 000 en 2005). La raison en est la suppression d'un certain nombre de vols, mais aussi le faible remplissage des avions là où les liaisons existent encore.

L'exemple de Londres est éloquent: là où Air France transportait 55 000 passagers en 1996, elle n'en transportait plus que 37 000 en 2006. A titre de comparaison et pour montrer le potentiel de cette ligne, Ryanair a transporté 154 000 passagers en 11 mois d'activité. Il est clair que le différentiel passe maintenant par Baden-Baden, sur...Ryanair, pour profiter de tarifs beaucoup plus intéressants. Là aussi, Air France adapte son offre de sièges à ce trafic

déclinant en remplaçant ses avions de 50 places par des Dornier à turbopropulseurs de 30 sièges seulement, et essaye de renforcer un peu son attractivité en desservant désormais London City au lieu de Stansted.

La situation n'est pas plus brillante sur Bruxelles, destination nécessaire pour Strasbourg en raison du rôle de Bruxelles comme siège d'institutions européennes. En effet le trafic a chuté de 104 000 passagers en 1999 à 45 000 en 2006 (et même 28 000 en 2002). Une reprise semble toutefois se dessiner grâce à un nouveau système de tarification plus incitative mis en place le 25 mars 2007.

Sur Amsterdam le trafic avait atteint 33 000 passagers en 1997, avant de s'effondrer irrésistiblement depuis : 12 000 en 2001, 3 000 en 2002, puis un petit rebond en 2006 (20 000 pax).

Vienne n'a jamais dépassé 13 000 passagers, Rome 9 000 (en 1995), Madrid Munich et Milan 21 000 chacune, etc.

Conséquence de ces maigres trafics, les vols vers les métropoles européennes ont un faible coefficient de remplissage et sont généralement déficitaires. Selon un rapport récent de la Chambre régionale des Comptes portant sur les lignes sous OSP, ils ont varié entre 19,20 % et 37,20 % sur la période 2001-2005, ce qui est très insuffisant. Le coût moyen par passager pour la collectivité s'est élevé, selon le même rapport, à 87,43 euros; et même 130 euros sur Strasbourg-Copenhague. Autres exemples cités par nos interlocuteurs : Il n'y avait que 12 à 13 passagers par vol sur Strasbourg-Vienne avant fermeture ; 37 % de taux d'occupation et 1,5 M euros de pertes sur Munich avant fermeture; sur Londres (la plus grande agglomération d'Europe) Air France dit faire des pertes avec des avions de 50 places ; 6 passagers par vol sur Strasbourg -Bucarest (Romavia)... Seule la liaison Strasbourg - Bruxelles (Brussels Airlines) enregistrerait de bons résultats, mais avec une bonne partie des sièges à tarification low cost. Peut-être y a-t-il là un modèle à suivre ?.

L'échec de ces liaisons intra-européennes s'explique et se traduit à la fois par leur caractère chaotique, avec des liaisons qui s'arrêtent, puis qui redémarrent pour s'arrêter à nouveau à l'occasion de la fin d'une OSP ou de la faillite du transporteur. L'historique figure en annexe : il est suffisamment éloquent pour justifier de remettre à plat tout le système, sans toutefois remettre en cause le principe des OSP, lié au rôle européen de Strasbourg.

#### 4.6. PERSPECTIVES

Les perspectives de Strasbourg-Entzheim ne sont a priori pas très encourageantes :

- Le potentiel de voyageurs dans la zone de chalandise de l'aéroport est faible : de l'ordre de 2 millions d'habitants, soit la moitié de Bâle-Mulhouse, mais avec la moitié de ce potentiel en Allemagne, et l'effet frontière lié.
- Strasbourg-Entzheim est soumis à une très 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 ; et rien ne permet d'espérer que cette situation pourrait s'améliorer dans l'avenir, bien au contraire puisque les compagnies low cost affluent à Baden et à Bâle et ouvrent sans cesse de nouvelles lignes.
- Strasbourg-Entzheim reste trop franco-français (forte dépendance envers Air France) ; avec des dessertes vers les grandes métropoles européennes très insuffisantes, ce qui constitue un problème pour les institutions européennes...même si les Parlementaires ont résolu le problème en allant prendre leur avion ailleurs (avec les taxis mis à leur disposition par la Ville de Strasbourg et le Département du Bas-Rhin).

- Les OSP sont coûteuses (23 M € sur 2007-2009), et ne donnent pas de résultats à la hauteur de leur coût, si on ramène celui-ci au nombre de passagers transportés.
- Les redevances et taxes aéroportuaires sont beaucoup plus élevées que chez les concurrents, et l'écart sera difficile à combler (voir nos propositions), notamment en raison des charges liées à la sûreté. Ceci entraîne un coût par passager *inacceptable pour les low costs*.

Mais il y a aussi des motifs d'optimisme :

- De nouvelles liaisons continuent de s'ouvrir : Bucarest (avec Romavia) ; bientôt Prague (OSP avec CSA, à partir du 31 Mars 2007).
- Certaines niches n'ont pas encore été complètement explorées, telles que le trafic charter (vers les pays du bassin méditerranéen), pour les vols où le low cost n'est pas pertinent (destinations vacances).
- Certaines plates-formes concurrentes pourraient avoir bientôt des problèmes de capacité, compte tenu de leur taux de croissance, ou atteindre le seuil auquel l'offre va dépasser le potentiel de demande (ex. Bâle-Mulhouse). Dans les deux cas Strasbourg-Entzheim pourrait alors présenter un nouvel attrait pour les compagnies.
- Le nouveau mode de remboursement des Parlementaires européens aux frais réels rendra moins intéressant pour eux le détour par un aéroport low cost, sur les destinations desservies au départ de Strasbourg.
- L'amélioration de la liaison entre Strasbourg et l'aéroport (TER puis tram-train cadencé au quart d'heure), et à plus long terme la réalisation du Grand Contournement Ouest, faciliteront l'accès à Strasbourg-Entzheim et accroîtront donc son attractivité.
- Le changement de statut de l'exploitant de l'aéroport, envisagé par la CCI pour 2009, permettra de donner plus de moyens à l'aéroport pour rebondir.
- Enfin, la qualité des installations et surtout de la gestion de l'aéroport est reconnue par tous les interlocuteurs que nous avons rencontrés.

## **5 PISTES D'AMELIORATION**

---

### **5.1. REDUIRE LES COUTS AU PASSAGER**

Comme nous l'avons vu, ce sont les compagnies low cost qui assurent le succès et la croissance des aéroports concurrents de Strasbourg-Entzheim (et de beaucoup d'autres aéroports en Europe).

Or aucune de celles-ci n'a accepté à ce jour de venir à Strasbourg, en raison des taxes d'aéroport trop élevées, si l'on excepte l'expérience malheureuse de Ryanair.

La conclusion est donc évidente : il faut réduire les coûts au passager que celles-ci doivent supporter, pour les inciter à venir s'installer à Strasbourg-Entzheim.

**Attirer des compagnies low cost à Strasbourg est directement lié au problème du coût de la touchée, donc à un problème tarifaire. Or, les aéroports français dans leur ensemble sont très mal placés en ce domaine, principalement en raison des contraintes et des coûts de sécurité/ sûreté qui en découlent et qui leur sont imposés par l'Etat.**

Nous avons vu plus haut que le prix de revient d'un passager départ sur l'Aéroport de Strasbourg est de l'ordre de 28,5 euros montant auquel il convient d'ajouter les frais d'assistance aéroportuaire pour environ 4,5 à 6,5 € soit un total de **33 à 35 euros**. (coût économique global).

Les recettes extra-aéronautiques, rapportées au passager départ, procurent environ 13 euros.

Il reste donc à financer 20 à 22 euros par passager, ce que font normalement les compagnies. Or, les compagnies low cost, dans le meilleur des cas, ne sont prêtes à payer que de 10 à 12 euros par passager assistance incluse.

Il convient donc de trouver des ressources permettant de combler un écart qui peut varier de 8 à 12 euros. Cet écart peut monter jusqu'à 20 ou 22 euros dans le cas de Ryanair qui ne semble disposée à revenir à Strasbourg qu'à condition de ne plus rien payer...

Quelles peuvent être les pistes pour y parvenir ? Elles sont de deux natures différentes : d'une part l'amélioration de la gestion et des ressources propres de l'aéroport : c'est l'objet des deux premières propositions; d'autre part l'aide financière de collectivités locales : c'est l'objet des deux propositions suivantes.

1. Il peut être demandé **un effort de gestion supplémentaire à l'exploitant aéroportuaire** : des économies peuvent être trouvées notamment sur SSLIA si le niveau de sécurité est adapté à la diminution de la taille des aéronefs desservant l'aéroport. Un gain de 10 % sur les charges actuelles permettrait de gagner 2 à 3 euros.
2. L'Aéroport devrait pouvoir **augmenter ses recettes extra-aéronautiques** (voir paragraphe suivant). Une recette complémentaire de l'ordre de 2 à 3 euros par passager départ ne nous semble pas utopique.

3. Le troisième axe de prise en charge concerne les "aides au marketing" qui peuvent être attribuées par les collectivités aux compagnies low cost pendant les 3 premières années d'exploitation de nouvelles lignes. Les dispositions prises par la Commission Européenne limitent ces contributions à un maximum de 300.000 euros par ligne et par an pendant cette période. Il est stipulé par ailleurs que ces aides doivent reposer sur la "règle de l'investisseur avisé", c'est-à-dire que le retour sur investissement doit être assuré et largement supérieur, et que l'utilisation des fonds doit être clairement vérifiable et conditionnée par la réalisation effective des engagements de trafics. La présence d'un bailleur de fonds privé dans le tour de table constituerait à cet égard une garantie de sérieux.

*"L'idée qui préside à la nouvelle réglementation est que l'aéroport qui décide d'octroyer des aides publiques à une compagnie aérienne doit agir comme le ferait un investisseur privé avisé utilisant ses ressources propres et disposant d'un plan d'affaires. Néanmoins, si un aéroport décide d'octroyer des aides publiques à une compagnie, en allant au-delà du seul intérêt commercial, par exemple afin de désenclaver une région, ces aides pourront être acceptées si elles servent à partager (dans la limite de 30 à 50 %) les coûts additionnels liés à l'ouverture de la nouvelle ligne (dépenses de marketing ou frais d'installation sur le site). Les aides doivent être dégressives dans le temps et avoir une durée maximale de 3 ans" (Actualité Européenne, 10/09/2005)*

Sur la base d'environ 40.000 passagers au départ pour un vol quotidien, cette contribution représente environ 7,50 euros par passager.

**Des études permettant de chiffrer les retombées socio-économiques de la création de telle ou telle ligne pour l'agglomération de Strasbourg devraient être réalisées afin de démontrer à la Commission la justification des aides apportées. Elles constitueraient aussi un outil d'aide à la décision en permettant de choisir les lignes à aider en priorité sur la base de leur utilité réelle pour Strasbourg et sa région.**

il convient à ce sujet de citer l'art.5.2 des "lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux"<sup>1</sup> :

*"Toute compagnie aérienne proposant un service à une entité publique souhaitant accorder une aide au démarrage doit remettre, lors de l'expression de sa candidature, un plan d'affaires démontrant la viabilité, pendant une période substantielle, de la ligne après l'extinction de l'aide. Une analyse d'impact de la nouvelle route sur les lignes concurrentes devra être réalisée par l'entité publique avant l'octroi de l'aide au démarrage".*

Autrement dit, on ne devrait jamais voir une ligne fermer à l'expiration de l'aide.

Toutefois, il sera nécessaire de faire coexister ce type d'aides avec les OSP actuelles, au moins pour quelques années. En effet les OSP permettent une intervention beaucoup plus directe et ciblée des pouvoirs publics.

On pourrait donc avoir 2 types d'incitations financières :

- Les OSP pour certaines liaisons jugées stratégiques pour Strasbourg, mais dont l'équilibre économique semble impossible à atteindre (exemple : Francfort);
- Les aides marketing pour les autres liaisons.

<sup>1</sup> Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux, 2005/C312/01, publié au JOUE du 9/12/2005.

4. **Le quatrième axe serait la compensation des charges de sécurité-sûreté.** En effet, l'une des charges importantes a trait aux obligations de sécurité/sûreté imposées par l'Etat. La taxe d'Aéroport, perçue par l'Etat, et reversée au terme d'une procédure un peu compliquée, est chargée de financer ces charges. En 2006, elle s'est élevée à environ 8,50 euros par passager. En 2007, pour la classe d'aéroport dans laquelle se situe Strasbourg, son montant a été de 11 euros par passager. Son montant sera de 11,88 Euro en 2008 et 2009. Cette taxe est à la charge des compagnies aériennes.

L'un des moyens de réduire la charge des compagnies consisterait à ce que cette taxe d'aéroport soit prise en charge partiellement par des fonds publics (à l'exception de la tarification minimum soit 3,48 euros). Ainsi la charge des compagnies se trouverait réduite de **8,40 euros**.

Il y a cependant une difficulté importante à ce sujet. En effet, afin de maintenir l'égalité de traitement entre toutes les compagnies il serait nécessaire que les collectivités locales prennent en charge la taxe d'aéroport pour toutes les compagnies. Avec un trafic de l'ordre de 750.000 passagers / an au départ, le budget à prévoir serait alors conséquent :  $750.000 \times 8,40 \text{ euros} = 6.300.000 \text{ euros}$  (dans le cas d'une prise en charge au maximum autorisé).

Ainsi, avec les 3 premières modalités décrites ci-dessus l'écart d'une douzaine d'euros que les compagnies low cost ne veulent pas prendre en compte pourrait être comblé.

Un point important de la réglementation européenne est à souligner<sup>2</sup> : au dessous du seuil de 2 millions de passagers par an (ce qui est désormais le cas de Strasbourg-Entzheim), le gestionnaire d'aéroport jouit d'une plus grande liberté pour compenser ses revenus et ses pertes, ce qui pourrait impliquer une plus grande latitude pour les aides d'Etat.

En outre, il est stipulé dans le même texte que

*"un gestionnaire d'aéroport peut pratiquer des tarifs différents sur les charges d'assistance facturées aux compagnies aériennes si ces différences de tarifs reflètent des différences de coûts liées à la nature ou à l'ampleur des services rendus".*

La création d'une mini-aérogare low cost dans l'ancienne gare de fret et qui utiliserait aussi la nouvelle jetée nord pourrait donc être envisagée pour bénéficier de cette faculté.

Pour conclure, à partir du moment où l'Aéroport de Strasbourg peut mettre sur le marché une offre dont le coût est de l'ordre de 10 à 12 euros par passager au départ, des discussions sérieuses avec les compagnies low cost peuvent enfin être envisagées.

## 5.2. ACCROITRE LES RECETTES EXTRA-AERONAUTIQUES

Les recettes aéronautiques étant liées au trafic de l'aéroport, elles vont nécessairement baisser dès cette année avec l'effet du TGV Est sur le trafic de Strasbourg-Entzheim.

Il est donc indispensable de trouver des ressources complémentaires pour compenser cette baisse, et pour permettre de réduire les charges supportées par les compagnies aériennes, sans que ceci se traduise par un déficit accru pour la plate-forme aéroportuaire.

Ceci pourra se faire notamment en **augmentant les produits domaniaux**.

<sup>2</sup> Texte cité, Art. 4.3

Trois possibilités sont offertes pour cela :

1. La poursuite de la mise sur le marché des bâtiments de l'**ancienne base militaire**. A ce sujet, l'achèvement du transfert des terrains militaires à la concession civile **devient une priorité**.
2. **La création d'un centre d'activité** qui pourra inclure des bureaux, des salles de réunions et un hôtel à proximité immédiate de l'aérogare. Tous les grands aéroports et beaucoup d'aéroports de taille moyenne possèdent de tels centres. C'est le cas notamment de l'aéroport de Baden, qui possède un business center important.

Le projet **Aéropole** de la CCI constitue à cet égard une solution apparemment intéressante, méritant d'être étudiée de manière concertée.

Ce complexe de 15.000 m<sup>2</sup> (dont 5.000 m<sup>2</sup> pour l'hôtel) situé sur l'actuel parking P2 comprendrait :

- 5 470 m<sup>2</sup> de bureaux, plus 600 m<sup>2</sup> occupés par la CCI, le WTC (World Trade Center) et les services export de la CCI.
- un centre d'affaires de 1.000 m<sup>2</sup>
- un auditorium de 250 places
- 3 espaces polyvalents de 300 m<sup>2</sup> chacun
- un hôtel 3 ou 4 étoiles de 80 à 100 chambres, avec restaurant

Ce complexe devrait être ouvert à la fois aux usagers de l'aéroport et aux autres personnes. Il permettra d'ouvrir l'aéroport sur son environnement socio- économique, en étant complémentaire des autres centres de congrès et de conférences de l'agglomération, car il n'aura pas la même dimension.

A titre de comparaison, le Palais des congrès de Strasbourg totalise 50 000 m<sup>2</sup> de surfaces (avec les espaces affectés aux expositions), dont 2 auditoriums de 3 000 places au total (un de 2 000 m<sup>2</sup> et un de 1 000 m<sup>2</sup>), contre 2 000 m<sup>2</sup> pour l'Aéropole

3. La plate-forme aéroportuaire est, rappelons-le, particulièrement exigüe et ne permet pas actuellement de développer des **zones d'activités liées à l'activité aérienne**. L'acquisition d'une trentaine d'hectares, par exemple au-delà de la voie ferrée et qui seraient inclus dans le périmètre aéroportuaire, permettrait à terme de conforter de manière durable et sans impacter directement les finances publiques, les comptes du concessionnaire.

Par ailleurs, la mise en conformité de la plate-forme va nécessiter l'acquisition de quelques terrains à l'est et au sud de la piste. Il y aurait peut être là aussi une opportunité pour dégager quelques terrains qui pourraient faire l'objet d'une exploitation à vocation domaniale.

4. Ainsi, l'objectif de doublement des produits domaniaux ne semble pas inaccessible (rappelons que les produits sont actuellement de l'ordre de 3 millions à Strasbourg, contre 5 à Bordeaux et 11 à Bâle-Mulhouse). Ramené au passager il pourrait donc être obtenu des recettes complémentaires de l'ordre de 2 à 3 euros.

Enfin, cette source de recettes complémentaires est sans doute indispensable pour attirer des partenaires privés dans une SEA, pour compenser les faibles trafics attendus dans les années à venir.

### 5.3. AMELIORER LA GOUVERNANCE

Nous évoquons sous ce titre les mesures qui permettraient d'améliorer la gestion de l'aéroport et son attrait vis à vis des partenaires potentiels : collectivités locales, investisseurs privés et compagnies aériennes.

#### 5.3.1. Rappel du cadre général

L'Aéroport de Strasbourg connaît aujourd'hui la situation de tous les aéroports de province français qui appartenaient à l'Etat et qui étaient gérés par les Chambres de commerce et d'industrie. Ces dernières, concessionnaires de l'Etat, lui rendaient officiellement compte de leur gestion, **et à lui seul.**

Or, les collectivités locales étaient souvent appelées à participer au financement d'installations que la situation financière de « leur » aéroport ne permettait pas de supporter, l'Etat, de son côté, se désengageant financièrement progressivement de ce secteur. Si les dites collectivités locales siégeaient bien au sein de la commission consultative économique, lieu de concertation entre les usagers et « l'autorité aéroportuaire », aucun lien juridique n'existait entre elles et la CCI et les relations ne valaient que par la qualité des contacts entre les hommes. Des lieux de concertation ont été ici et là plus ou moins formalisés, dont les appellations -conseil d'administration, comité directeur, comité de pilotage, etc - ne correspondaient en fait à aucun contenu juridique.

D'où une « insatisfaction » croissante des collectivités, bailleuses de fonds sans possibilités d'exercer un réel contrôle.

La situation a récemment évolué. En effet :

- Par la loi du 13 Août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, et plus particulièrement son article 28, l'Etat a transféré la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion de la plupart des aérodromes civils lui appartenant aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures. Ainsi les collectivités exercent-elles désormais les charges et prérogatives du propriétaire et donc du concédant lorsqu'elles n'exploitent pas elles-mêmes les plate-formes. Ainsi ces dernières sont-elles bien devenues « leurs aéroports ».
- Cependant, la loi du 20 Avril 2005 relative aux aéroports prévoit diverses dispositions applicables aux grands aéroports régionaux d'intérêt régional ou international **dont l'Etat a gardé la propriété** et dont la gestion est concédée à une chambre de commerce et d'industrie.

- La liste de ces aéroports est énumérée par un décret en Conseil d'Etat. Strasbourg y figure en septième position sur un total de huit en métropole.
- A la demande de chaque chambre de commerce et d'industrie concernée, l'autorité administrative peut autoriser la cession ou l'apport de la **concession aéroportuaire** à une société dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la CCI titulaire de la concession cédée.

C'est à la lumière de ces deux nouveaux textes qu'il convient d'analyser la création d'une société d'exploitation aéroportuaire pour l'aéroport de Strasbourg.

### 5.3.2. Création d'une société d'exploitation aéroportuaire

Rappelons tout d'abord que le texte de 2005 donne au seul concessionnaire actuel, la CCI, l'**initiative de la création** de cette société.

La Chambre de Commerce de Strasbourg bénéficie de la part de l'Etat d'une concession qui expire le 31 Décembre 2016. En théorie, la chambre de commerce pourrait attendre jusqu'en 2014 ou 2015 pour solliciter la création de cette société. Telle ne semble pas être l'intention du Président de la chambre de commerce qui nous a fait verbalement savoir qu'il était disposé à engager des discussions à ce sujet en 2009, voire même dès le second semestre 2008.

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 lors du renouvellement de la concession et d'être assurée de continuer à participer à la gestion de cet équipement structurant.

La répartition du capital initial prévu par l'Etat est de 60 % pour l'Etat, 25 % pour la CCI, 15 % pour l'ensemble des collectivités locales. Cette répartition au moment de la création de la société n'est pas susceptible de modification et cela principalement en ce qui concerne la part de l'Etat.

L'Etat n'a pas vocation à conserver sa participation de 60 %. Toutefois, il a pris vis-à-vis de l'UAF (Union de Aéroports Français, qui regroupe les gestionnaires des aéroports) l'engagement de maintenir jusqu'au 31 Décembre 2013 une majorité d'actionariat public, ce qui revient à dire qu'il s'oblige à conserver jusqu'à cette date une participation d'au moins 10,01 %.

Par ailleurs, compte tenu de l'obligation de fournir, lors d'une cession éventuelle, au moins un bilan de la société, il est techniquement impossible à l'Etat de céder avant la mi 2010 sa participation dans une société qui, au mieux, serait créée courant 2008, sauf à prévoir une création avec effet rétroactif au 01/01/08, ce qui pourrait faire gagner un an environ.

Les modalités de cession des participations de l'Etat dans les sociétés d'exploitation aéroportuaires ne sont pas encore officiellement arrêtées, ce qui permet de penser qu'aucune cession ne pourra intervenir pour les SEA déjà créées avant le premier janvier 2009 au mieux.

### 5.3.3. Evolution de l'actionnariat de la société d'exploitation aéroportuaire.

La question qui peut être posée est celle de savoir si l'Etat trouverait ou non un ou des investisseurs intéressés par le rachat de sa participation dans le cas de Strasbourg, alors que cet aéroport est confronté à de sérieuses incertitudes quant à l'évolution de son trafic, et par conséquent quant à son équilibre financier. La réponse est positive : plusieurs groupes qui souhaitent investir dans la gestion aéroportuaire, et que nous avons contactés, nous ont fait connaître leur intérêt. C'est justement cette situation éventuellement difficile dans un proche avenir qui leur permettrait, disent-ils, de faire valoir leur savoir-faire, principalement en matière de marketing et de développement du trafic.

Dès la création de la société il peut être envisagé d'autres évolutions de l'actionnariat, notamment en ce qui concerne la répartition entre la chambre de commerce et les collectivités territoriales. Mais il nous semble que la question principale ne réside pas dans ce point. En effet, l'influence réelle des actionnaires minoritaires ne réside pas dans l'importance de leurs participations mais dans les termes du **pacte d'actionnaires** qui aura été préalablement négocié entre les différents acteurs. Ce pacte d'actionnaires, conclu également avec l'Etat, devrait prévoir les principales modalités de retrait de ce dernier et définir les principales modalités de cession de sa participation. Il définira également « les règles du jeu » entre la CCI et les collectivités.

Les sociétés d'exploitation aéroportuaires ont donc pour vocation d'introduire à terme des acteurs privés qui pourraient prendre le contrôle de ces sociétés en leur insufflant les critères de gestion et d'exploitation du privé.

### 5.3.4. Les SEA et l'amélioration de la gestion

La question qui est posée par la création des sociétés d'exploitation aéroportuaires est celle de savoir si les dites sociétés sont susceptibles d'apporter de réelles améliorations par rapport à la gestion actuelle des aéroports concernés.

Il est très généralement reconnu aux chambres de commerce un savoir-faire technique certain et une bonne gestion de leurs concessions. Les avis sont plus partagés sur le développement des trafics aériens. Encore faut-il bien voir que les aéroports sont loin de détenir en ce domaine toutes les cartes. En effet, la décision finale d'ouvrir et d'exploiter des lignes aériennes appartient au premier chef aux compagnies aériennes et à certains intervenants comme les tour operators. En dehors des liaisons intra-européennes, les droits de trafics délivrés par les états et/ou l'Union existent encore et l'intervention des Etats reste forte. On peut toutefois penser que 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.

Il faut souligner que les aéroports sont désormais dans le domaine concurrentiel ainsi que nous allons l'analyser ci-après. Il apparaît donc normal que la forme de leur gestion devienne plus « commerciale » et de ce point de vue la création des SEA va dans le bon sens.

Enfin, la création de la SEA de l'aéroport de Strasbourg nous apparaît comme étant un préalable indispensable à la formalisation d'un éventuel partenariat avec l'aéroport de Baden.

## 5.4. OPPORTUNITE D'UN PARTENARIAT AVEC L'AEROPORT DE BADEN

### 5.4.1. Considérations générales

Strasbourg-Entzheim subit une très forte concurrence de la part de l'aéroport de Karlsruhe/Baden, situé à seulement quelques kilomètres de l'autre côté de la frontière.

Comme on le sait, l'aéroport de Karlsruhe/Baden connaît une croissance très rapide, qui s'explique par des charges aéroportuaires très basses et le développement consécutif des vols low cost de Ryanair, puis Air Berlin et quelques autres transporteurs.

Face à cette situation, la solution d'un partenariat avec l'aéroport de Baden-Baden pourrait être envisagée. La justification de cette alliance serait de mettre en commun un certain nombre de moyens et d'arriver à une certaine répartition des vols entre les deux plate-formes.

Mais cette option supposerait de répondre au préalable à un certain nombre de questions, telles que :

- **Quels seraient les avantages pour Strasbourg ? pour Baden ? et pour les compagnies aériennes ?** Un bon accord ne peut reposer en effet que sur une démarche gagnant-gagnant.
- **Quelle pourrait être la répartition des rôles entre les deux plate-formes ?** Les vols low costs à Baden et les autres vols à Strasbourg ? c'est déjà le cas actuellement. Transférer certains vols low costs à Strasbourg ? Ceci suppose que les compagnies aériennes acceptent; ce qui pose le problème des disparités de redevances entre les deux aéroports. On pourrait plutôt imaginer une répartition géographique des rôles, en faisant jouer les complémentarités qui peuvent exister.
- **Quel pourrait être le montage juridique et financier ?** Nous allons décrire succinctement diverses solutions possibles.

### 5.4.2. Les diverses formes possibles d'un accord de partenariat

- Le premier niveau pourrait consister en un simple accord de partenariat qui consisterait en une sorte de pacte de non agression et qui viserait à mettre en commun certains outils : matériels, actions de promotion, etc....
- Le deuxième niveau pourrait consister en une prise de participation de l'aéroport de Baden dans la future société d'exploitation aéroportuaire de Strasbourg.
- Le troisième niveau pourrait consister en une prise de participation croisée entre les deux aéroports ou plutôt entre leurs deux sociétés d'exploitation ( et non pas entre leurs deux propriétaires ).
- Le quatrième niveau pourrait consister dans la création d'une société d'exploitation bi-nationale qui gérerait les deux plates-formes : Strasbourg et Baden. Chaque plate-forme continuerait à appartenir à son propriétaire actuel, l'Etat français pour Strasbourg et les collectivités territoriales locales allemandes (Land et communes) pour Baden. Cette solution se

rapprocherait apparemment de celle mise en œuvre à Bâle-Mulhouse, mais en serait en fait bien différente.

#### 5.4.3. Que penser de ces diverses pistes ?

Il nous faut tout d'abord souligner que les aéroports se trouvent désormais dans un monde concurrentiel et l'exemple de Strasbourg est à cet égard très significatif: sur un marché limité de l'ordre de deux millions d'habitants on voit s'exercer la concurrence de pas moins de sept aéroports : Strasbourg, Bâle-Mulhouse, Baden, Stuttgart, Zurich et de façon plus lointaine Francfort et Hahn. Nous ne croyons pas à un accord de non agression, qui d'une part serait douteux au regard des règles de la concurrence et d'autre part parfaitement illusoire. Une coordination véritable entre deux aéroports proches ne peut être envisagée que si ces aéroports sont gérés par une même entité juridique (4<sup>ème</sup> niveau) comme cela se pratique sur les très grandes plate-formes comme Paris ou Londres. La conclusion d'un accord de partenariat ne peut donc correspondre qu'à l'entretien de relations courtoises de bon voisinage sans véritable contenu réel.

- Une **prise de participation de l'aéroport de Baden** dans la société d'exploitation de Strasbourg peut bien entendu être envisagée. Mais si l'on perçoit bien l'intérêt pour Baden de participer aux conseils d'administration de Strasbourg, on ne voit pas très bien quel intérêt ce dernier pourrait réellement en retirer pour lui-même.

- Une **participation croisée** entre les deux sociétés d'exploitation serait moins déséquilibrée. L'intérêt de disposer pour chacun des deux concurrents de certaines informations sur l'autre est évident, sauf que les véritables décisions risquent de ne plus se prendre au sein des conseils d'administration officiels.

- Reste la solution d'un aéroport bi-national ou plus exactement d'une **société d'exploitation bi-nationale ou européenne** dont les deux actionnaires seraient d'une part la société d'exploitation aéroportuaire de Strasbourg et d'autre part la société d'exploitation de l'aéroport de Baden. Rappelons que cette dernière est majoritairement détenue par le grand aéroport de Stuttgart (plus de dix millions de passagers) et que Baden sert à Stuttgart à développer son trafic low cost. L'équilibre entre les deux partenaires risque donc fort d'être compromis dès le départ.

On ne manquera pas à ce niveau de faire référence à l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Il faut souligner toutefois que le cas de figure serait différent. En effet la plate-forme de Mulhouse est unique, et située sur la frontière même entre la France et la Suisse. Cette dernière ne disposant pas des terrains nécessaires, la seule possibilité pour Bâle de disposer d'un véritable aéroport était d'investir sur l'aéroport tout proche de Mulhouse. Dans le cas qui nous intéresse, il existe deux plate-formes sur lesquelles chacun a pu investir. Par ailleurs, c'est une convention internationale qui régit l'établissement public de droit français chargé de la gestion. Son fonctionnement est lourd et compliqué. Bref, on ne voit pas très bien l'intérêt de créer un nouvel organisme international qui devra faire l'objet de longues négociations d'Etat à Etat ( prévoir une décennie ne semble pas irréaliste...).

Pourrait rester la piste de l'**extra territorialité** pour l'aéroport de Strasbourg. Dès le premier abord on peut penser que l'Etat français qui vient récemment de décider de conserver la propriété de l'aéroport n'y sera pas favorable. On peut toutefois admettre que les difficultés techniques notamment en termes de TVA pourraient être réglées. Mais quel serait l'intérêt d'une telle solution ? Il pourrait résider dans la libéralisation complète des droits de trafic , Strasbourg devenant en quelque sorte un aéroport « libre ». Ceci est de peu d'intérêt

puisque l'essentiel du trafic de Strasbourg est intra européen, espace dans lequel les droits de trafic ont déjà été abolis. Et surtout, à notre sens, **cette disposition serait parfaitement inopérante en terme de concurrence avec Baden.**

Enfin, le Directeur Général de l'aéroport de Karlsruhe-Baden que nous avons rencontré ne nous a pas caché ses doutes concernant la faisabilité et l'utilité d'un tel rapprochement. En particulier, il nous a rappelé que ce sont les compagnies aériennes qui mènent le jeu et qui décident de s'installer sur tel ou tel aéroport, en fonction de critères qui sont principalement les perspectives de trafics et le coût au passager. Par ailleurs, les collectivités allemandes actionnaires de Baden Airpark se préoccupent avant tout de développer leur territoire avec leur aéroport, et ne sont ni désireuses ni légalement autorisées à assumer des risques de pertes financières dans une entité commune. Tout au plus Baden serait-il prêt à envisager des actions communes au niveau de la communication pour mieux faire connaître aux usagers l'offre de chaque aéroport; sachant comme nous l'avons vu que les destinations offertes sont complémentaires. Une autre suggestion serait de réaliser une étude de marché commune aux deux aéroports, dont les résultats pourraient être communiqués aux compagnies.

En conclusion, s'il est normal d'entretenir des relations de bon voisinage, il convient de rappeler que la gestion des aéroports se situe dans le domaine dit « marchand », c'est-à-dire un domaine éminemment soumis aux règles de la concurrence. Les exemples ne manquent pas des effets de cette dernière :

- C'est Montpellier qui prend le pas sur Nîmes et Béziers.
- Avignon empêché de se développer par Marseille.
- Genève qui a stoppé tout développement du côté d'Annecy et a longtemps contrarié le développement de Lyon.
- Gérone qui a pratiquement « tué » Perpignan.
- Hahn qui a soufflé le trafic low cost à Metz-Nancy- Lorraine
- Carcassonne qui en a fait de même vis-à-vis de Toulouse et Montpellier.
- Charleroi qui a plus que contrarié Lille, qui ne s'est jamais vraiment remis de sa confrontation avec Bruxelles.
- Biarritz qui voit avec inquiétude la montée en puissance de San Sébastian.
- Gênes qui n'a pas pu soutenir la comparaison avec Nice
- ...sans oublier la très grande confrontation entre les plate-formes majeures que sont Londres, Paris, Francfort, Amsterdam, pour ne parler que de celles-là.

**Essayer de ce soustraire à cette réalité constituerait une erreur stratégique**, qui, s'ajoutant à d'autres qui ont pu être commises dans le passé, pourrait s'avérer fatale pour le bel outil aéroportuaire dont dispose Strasbourg. Oui, l'aéroport de Strasbourg est en situation de concurrence **frontale**. C'est l'analyse que font aussi les responsables de l'aéroport de Baden que nous avons approchés. Lorsque l'on se trouve dans un domaine concurrentiel, il faut :

1. ne pas fuir cette situation qui, de toute façon vous est **imposée**, en prendre conscience et évaluer ses forces et ses faiblesses ;
2. se doter des moyens de faire face. En ce sens, la création de nouvelles recettes domaniales (zone d'activités) et d'une société d'exploitation aéroportuaire constitueraient deux bons outils

3. mettre en place un dispositif d'aides à la création de nouvelles lignes aériennes qui soit efficace, attractif et juridiquement inattaquable, avec un ratio coûts /avantages avéré, supérieur à celui des OSP actuelles.

## 5.5. AMELIORER LA DESSERTE AERIENNE DE STRASBOURG

Rappelons qu'améliorer la desserte aérienne de Strasbourg suppose que soient prises toutes les mesures exposées ci-dessus, mesures qui visent à améliorer l'attrait de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim vis-à-vis des compagnies aériennes qui sont les seuls décideurs en matière de création de lignes.

Ceci étant rappelé, nous donnons ci-dessous quelques pistes de réflexion concernant les possibilités de développement du réseau et de la desserte aérienne, **pistes qui seraient à approfondir avec des études de marché ciblées sur quelques destinations qui apparaîtront particulièrement stratégiques pour la capitale Alsacienne.**

### 5.5.1. Desserte des grandes métropoles européennes

La zone de chalandise desservie par l'Aéroport de Strasbourg est insuffisante pour que puisse être créée une véritable desserte européenne qui compterait une vingtaine de destinations, comme les nombreux essais qui ont été menés le prouvent à l'évidence.

Strasbourg ne peut être reliée de manière relativement satisfaisante à l'ensemble des capitales européennes **que par le biais de liaisons passant par les principaux hubs européens.**

Strasbourg a d'ores et déjà des liaisons avec 4 hubs majeurs : Roissy, Amsterdam, Bruxelles et Londres. Il sera prochainement relié à Prague qui pourrait constituer un hub d'entrée vers l'Europe centrale et orientale.

Il ne faut pas perdre de vue que toutes ces liaisons sont susceptibles d'aléas pouvant affecter leur pérennité, même si certaines d'entre elles sont effectuées sous OSP. Il convient donc que la politique affichée auprès des compagnies aériennes dans ce domaine soit clairement exprimée et reste visible sur le long terme.

**Une liaison aérienne avec Francfort serait très souhaitable.** Cette liaison n'est voulue ni par Air France ni par Lufthansa, qui a mis au point une navette bus qui fonctionne très honorablement et qui a le mérite de ne pas coûter cher. Il n'en reste pas moins, qu'au plan de la qualité de service **et de l'image**, ce vol « aérien terrestre » est peu satisfaisant.

La création d'un vol, qui a déjà été étudiée, ne pourra se faire que dans le cadre d'OSP et d'une intervention politique au plus haut niveau des deux Etats français et allemand, sachant que le facteur de blocage actuel est que les rares slots disponibles à Francfort sont utilisés

pour des vols plus "rentables". Cette situation changera quand l'extension de l'aéroport sera réalisée, en principe seulement en 2013.

#### 5.5.2. Vols charters

Les vols charters ne représentent actuellement que 4 % du trafic de Strasbourg-Entzheim, ce qui est très faible par rapport à la proportion observée dans d'autres aéroports français, comme l'attestent les chiffres suivants montrant la part du trafic charter dans le trafic total des aéroports :

- Bordeaux : 7 %
- Toulouse : 11 %
- Lyon : 15 % (25 % à l'international)
- Lille : 27 %
- Nantes : 30 % (88 % à l'international)
- Grenoble : 50 %

On constate que la part du trafic charter est la plus importante sur les aéroports de moyenne taille (Lille, Nantes, Grenoble) et qu'elle est moins importante sur les grands aéroports (Bordeaux, Toulouse). Pour les premiers, elle peut donc représenter un apport de trafic essentiel pour leur viabilité financière.

Les Aéroports les plus importants pour les trafics charter hors Paris sont :

- Lyon 1 027 977
- Nantes 695 731
- Toulouse 630 563
- Bâle-Mulhouse 549 183
- Marseille 477 537
  
- Rappel : Strasbourg 75 211 (chiffre 2006)

Les destinations les plus fréquentées (vols vacances) sur les deux aéroports les plus importants pour les **charters** sont les suivants, par ordre d'importance décroissante (chiffres 2006; variation 2006/2005) :

#### Nantes :

- Héraklion 81 987
- Palma 58 811
- Agadir 48 229
- Antalya 33 756 (+ 9,79 %)

- Djerba 27 126 (+ 8,11 %)
- Dubrovnik 22 872
- Marrakech 22 843
- Monastir 22 470 (+ 10,96 %)

Lyon :

- Tunis 166 346
- Marrakech 150 233
- Djerba 147 343 (+ 8,1 %)
- Monastir 111 842 (+ 12,9 %)
- Héraklion 51 609
- Antalya 30 668 (+ 18,2 %)
- Palma 24 266

On constate que 6 destinations se retrouvent dans les deux listes :

- Une en Grèce (Héraklion)
- Une aux Baléares (Palma)
- Une en Turquie (Antalya)
- Une au Maroc (Marrakech)
- Deux en Tunisie (Djerba et Monastir)

Mais ce sont les destinations du Maghreb qui l'emportent largement, tant en trafics actuels qu'en taux de croissance. Ce sont en effet des destinations proches (2 heures d'avion) et qui présentent des rapports qualité/prix imbattables. Il en est de même pour la Grèce et la Turquie.

Ce sont donc ces destinations qu'il faudrait privilégier pour développer les vols charter au départ de Strasbourg. Certaines sont déjà desservies depuis Strasbourg, mais pourraient être renforcées. C'est le cas notamment de la **Tunisie (Djerba, Monastir)**, des destinations en forte croissance.

Vols « ethniques » et vols vacances

On constate que les pays les plus importants pour les vols vacances sont en même temps les plus importants pour les vols dits « ethniques » concernant les travailleurs immigrés et leur familles. Il s'agit des pays du Maghreb, devant le Portugal, la Grèce et la Turquie.

Ceci explique leur importance dans les trafics aériens internationaux au départ de la Métropole. Ainsi le **Maghreb arrive en deuxième place derrière le Royaume-uni dans ce classement avec plus de 9 millions de passagers/an** (Royaume-Uni : 12 millions, Allemagne : 7,6 millions, Espagne : 7,4 millions ...)

Un tel gisement de trafic doit inciter à s'occuper de ce segment d'activité. Mais les choses ne sont pas aussi simples qu'il y paraît.

Il convient tout d'abord de rappeler, que si, avec environ 75 000 passagers par an, la performance de Strasbourg est très faible, c'est sans aucun doute le fait de ses grands concurrents que sont Bâle, Francfort et Paris. Le marché est détenu par des tours opérateurs majeurs qui ont de longue date des accords avec les compagnies et les aéroports. Aucun tour opérateur majeur ne s'est vraiment intéressé jusqu'à maintenant à Strasbourg. **Cette situation est due à des contraintes techniques et à des stratégies commerciales :**

### Contraintes techniques

Elles concernent, en été, certaines destinations comme la Turquie ou l'est méditerranéen. L'aménagement des deux prolongements d'arrêt en piste permettrait de disposer de 3.000 mètres de longueur ce qui enlèverait les restrictions d'emport pendant les fortes chaleurs sur les destinations relativement lointaines. En maintenant les seuils de piste sur leurs localisations actuelles et en n'utilisant la piste sur la totalité de sa longueur que pour quelques vols charters exceptionnels, les contraintes de bruit ne seraient pas modifiées pour l'environnement immédiat, et une limitation importante se trouverait levée.

Elles concernent aussi les restrictions à l'atterrissage de nuit entre 23 h 30 et 06 h 00 et l'impossibilité pour l'appareil de re-décoller à vide pour aller se mettre en place pour une autre rotation sur un autre aéroport. Il est certain qu'un avion « piégé » à Strasbourg en pleine saison pour une nuit n'incite pas la compagnie et le tour opérateur à renouveler l'expérience.

Un léger assouplissement de l'application de ces règles est souhaitable pour permettre le développement de ce type d'activité, application qui, bien sûr, ferait l'objet de comptes rendus à la commission de l'environnement.

### Stratégies commerciales

En partie en raison des contraintes techniques rappelées ci-dessus, Strasbourg se trouve actuellement en dehors des grands flux de vols charters, mais les contraintes techniques n'en sont pas les seules raisons. En effet il est habituel que les pays émetteurs cherchent à conserver leurs passagers. Ainsi, les tour opérateurs Allemands partiront plus volontiers pour la Tunisie depuis un aéroport allemand (voire Bâle ..), les Belges depuis Bruxelles ou Charleroi, etc... Ajoutons à cela que les systèmes de réservation des tour operators des deux côtés de la frontière seraient incompatibles ("mur invisible"), avec en outre une taxe sécurité sur les vols charters en France et pas en Allemagne, ce qui n'incite pas les TO allemands à venir chez nous.

Le potentiel de la zone de chalandise de l'aéroport de Strasbourg étant relativement limité, et surtout, déjà bien « labouré » par la concurrence, les habitudes commerciales qui se sont créées depuis des décennies ne seront pas faciles à bousculer ...

Une opportunité semble toutefois se présenter dans les deux années qui viennent. En effet, Ryanair a décidé de concurrencer EasyJet à Bâle-Mulhouse, aéroport sur lequel cette dernière est solidement implantée. La concurrence entre ces deux low cost va avoir indéniablement pour conséquence de mettre en difficulté certaines compagnies charters opérant actuellement à Bâle. De manière à échapper à cette lutte frontale certaines de ces compagnies charters pourraient avoir intérêt à « se replier » sur Strasbourg. Encore faut-il les y inciter avec les mesures que nous avons décrites plus haut.

Une autre conséquence pourrait aussi être le souhait d'EasyJet de venir à son tour concurrencer Ryanair sur son exploitation de Baden. Les questions tarifaires étant résolues il peut y avoir là matière à négociation.

### 5.5.3. Les dessertes intérieures Strasbourg-Provence

Ces dessertes sont actuellement assurées par le Groupe Air France. Elles sont en progression. On sait qu'à moyen terme avec l'arrivée du TGV Rhin-Rhône des difficultés sont à prévoir sur la liaison de Lyon et sans doute sur Marseille. Il convient de mettre à profit les quelques années qui viennent pour consolider ce réseau, **en le complétant par Brest et Montpellier.**

Les horaires sur toutes ces destinations ne sont pas toujours optimum, les vols de demi-journée ne se justifiant que lorsqu'un vol du matin et un vol du soir sont déjà en place. Autrement dit, un vol de demi-journée ne saurait remplacer un vol matinal. Il conviendra donc de discuter avec les responsables d'Air France sur les améliorations nécessaires à apporter à ces dessertes, qui devraient comporter chacune au moins trois AR par jour en semaine, et dont les horaires devraient être mieux adaptés aux besoins de la clientèle affaires.

## **6 CONCLUSIONS**

---

L'aéroport de Strasbourg présente actuellement les caractéristiques suivantes :

- Des destinations insuffisantes, surtout vers les grandes métropoles de l'Union Européenne qui devraient être mieux desservies depuis le siège du Parlement Européen et du Conseil de l'Europe
- Des lignes sous OSP mises en place pour pallier cette insuffisance, mais coûteuses (23 M€ sur 2007-2009), et avec des résultats qui ne sont pas à la hauteur de ces coûts (coefficients de remplissage insuffisants)
- Des taxes aéroportuaires élevées, expliquant en partie (avec l'insuffisance de la zone de chalandise et la concurrence transfrontalière) l'absence de compagnies low cost
- Des tarifs passagers généralement élevés, pour la raison ci-dessus
- Une offre globalement inadaptée à la demande
- Des difficultés financières prévisibles si le trafic chute durablement à 1,5 M passagers suite à l'arrivée du TGV Est en 2008, puis du TGV Rhin-Rhône
- Mais un outil performant, offrant des capacités largement suffisantes sans nécessiter d'investissement important.

Compte tenu de tous ces facteurs, le redressement indispensable de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim va nécessiter une batterie de mesures appropriées et coordonnées, portant à la fois sur :

- La gouvernance de l'aéroport, avec la création d'une société d'exploitation aéroportuaire dont les caractéristiques et le fonctionnement devront être définies assez rapidement;
- La réduction autant que faire se peut des coûts au passager supportés par les transporteurs aériens afin d'attirer les compagnies low cost; cet objectif pouvant être atteint en partie par une réduction des coûts et taxes, et en partie par des aides de type "aides marketing"
- Le renforcement des recettes extra-aéronautiques pour compenser la réduction des recettes liée à la baisse des trafics. Ceci pourra se faire notamment par la création d'une zone d'activités tertiaires sur le domaine de l'aéroport.
- Des actions dynamiques de marketing pour trouver des nouvelles destinations susceptibles de générer suffisamment de trafic et d'intéresser des compagnies aériennes. Des études de marché pourront faciliter et favoriser ces actions.

L'objectif global de toutes ces actions sera bien entendu d'améliorer l'offre de Strasbourg-Entzheim, en mettant la satisfaction du passager au cœur de la stratégie de reconquête ainsi définie.