

Avis

.....

Préconisations
pour l'avenir de
l'aéroport de
Strasbourg
Entzheim

Avis du 5 juin 2009

Vu la Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions,

Vu les articles L. 4111-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à l'organisation de la Région,

Vu les articles L. 4241-1 et L. 4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du Conseil économique et social régional,

Vu le projet d'avis transmis par la commission « Planification et aménagement du territoire » du CÉSA le 29 mai 2009,

Vu la décision du bureau du CÉSA en date du 2 juin 2009,

Annick de MONTGOLFIER, rapporteur, entendu en séance plénière,

Le Conseil économique et social d'Alsace a voté le présent avis par :

56 pour

14 contre

1 abstention

Sommaire

Introduction	5
I. Une situation dont la complexité est renforcée par les modifications du paysage ferroviaire	5
1. Présentation générale de l'aéroport d'Entzheim	5
2. Une baisse du trafic des passagers et du fret.....	6
3. L'impact de choix passés	7
4. Une situation aéroportuaire exceptionnelle	7
II. Les pistes d'avenir passent par la nécessaire combinaison de plusieurs mesures	8
1. Réduire le coût par passager	9
2. Obtenir une souplesse d'exploitation	9
3. Vers un changement de gouvernance?	10
4. La nécessité d'un aéroport pour Strasbourg	10
Conclusion.....	11
Annexes	13
Remerciements	18
Contact.....	18

Introduction

Au regard de l'évolution de la fréquentation de l'aéroport d'Entzheim et dans la suite de ses travaux sur l'arrivée du TGV Est européen¹, le CESA s'est saisi de la question de l'avenir de la plate-forme aéroportuaire strasbourgeoise. Il a naturellement placé cette réflexion à l'aune de la problématique de l'offre et de la demande à l'échelle du Rhin supérieur.

Pour ce faire, les conseillers ont pris connaissance des études réalisées, notamment par la Chambre régionale des Comptes en 2007 ainsi que par le bureau d'études CATRAM, sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté urbaine de Strasbourg, en février 2008. Le CESA a également procédé à l'audition des acteurs impliqués dans les problématiques du transport aérien².

Face à la situation complexe que connaît l'aéroport, l'assemblée socioprofessionnelle entend contribuer au débat sur ce sujet qui, au-delà des enjeux propres à l'équipement, touche au positionnement de Strasbourg comme capitale européenne.

I. Une situation dont la complexité est renforcée par les modifications du paysage ferroviaire

Si la baisse du trafic de passagers était prévue du fait de l'arrivée du TGV Est européen, les difficultés du secteur aérien sont venues renforcer cette situation. La perte de trafic est globale sur l'ensemble des destinations « passagers » ; elle l'est également pour le fret.

La situation présente de l'aéroport est également le résultat de nombreux rendez-vous manqués. En outre, la difficulté principale reste la faiblesse de la zone de chalandise, l'aéroport d'Entzheim étant surtout utilisé par des Bas-Rhinois, principalement pour des déplacements professionnels. Enfin, la forte concurrence que se livrent les aéroports du Rhin Supérieur, dont certains sont mieux lotis qu'Entzheim, tant du point de vue de la zone de chalandise que des équipements, aggrave cette situation déjà difficile.

1. Présentation générale de l'aéroport d'Entzheim

L'aéroport de Strasbourg est un aérodrome civil, classé en catégorie B, destiné aux services à moyenne distance. Il est exploité depuis 1966 par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin dans le cadre d'une concession d'outillage public qui court jusqu'au 31 décembre 2016³.

L'aéroport de Strasbourg est utilisé majoritairement par des Alsaciens (57,5% en 2004) avec une forte majorité de Bas-Rhinois (72,4%). Les déplacements sont surtout professionnels. La clientèle allemande représente 10% du trafic passagers à Entzheim et la clientèle française 18% de celui de Baden.

L'accès à l'aéroport se fait principalement en voiture⁴. Mais la première étape du projet de tram-train avec le déplacement de la gare d'Entzheim, ainsi qu'un cadencement intéressant, favorisent l'accès ferroviaire du site⁵. Cela devrait conduire à un rééquilibrage des modes de desserte pour cet équipement proche du centre ville.

¹ Avis du 4 février 2005, les TGV une opportunité pour l'Alsace.

² Cf. annexe n°1.

³ Pour les principales données techniques voir l'annexe n°2.

⁴ A 83% selon une étude de 2003. Les parkings peuvent recevoir jusqu'à 3.610 véhicules. Les tarifs des parkings sont considérés comme étant dans la moyenne haute des aéroports du Rhin Supérieur et constituent une part importante des recettes extra aéronautiques de la concession (47% en 2005).

⁵ 8 minutes entre la gare de Strasbourg et l'aéroport, 40 minutes entre le parlement européen et l'aéroport, 18 minutes pour se rendre de l'aéroport à la station de tram « homme de fer », à raison de 4 départs par heure.

La question des produits et taxes aéroportuaires est importante pour la compréhension de la situation. Ces produits se répartissent en trois catégories :

- les redevances aéronautiques qui sont perçues par le gestionnaire auprès des compagnies aériennes en raison de l'usage direct des installations et des services fournis (balisage, atterrissage, stationnement, passagers) ;
- les redevances extra-aéronautiques qui sont perçues par le gestionnaire et correspondent à l'usage privatif de la plate-forme par ses usagers ou par les passagers. Il s'agit notamment des redevances commerciales, domaniales et d'usage ;
- la taxe d'aéroport, perçue par l'Etat qui est reversée en partie au gestionnaire. Elle finance les dépenses de sûreté et de sécurité. Il faut y rajouter les taxes de solidarité et d'aviation civile, spécifiquement appliquées aux aéroports français.

L'aéroport de Strasbourg dépend des recettes extra-aéronautiques dans la mesure où les recettes aéronautiques incluant la taxe d'aéroport ne suffisent pas à elles seules à financer l'activité aéroportuaire⁶. Les redevances d'usage constituent l'essentiel des produits extra-aéronautiques, mais la performance de Strasbourg reste moyenne. Si les recettes domaniales sont pour le moment plutôt bonnes, elles atteindront prochainement leur limite, la surface de 270 ha n'étant pas extensible.

Les taxes et redevances représentent aujourd'hui 26€ par passager.

Les villes desservies par des lignes directes à partir de l'aéroport de Strasbourg sont au nombre de 9 pour la France (Paris, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Toulouse) auxquelles il y a lieu de rajouter en saison d'été les quatre villes corses d'Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, de 6 pour l'Union Européenne (Amsterdam, Bruxelles, Copenhague, Londres, Madrid, Prague), et de 3 pour les autres destinations (Casablanca, Djerba, Tunis). S'agissant des vols charters, une offre existe au départ de Strasbourg, mais ne concerne que 4% du trafic total⁷.

La puissance publique finance le déficit d'exploitation des lignes sous Obligation de Service Public (OSP). La clef de répartition financière, dans le cadre du Contrat Triennal « Strasbourg, capitale européenne », s'établit à 57% pour l'Etat et 43% pour la CUS, le Conseil général et la CCI du Bas-Rhin⁸. Les lignes sous OSP constituent une réponse aux besoins ponctuels des institutions européennes que Strasbourg accueille. Toutefois, ces lignes ne sont par essence pas rentables et sont inadaptées aux horaires des chefs d'entreprise et de leurs personnels. En outre, les comptages réguliers réalisés montrent que le nombre des personnes empruntant ces vols en période de session parlementaire reste limité.⁹

2. Une baisse du trafic des passagers et du fret

L'arrivée du TGV Est européen a fait perdre environ 600.000 passagers à l'aéroport sur les 2 millions comptabilisés en 2006 et depuis, la situation s'est encore dégradée. La « monoculture » d'Air France et la dépendance aux destinations parisiennes sont, pour partie, à l'origine de cette situation. Le trafic 2008 a atteint 1 329 626 passagers, soit un recul de 23,3%. En 2007, le trafic « passagers » de l'aéroport avait déjà enregistré une baisse de 14,8% par rapport à 2006¹⁰.

⁶ C'est également le cas des autres équipements qui servent de comparaison dans l'étude Catram : Bâle-Mulhouse, Montpellier, Bordeaux et Nantes.

⁷ Les destinations, essentiellement en été, sont notamment la Jordanie, Israël, l'Italie, l'Espagne, la Crète, le Maroc, la Tunisie et la Turquie.

⁸ Cela concerne actuellement les destinations suivantes : Amsterdam, Copenhague, Madrid et Prague. Par ailleurs, Athènes bénéficie d'une desserte par vols spéciaux lors des sessions parlementaires, à la charge du gouvernement grec.

⁹ Sont ainsi comptés en plus pendant les sessions : Amsterdam : 116 passagers ; Copenhague : 92 ; Madrid : 84 ; Milan : 63.

¹⁰ Voir en annexe n°3 le tableau de l'évolution du trafic commercial.

S'agissant du trafic vers l'Union européenne et du trafic international, la situation est également contrastée¹¹.

Il faut encore évoquer la fermeture de lignes¹² et le fait que la ligne vers Bruxelles subit la concurrence du train spécial mis en place par le Parlement européen lors des sessions.

Par ailleurs, le fret avionné, déjà très faible, a connu une baisse de 8,8% entre 2006 et 2007 ; il s'établissait à 545,9 tonnes en 2007 ; à comparer aux 30.000 tonnes que pourrait traiter l'aérogare fret sur ses 9.000 m².

S'agissant du charter, les chiffres de trafic précités (4%) témoignent de ce qu'il n'a jamais réussi à véritablement s'imposer à Entzheim, malgré les nombreux efforts de la CCI. Cette situation résulte notamment d'une quasi absence de tour-opérateurs français qui préfèrent se positionner sur l'Euroairport de Bâle-Mulhouse, plate-forme sur laquelle ils peuvent répartir les risques financiers avec des tour-opérateurs suisses et allemands.

3. L'impact de choix passés

L'aéroport d'Entzheim connaît certes des difficultés depuis l'arrivée du TGV mais des facteurs préexistants, renforcés par un contexte concurrentiel fort, ont contribué à la dégradation de la situation.

De fait, la longueur de la piste ne permet pas le développement de longs courriers et l'étroitesse de la surface de la plate-forme, celui d'activités commerciales. Si on peut douter des besoins effectifs en desserte longue distance, il y a lieu de rappeler un certain nombre de rendez-vous « manqués ».

A ce titre, le premier d'entre eux est sans doute le projet de création d'un aéroport franco-allemand à Roeschwoog dans les années 1970¹³.

On peut également évoquer l'opposition d'une partie de la population et d'élus :

- à l'implantation de la société DHL en 1996, même si on ne peut en mesurer le développement inhérent,
- ultérieurement au projet d'allongement de la piste à 3.000 m.

En dernier lieu, rappelons le départ de Ryanair de la plate-forme en 2003, suite au recours de Brit Air, filiale d'Air France, en raison d'aides de la CCI à la compagnie Ryanair incompatibles avec la réglementation européenne.

La zone de chalandise constitue la principale faiblesse de l'équipement¹⁴. Le potentiel de voyageurs est estimé à 2 Millions de passagers pour un accès à l'aéroport en 1 heure. A titre de comparaison, Baden Airpark, placé sur un axe plus central, est accessible en 1 heure par 4,9 millions de personnes. Le site de Roeschwoog aurait bénéficié des mêmes caractéristiques que Baden en matière de zone de chalandise.

4. Une situation aéroportuaire exceptionnelle

Six aéroports existent dans le bassin rhénan de Bâle-Mulhouse à Francfort¹⁵ et, au total, une douzaine à 240 km de distance environ, toutes tailles confondues, dont un seul français Metz-Nancy et un binational Bâle-Mulhouse. Cette situation aéroportuaire est exceptionnelle et le marché apparaît saturé.

¹¹ Une baisse générale de 16,2% due aux destinations de Milan, Rome, Londres alors que Prague et Madrid affichent des croissances. Les ventes sont faibles vers le Maroc, les chiffres étant globalement stables vers la Tunisie.

¹² Moscou, Vienne, Munich en 2007 et plus récemment Istanbul (Turkish Airlines a cessé l'exploitation fin octobre 2008) et Milan (arrêtée par Alitalia le 3 octobre 2008).

¹³ Localité située au nord de Strasbourg sur l'autoroute A 35, en face de l'aéroport de Baden-Karlsruhe.

¹⁴ Voir la carte de la zone de chalandise en annexe n⁴

¹⁵ L'EuroAirport, Stuttgart, Francfort, Karlsruhe/Baden Baden, Entzheim, Lahr.

Après des difficultés liées à Swissair, l'EuroAirport a su tirer son épingle du jeu et développer en 2007 jusqu'à 4,2 millions de passagers et plus de 107 000 tonnes de fret.

Baden Airpark vient de dépasser le million de passagers, Stuttgart en compte un peu moins de 10 millions, Francfort un des principaux hubs d'Europe un peu plus de 52 millions.

Lahr reste positionné sur un marché de fret de grande dimension et de charter lié à l'exploitation d'Europa Park.

Les aéroports voisins s'appuient sur des grosses structures. Baden Airpark appartient ainsi pour partie à Stuttgart dont il est l'aéroport low cost. L'actionnariat est réparti à 50/50 entre le Land de Bade-Wurtemberg et la ville de Stuttgart, le Land ayant lui-même procédé à une répartition de ses 50% entre différentes collectivités locales concernées, à savoir les villes de Karlsruhe, Baden-Baden et Rastatt.

Cet aéroport aux installations basiques se développe de manière importante avec une progression de plus de 234% en 4 ans¹⁶. L'arrivée de Ryanair en septembre 2003 a permis de développer un trafic régulier. Aujourd'hui, l'aéroport souhaite développer ses relations avec Air Berlin et ainsi diversifier les destinations en répondant notamment à une demande en déplacements professionnels du secteur technologique de Karlsruhe.

Le CESA relève la différence de modes de gestion, notamment dans la prise en charge des investissements. Si à Entzheim, la CCI gère les investissements et donc les amortissements, certes avec l'aide de subventionnements publics, à Baden Airpark, ce sont les collectivités qui prennent en charge à 80% les investissements. En outre, les taxes y sont moins importantes avec un coût moyen par passager de 9€. Ce chiffre est à rapporter aux 26€ d'Entzheim précités.

II. Les pistes d'avenir passent par la nécessaire combinaison de plusieurs mesures

Les besoins de desserte aérienne sur Strasbourg sont cruciaux à plusieurs titres. Élément de l'attractivité de l'agglomération, indispensable au rôle européen de Strasbourg, l'aéroport est un outil de développement économique et touristique. Néanmoins, il convient de ne pas sous-estimer les limites inhérentes aux besoins des principaux utilisateurs :

- pour les institutions européennes (Parlement Européen, Conseil de l'Europe et autres organisations internationales), les besoins en transport aérien sont trop irréguliers pour justifier des liaisons directes avec l'ensemble des métropoles européennes ;
- pour les entreprises, les liaisons franco-françaises apparaissent comme satisfaisantes et les liens économiques forts avec les pays voisins que sont l'Allemagne et la Suisse n'entraînent pas de trafic aérien majeur à raison des faibles distances ;
- pour les congrès et foires commerciales qui ne peuvent soutenir un trafic suffisant tout au long de l'année.

Pour qu'un aéroport se développe, il lui est nécessaire de disposer d'un projet stratégique cohérent autour d'un ensemble d'activités : trafic passagers régulier, vols charter, low cost, fret express, camionné/cargo et activité industrielle. Cette proposition nécessite toutefois d'agir dans le temps, l'EuroAirport ayant ainsi mis 20 ans à se diversifier.

Le CESA considère que les efforts de la CCI témoignent d'un dynamisme encourageant qui doit être soutenu par les collectivités. A ce titre, il note avec satisfaction l'annonce faite par les grandes collectivités concernées de soutenir l'exploitant et de s'engager ensemble dans un plan de développement à moyen terme assorti d'un contrat d'objectifs. Le CESA souhaite que cette volonté soit rapidement suivie d'effets concrets. Si ces mêmes collectivités interviennent de manière concertée depuis de nombreuses années en soutien aux investissements, il est manifeste que la

¹⁶ Il se situe au rang 18 des aéroports allemands (sur un total de 48). La piste est de 3200 m et peut accueillir des A380 pour délester Francfort. La zone d'activités compte 1628 salariés dont 25% d'Alsaciens. A noter que jusqu'en 2003, cette plate-forme n'accueillait que des vols charter.

situation actuelle nécessite des réponses en termes d'aide au fonctionnement immédiat et au développement à court terme.

Le CESA partage le constat que l'aéroport de Strasbourg, en phase de transition, est à la recherche d'un nouveau seuil d'équilibre¹⁷. Il prend acte des mesures en cours de déploiement par le gestionnaire pour assurer un seuil d'équilibre à 1,2 million de passagers. D'une part, les recettes devraient augmenter du fait de la mise à niveau de la redevance passagers, d'autre part, un plan d'économie devrait permettre de réduire les charges d'exploitation.

Le CESA note que le gestionnaire a engagé des discussions avec la Direction Générale de l'Aviation Civile concernant le financement des mesures de sécurité et de sûreté. Il souhaite que l'organisation de ces missions qui conditionnent directement le taux de la taxe aéroport applicable à Strasbourg Entzheim, n'impacte pas la fréquentation de cet aéroport.

1. Réduire le coût par passager

La restauration de l'équilibre économique passe par la diversification du trafic aéronautique. L'aéroport de Strasbourg subit une très forte concurrence des aéroports voisins qui bénéficient d'une taxation plus favorable conformément à la réglementation de leurs pays respectifs, et utilisent cet atout pour attirer d'autres compagnies, notamment les compagnies low cost très sensibles à la tarification.

Pour attirer des compagnies low cost, le coût par passager au départ doit se situer entre 10 € et 12 €. Cela suppose, du point de vue du gestionnaire, de réduire la taxe d'aéroport qui se monte déjà à 11,88 €¹⁸ et représente une large partie de ce coût.

Si l'augmentation des recettes extra aéronautiques peut également contribuer à un meilleur équilibre financier de la plate forme, cette solution reste limitée. Le projet d'Aéropôle pourrait dégager des produits domaniaux supplémentaires.

2. Obtenir une souplesse d'exploitation

Depuis « l'affaire DHL », les contraintes environnementales sont fortes à l'aéroport d'Entzheim. Le manque de souplesse dans l'exploitation, notamment pour les vols de nuit à titre exceptionnel, entraîne un certain nombre de conséquences pour le passager et, donc, pour l'aéroport. A titre d'exemple, un avion en retard à destination de Paris et devant faire une halte à Strasbourg autour de minuit ne peut plus atterrir.

Le CESA soutient un assouplissement de ces mesures pour, dans ce cadre précis, faire évoluer le plafond de dérogations mensuelles à la hausse ; en effet actuellement, des compagnies font le choix de ne pas atterrir pour éviter tout risque lié à la rigidité de la réglementation¹⁹. Ces dérogations, notamment pour les vols multi-escales, devraient cependant rester exceptionnelles.

Le CESA soutient également une autre souplesse demandée par le gestionnaire relative à la possibilité d'embarquer à pied en toute sécurité.

¹⁷ Les auditions et études ne s'accordent pas sur ce point, puisque pour certains un aéroport peut s'équilibrer économiquement avec 500 000 passagers, la question étant davantage liée aux ambitions à afficher. Pour d'autres, notamment la Chambre Régionale des Comptes, en deçà de 1,5M de passagers, de sérieuses difficultés d'exploitation apparaîtraient.

¹⁸ Cette taxe couvre les coûts des missions régaliennes de sécurité et d'incendie. Certains acteurs proposent que cette réduction se fasse par la prise en charge par les collectivités de la taxe aéroport, pouvant aller jusqu'au plancher de 3,48€, soit 8,40€ de compensation (11,88€ - 3,40€). Cette mesure devrait s'appliquer à l'ensemble des compagnies selon la directive européenne d'égalité de traitement, ce qui induirait un coût de 6M€. Voir également en annexe 4, à titre d'illustration, un tableau de comparaison du coût par passager au départ - vers une destination européenne sur un vol régulier - sur la base d'un appareil de type Airbus A320 ou Boeing B737-800 avec un coefficient de chargement de 85%, paramètres retenus par les compagnies low cost.

¹⁹ La structure de concertation composée en partie d'élus impose des restrictions importantes, alors même que la proximité de lieux d'habitation ne constitue pas une spécificité strasbourgeoise. Selon le directeur de l'aviation civile, un plafond de dérogations mensuel pourrait être négocié pour résoudre cette situation. La pertinence reste cependant discutable compte tenu de la sensibilité des associations et du très faible nombre de vols (moins de 10 par an) qui pourraient être impactés par cette mesure.

3. Vers un changement de gouvernance ?

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim fait partie des huit aéroports²⁰ désignés comme étant d'importance régionale ou internationale et n'ayant pas fait l'objet d'un transfert de propriété aux collectivités territoriales par la loi de 2004. Il relève d'une loi de 2005 qui prévoit la possibilité, avant l'échéance de la concession, de créer une Société d'Exploitation Aéroportuaire (SEA).

La CCI de Strasbourg a déjà fait savoir son intérêt pour une telle création en mettant en avant notamment l'avantage :

- d'éviter une mise en concurrence internationale lors du renouvellement de la concession et de garantir ainsi à l'actuel gestionnaire une participation à la gestion de l'aéroport aux côtés des collectivités locales ;
- d'assurer la participation d'acteurs privés à l'exploitation de l'aéroport²¹.

La participation privée viendrait en substitution de la part Etat (60%) qui s'est engagé à être présent dans ce mode de gouvernance jusqu'en 2013 aux côtés de la CCI (25%) et des collectivités locales (15%). Cette possibilité de privatisation nécessiterait :

- une précision sur la part que l'Etat entendrait conserver ;
- une analyse détaillée des modalités de réalisation,
- l'avis des autres partenaires actuellement engagés.

4. La nécessité d'un aéroport pour Strasbourg

Le CESA prend acte des initiatives de la CCI dans sa recherche de partenariats avec d'autres équipements aéroportuaires proches. Notons toutefois que ces aéroports sont dans une relation concurrentielle forte et qu'il n'existe quasiment pas d'alliances connues et réussies d'aéroports à l'échelle mondiale.

Le CESA rappelle que l'aéroport de Strasbourg est aujourd'hui propriété de l'Etat et appelle ce dernier à prendre en compte, d'une part, les spécificités du statut européen et international de Strasbourg pour lequel l'aéroport assure incontestablement des missions de service public et, d'autre part, les distorsions de concurrence induites par les distorsions de statut fiscal.

Le CESA souhaite que la mission d'études commanditée à la DGAC puisse faire des propositions précises témoignant de l'intérêt fort de l'Etat pour la plate-forme de Strasbourg Entzheim avec une approche spécifique d'aménagement du territoire.

Le CESA soutient également les initiatives qui doivent permettre, dans le cadre du renforcement de l'Eurodistrict CUS-Ortenau, de prendre en compte ces spécificités et notamment d'appréhender la question des taxes dans ce contexte particulier.

Enfin, sans méconnaître les rôles respectifs des uns et des autres, le CESA soutient une action concertée aux côtés de l'exploitant vis à vis de la Compagnie Air France.

D'une manière générale, le CESA affirme la nécessité de la définition, par le gestionnaire, d'une stratégie commerciale qui positionne Strasbourg en articulation cohérente avec les hubs adéquats et offre à la plate-forme des perspectives à moyen terme, y compris dans le cadre des lignes sous OSP.

²⁰ Nice (10 M passagers), Lyon (7,2M), Marseille (7,2M), Toulouse (5M), Bordeaux (3,5M), Nantes (2,5M), Montpellier (1,3M).

²¹ Cette création serait à l'initiative de la CCI gestionnaire, sachant que la concession pour l'aéroport d'Entzheim s'achèvera le 31 décembre 2016. Lyon, Toulouse, Bordeaux et Nice sont déjà passés en SEA. Les résultats sont satisfaisants en termes de performance économique et de gouvernance. Tout comme l'aéroport de Montpellier, celui de Strasbourg a engagé le processus, la création d'une SEA est prévue, selon le gestionnaire, début 2010. Selon l'étude Catram, ces acteurs privés disposeraient de plus de latitude que la CCISBR pour définir et mettre en œuvre un plan marketing et commercial de développement du trafic aérien.

Conclusion

Aujourd'hui, les perspectives de développement du trafic à long terme semblent limitées autour d'un million de passagers par an.

Cette diminution importante du trafic passager a des conséquences graves sur les 1.163 salariés travaillant sur le site, dont 595 en relation directe avec le trafic aéroportuaire passagers²².

Le CESA appuie la demande que d'une manière préventive et offensive soit mise en place une Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences coordonnée par la CCI pour l'ensemble des personnels du site.

Le développement de la zone d'activité devrait permettre le redéploiement d'une partie des personnels en prenant en compte les niveaux de formation et de qualification des agents.

Pour ce qui concerne certaines catégories de personnels, et notamment les pompiers à l'œuvre sur le site, des solutions de rattachement aux collectivités territoriales doivent être étudiées.

Le positionnement de Strasbourg comme capitale européenne et régionale interdit d'envisager un scénario sans aéroport malgré la concurrence transfrontalière, d'autant que l'Etat maintient le site de Strasbourg-Entzheim dans le groupe des aéroports dits « stratégiques ».

Si la situation actuelle apparaît lourde de menaces, principalement du fait de l'impact du TGV, il s'agit désormais d'orienter la plate-forme vers un avenir cohérent pour un aéroport adapté aux besoins du trafic, s'inscrivant dans une véritable démarche marketing, combinant les vols nationaux, les vols vacances et quelques lignes régulières supplémentaires, low cost ou autres.

Cette orientation, qui vise à combler les lacunes actuelles en termes de destinations offertes, doit s'accompagner d'une stratégie de diversification des recettes pour faire de l'aéroport une entreprise multiservices.

A la différence du passé, il est indispensable d'avoir une approche prospective, et notamment d'anticiper les évolutions à venir en matière de développement des TGV, tant pour ce qui est du TGV Rhin Rhône que de la 2^{ème} phase du TGV Est européen. Cette anticipation doit également tenir compte de la stratégie du groupe Air France dont les intérêts de société commerciale ne coïncident pas nécessairement avec ceux de l'aéroport.

Elle doit également prendre en compte le développement de la sensibilité environnementale qui touche voyageurs, entreprises et pouvoirs publics. Le bilan carbone des modes de déplacement est désormais un élément essentiel dans les décisions concernant les aéroports.

Pour le CESA, la substitution de l'Etat par le privé dans la Société d'Exploitation Aéroportuaire (SEA) ne doit pas signifier un abandon du rôle de l'Etat qui doit rester le garant de la cohésion et de la pérennité de la communauté de travail étroite et permanente qu'est l'aéroport de Strasbourg Entzheim et ses salariés.

Tous ces aspects nécessitent incontestablement un débat global impliquant l'ensemble des collectivités territoriales et des acteurs concernés ; le CESA est prêt à y prendre toute sa part.

²² Si les services de l'Etat représentent à eux seuls 413 personnes, et au-delà des salariés directement employés par l'aéroport, sont concernées les personnels des compagnies aériennes (276 salariés) et des entreprises sous-traitantes, mais aussi les prestataires de services (Parcus, etc.) La situation d'Avia Partner est une illustration de ces enjeux pour les sous-traitants qui sont potentiellement dans la situation la plus fragile.

Annexes

.....

1. Données techniques essentielles

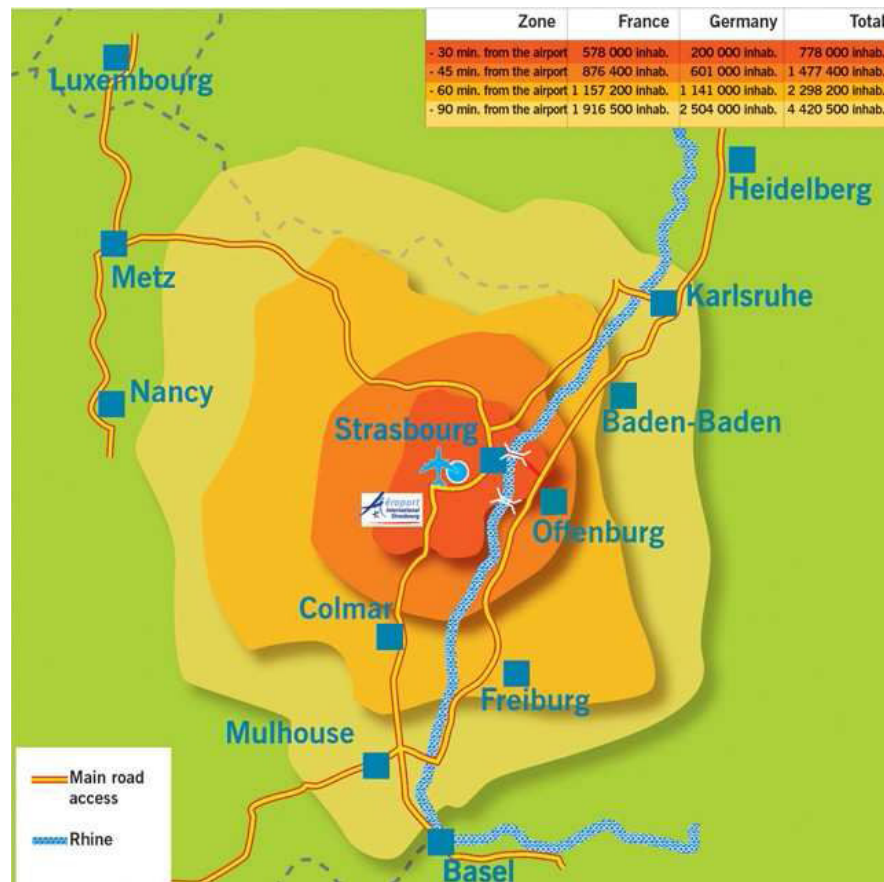
- Une piste de 2.400 m de long et de 45 m de large.
- L'aérogare passagers date des années 1970 et a été agrandie en 1995/97. Sa surface est de 21.000 m². Entre 2,5 et 3 millions de passagers peuvent y être accueillis.
- Enfin, l'aéroport dispose d'une aérogare de fret de 9000m² qui peut traiter environ 30.000 tonnes de fret par an et qui est entièrement occupée. L'ensemble de la zone d'activités de la zone ouest a un taux d'occupation de 91,7%. Il reste 1500m² de bureaux disponibles sur cette zone.

2. Evolution du trafic commercial entre 2006 et 2008

TRAFIC COMMERCIAL	Année 2008	Année 2007	% 08/07	Année 2006	% 07/06
MOUVEMENTS	33 392	36 471	-8,4%	39 645	-8,0%
Mouvements Français	23 743	26 096	-9,0%	28 037	-6,9%
Mouvements Etrangers	9 649	10 375	-7,0%	11 608	-10,6%
PASSAGERS	1 329 626	1 733 050	-23,3%	2 032 957	-14,8%
Passagers Locaux	1 292 968	1 700 903	-24,0%	2 001 811	-15,0%
Passagers "Départ"	645 211	847 731	-23,9%	999 267	-15,2%
Passagers "Arrivée"	647 757	853 172	-24,1%	1 002 544	-14,9%
Passagers Réguliers Nationaux	1 005 673	1 351 558	-25,6%	1 616 782	-16,4%
Passagers Régulier Internationaux	223 021	260 841	-14,5%	278 510	-6,3%
Passagers Non Réguliers Nationaux	3 612	4 349	-16,9%	6 148	-29,3%
Passagers Non Réguliers Internationaux	60 662	84 155	-27,9%	100 371	-16,2%
Passagers Nationaux	1 009 285	1 355 907	-25,6%	1 622 930	-16,5%
Passagers Internationaux	283 683	344 996	-17,8%	378 881	-8,9%
Passagers Transit	36 658	32 147	14,0%	31 146	3,2%
Passagers Transit Réguliers	20 419	16 969	20,3%	20 270	-16,3%
Passagers Transit Non Réguliers	16 239	15 178	7,0%	10 876	39,6%

Source : CCISBR

3. Zone de chalandise



Source : CCISBR

4. Comparatif des coûts entre Strasbourg Entzheim, l'Euroairport et Baden Airpark

Comparatif coûts	Strasbourg		Bâle		Baden		
	Tarif de base 2008	Tarif incitatif 01/01/2008 Année 1	Tarif de base 2008	Contrat fidélité 5 ans 350.000 pax/départ/an	Tarif Vols ponctuels ou charters	Tarif spécial Incitatif	Tarif ligne régulière 5j/7 année
Redevance passagers	3,25	3,25	8,60	4,32	5,24	5,24	5,89
Redevance PMR	0,60	0,60	0,27	0,27			
Taxe aéroport (sécurité/sûreté)	11,88	11,88	6,70	6,70	0,85	0,85	0,85
Taxe aviation civile	3,92	3,92	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Taxe solidarité	1,00	1,00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Total redevances et taxes acquittées par le passager	20,65	20,65	15,57	11,29	6,09	6,09	6,74
Redevance atterrissage	1,67	0,42	1,53	0,46	4,36	1,09	n/a
Passerelle/bus/contact	0,53	0,53	0,37	0,37	n/a	n/a	n/a
Infomatique banalisée	0,46	0,46	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
RSTCA* (redevance services terminaux et navigation aérienne)	1,82	1,82	1,82	1,82	0,95	0,95	0,95
Total redevances et taxes acquittées par la compagnie	4,48	3,23	3,72	2,65	5,31	2,04	0,95
Coût total	25,13	23,88	19,29	13,94	11,40	8,13	7,69

Source : CCISBR

Remerciements

Le Conseil économique et social d'Alsace tient à remercier pour leur disponibilité, leur contribution et leur partage d'expériences l'ensemble des personnes qui ont participé à ses travaux. Par ordre alphabétique :

Jacques Bigot	Président de la Communauté urbaine de Strasbourg
François Bru	Directeur de l'aéroport d'Entzheim
Eric Fuchsmann	Directeur Régional d'Air France
François Grignon	Sénateur, Vice-président du Conseil Général du Bas-Rhin, Président de l'ADIRA
Axel Grossmann	Directeur de l'aéroport Blackforest de Lahr
Michel Hupays	Directeur régional de l'aviation civile
Manfred Jung	Directeur du Baden Airpark
M. Merxs	Représentant du Conseil de surveillance du Baden Airpark
Adrien Zeller	Président du Conseil régional d'Alsace

Contact

Conseil Economique et Social d'Alsace – Tél.: 03 88 15 68 00 – cesa@region-alsace.eu