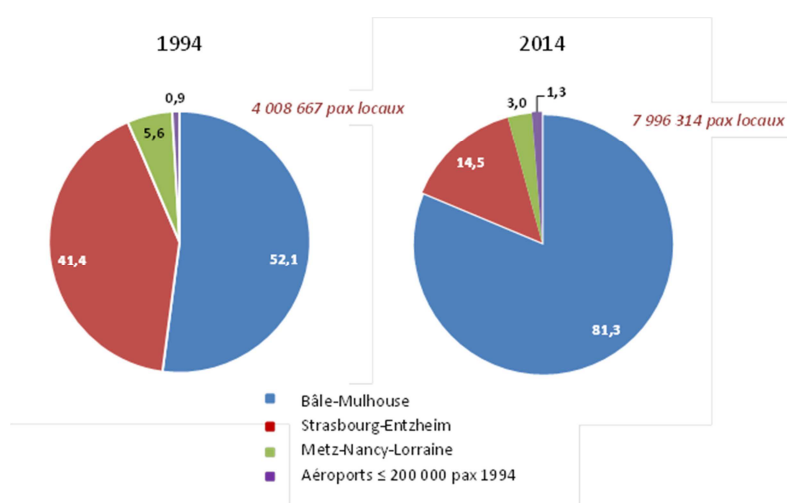


Région Grand Est

Le maillage régional d'aéroports

Le Grand Est se caractérise par une concentration du trafic aérien de passagers commerciaux sur l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Après avoir multiplié son activité par trois en vingt ans, il a reçu en 2014 plus 80 % du trafic régional, creusant ainsi l'écart avec l'aéroport de Strasbourg dont la part dans le trafic régional a fortement régressé depuis 1994, passant de 41,4 à 14,5%.

Répartition du trafic de passagers¹ (%) en 1994 et 2014

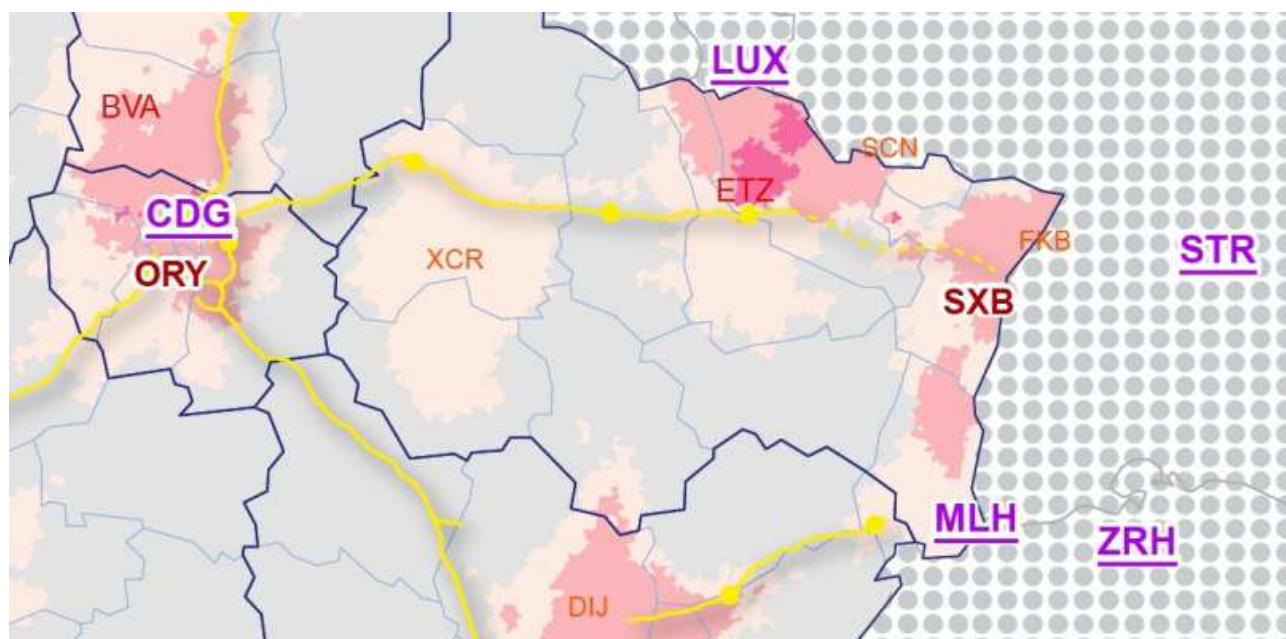


Laurent Terral - IFSTTAR-École des Ponts-Université Paris-Est-Marne-la-Vallée – Joséphine Chevalier – CGET – données source DGAC

L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (7,3 millions de passagers en 2016) accueille une vingtaine de compagnies aériennes de ligne et dessert plus de 90 destinations dans 30 pays par des vols directs. Il propose plusieurs liaisons intercontinentales par jour par le biais des principaux hubs européens (Londres, Paris, Francfort, Munich, Amsterdam, Bruxelles, Madrid, Istanbul et Barcelone). C'est également un aéroport important d'aviation d'affaires et un pôle économique de plus de 10 000 emplois, dont le développement sera favorisé par le nouvel accord fiscal franco-suisse en voie de ratification. Le raccordement ferroviaire de l'aéroport, à l'étude en 2017, serait de nature à mettre l'agglomération strasbourgeoise à 50 minutes de l'aéroport.

Proche du centre-ville et bien desservi par route et par fer (un TER toutes les 9'), l'aéroport de Strasbourg (1,07 millions de passagers en 2016) est adossé à une agglomération importante, siège d'institutions européennes. Il assure des liaisons sous obligations de service public avec Amsterdam, Madrid et Prague. Entre 2010 et 2016, il a connu une chute de moitié de sa fréquentation en raison des concurrences multiples des aéroports de Bâle-Mulhouse, Karlsruhe-Baden-Baden, de la LGV Est européenne (en service jusqu'en Lorraine depuis juin 2007 puis jusqu'à Strasbourg en juillet 2016) et de la LGV Rhin-Rhône (en service depuis décembre 2011). Grâce à un effort important de réduction des coûts de touchée, il a pu impulser un nouveau développement s'appuyant sur les compagnies à bas coûts malgré une concurrence frontale avec l'aéroport de Karlsruhe-Baden-Baden, situé à 45 minutes seulement de l'agglomération strasbourgeoise. Bien que fragile, cette nouvelle dynamique devrait permettre à l'aéroport d'atteindre l'équilibre de fonctionnement.

¹ Passagers locaux, c'est-à-dire hors passagers en transit



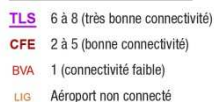
RECouvreMENTS DES AIRES D'ATTRACTION DES AÉROPORTS FRANÇAIS ET FRONTALIERS

Nombre d'aéroports français et frontaliers situés à 60 minutes ou moins Par commune

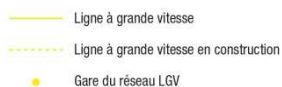


Temps de parcours entre aéroports français et communes :
Outil Inroa "Metric", distance temps sur le réseau routier (trafic estimé en heures pleines).
Temps de parcours entre aéroports frontaliers et communes :
Outil Open Source Routing Machine sur données Open Street Map.

Nombre de hubs avec lesquels l'aéroport a des liaisons aériennes quotidiennes



Réseau des lignes à grande vitesse



Caractéristiques des principaux aéroports de la région Grand Est

Aéroports	Propriétaires et exploitants en 2016	Evolution des trafics entre 1994, 2004 et 2014			Part du trafic bas-coûts 2014	Liaisons à Paris
		Trafic pax locaux 1994	Trafic pax locaux 2004	Trafic pax locaux 2014		
Aéroport régional						
Bâle-Mulhouse	Propriétaire : État Exploitant : Établissement public franco-suisse EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg	2 088 173	2 491 255	6 498 437	70%	Paris-CDG et Orly
Aéroports métropolitains						
Strasbourg-Entzheim	Propriétaire : État Exploitant : S.A Aéroport de Strasbourg-Entzheim (État (60%), CCI (25%), CR (5%), CD 67 (5%), Strasbourg (5%))	1 660 644	1 918 975	1 157 391	21%	-
Metz-Nancy-Lorraine	Propriétaire et exploitant : région Grand Est	223 579	303 281	240 285	-	-
Aéroports de proximité ou d'export de voyageurs						
Châlons-Vatry	Propriétaire et exploitant : CD 51	0	7 252	96 160	77%	

Situé également à deux heures de l'aéroport de Francfort, l'aéroport de Strasbourg a mis en place avec la société Lufthansa et les aéroports de Francfort et Munich une offre cumulée de fréquences permettant aux voyageurs de partir en avion de Strasbourg et de revenir via Francfort ou Munich en bus, ou inversement.

L'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine (229 000 passagers en 2016) a une activité répartie, en trois tiers, entre des liaisons régionales (Lyon, Marseille, Nice, Toulouse, Bordeaux), des liaisons avec le Maghreb, et des vols de tour-opérateurs. L'aéroport ne subventionne pas les compagnies à bas coûts qui le desservent. Cependant il est concurrencé auprès de la population lorraine par des aéroports mieux connectés. Situé à moins d'une heure de l'agglomération de Metz, l'aéroport de Luxembourg est aisément accessible de Nancy et Metz par fer et par navette routière. L'aéroport Paris-CDG est également accessible par train en moins de deux heures. À mi-chemin de Metz et Nancy, l'aéroport dispose pourtant d'une aire d'attraction de plus 1,6 million d'habitants situés à moins de 60 minutes et d'atouts pour traiter du fret aérien, mais son activité est fortement déficitaire et des investissements de mise à niveau sont nécessaires.

Ancienne base de l'OTAN, l'aéroport de Châlons-Vatry a été mis en service en mars 2000 comme plateforme spécialisée dans le fret. Il représente un investissement de 220 millions d'euros avec une zone d'activité de près de 2 000 ha. Ce projet avait été initié par des chefs d'entreprise puis repris par les collectivités locales dans le contexte des années 90 marqué par une croissance forte du fret aérien et une tendance à la spécialisation des flux de fret et de passagers dans les aéronefs. Après un effondrement de l'activité fret en 2009, et le départ à Charleroi de la principale compagnie, les collectivités ont souhaité poursuivre l'activité de l'aéroport et la réorienter vers le transport de passagers. Situé dans une zone faiblement peuplée, l'aéroport cherche à capter une clientèle du bassin parisien – en changeant notamment son nom commercial pour Paris-Vatry – et s'appuie sur des compagnies à bas coûts. En 2016, il a assuré des liaisons à l'export vers le Portugal et l'Algérie (135 000 passagers en 2016) et traité 7 700 tonnes de fret. Après le désistement de plusieurs exploitants, l'aéroport a été repris en régie en 2016 par le département et présente un déficit de fonctionnement élevé.

Le Grand Est dispose également de plusieurs aéroports d'aviation d'affaires et d'aviation générale. Il s'agit en particulier de l'aéroport d'Épinal-Mirecourt (51% CD 88+CCI, 49% Super Airport Infrastructure²) ou de l'aéroport de Colmar, exploité par une société soutenue par les grandes entreprises locales.

Quelques enjeux du maillage régional

La région du Grand Est, particulièrement ses principales agglomérations, dispose d'une connectivité aérienne internationale satisfaisante grâce à la bonne accessibilité via le rail des aéroports parisiens, luxembourgeois et allemands. Elle sera prochainement renforcée par la connexion au rail de l'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg.

En jouant sur la proximité de la desserte des aires urbaines qu'ils desservent, les aéroports métropolitains de Strasbourg et de Metz ne parviendront à garantir un fonctionnement pérenne qu'en s'inscrivant en complémentarité de fonction avec les grands aéroports proches et en réduisant fortement leurs coûts d'exploitation, condition première de leur attractivité pour les compagnies.

L'aéroport de Châlons-Vatry témoigne de la situation difficile dans laquelle peuvent se trouver des collectivités après des investissements publics importants pour une finalité qui ne peut être concrétisée en raison des évolutions du transport aérien et de la volatilité des activités. **La mission recommande que soit dressé un état de l'ensemble des coûts de cette infrastructure pour les collectivités (y compris État, et**

² Société indienne

péréquations) et qu’il soit mis en perspective avec les retombées économiques possibles à court ou moyen terme.

Parfois sous-estimée par des collectivités, la fonction des aéroports d’aviation d’affaires et d’aviation générale pour le développement économique local gagnerait à être éclairée. L’implication d’entreprises dans l’exploitation des aéroports d’Épinal, de Colmar, voire de Lahr dans le Bade-Wurtemberg témoigne de l’enjeu. C’est tout l’intérêt de l’étude conduite en 2016-2017 par la Région Grand Est sur ce sujet.

Janvier 2017

Carte des aérodromes de la région Grand Est

