

Quel avenir aéroportuaire pour l'Alsace ?

L'association TC Alsace a pour objet la réflexion sur les questions de mobilité et d'urbanisme en Alsace à travers l'animation d'une communauté de discussions et de débats sur Internet et la tenue de réunions de travail sur les grands enjeux de notre région avec des étudiants et des experts. Le point de vue de Damien Senger et Lionel Heiwy (*) sur les aéroports.

« On a trop souvent tendance lors de chaque débat autour de l'avenir de l'aéroport d'Entzheim à mettre en opposition la desserte ferroviaire et la desserte aéroportuaire de l'agglomération. Ces deux modes sont pourtant deux réponses complémentaires à la question de l'accessibilité internationale de la métropole strasbourgeoise.

Pour répondre à la question de l'avenir de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, l'association TC Alsace considère qu'il faut réfléchir plus globalement toute la desserte de la région et du secteur des trois frontières.

En guise de préalable, une réflexion autour du maintien de la plateforme aéroportuaire de Baden-Baden doit avoir lieu. Cet aéroport est le fruit d'un manque de cohérence territoriale, son développement uniquement dû à une taxation deux fois moins élevée qu'à Strasbourg. Sans pôle urbain auquel se rattacher, cet aéroport constitue une concurrence déloyale vis-à-vis de son homologue strasbourgeois sur un ter-

ritoire saturé en plateforme aéroportuaire.

Son devenir doit se rapprocher de celui de l'aérodrome de Colmar, un aéroport d'affaires, et sa desserte régulière transférée vers une structure plus légitime.

Dès lors, nous envisageons deux scénarios pour l'accessibilité de notre pôle métropolitain :

Scénario 1. Une bipolarité EuroAirport – Entzheim

Il s'agit d'assurer la vocation européenne de Strasbourg tout en permettant l'émergence d'un hub aéroportuaire dans le secteur des trois frontières, l'EuroAirport. L'existence de deux aéroports internationaux à 100 km de distance en situation de concurrence directe sera néfaste pour le développement et l'attractivité économique de tout le bassin du Rhin supérieur.

Il s'agit donc d'envisager la création d'une structure complémentaire entre les deux plateformes. L'une, Strasbourg, ayant une vocation de desserte régulière des capitales euro-



Deux scénarios pour l'avenir d'Entzheim. PHOTO ARCHIVES DNA

péennes et l'autre, l'EuroAirport, ayant une vocation intercontinentale avec, à terme, des liaisons vers les hubs de New York et Singapour. Vu l'attractivité touristique de la région Alsace à l'international, il s'agit de faciliter son accessibilité en divisant les différents flux sur deux sites et en créant des liaisons directes avec l'Asie et les États-Unis, deux marchés touristiques en devenir pour l'Alsace.

Ce scénario s'intègre également

dans la volonté de Strasbourg de rénover son statut de ville de foires et de congrès, avec la rénovation et l'extension du Palais de la musique et des congrès et l'émergence du nouveau Wacken-Europe, centre d'affaires international.

Pour faciliter la mise en œuvre de ce scénario, il serait intéressant de développer autour de ces deux sites, une société d'exploitation commune à l'image d'Aéroports de Paris, société qui gère l'intégralité des aéroports

et aérodromes parisiens.

Scénario 2. Strasbourg : ville de l'ère post-carbone

En poussant encore plus la réflexion et dans la logique actuelle de développement de l'agglomération comme pôle d'excellence écologique, nous devons également nous poser la question de la légitimité de conserver un aéroport à proximité directe de notre cité. Avec une liaison rapide, directe et efficace de l'EuroAirport et son développement en hub aéroportuaire international, cette porte d'entrée dans le bassin rhénan supérieur ne serait-elle pas suffisante sachant que ce site dispose d'une capacité de développement importante qui lui permettrait d'emmagasiner, seul, l'ensemble des flux actuels et futurs ?

Les collectivités locales alsaciennes ont-elles intérêt à financer deux plateformes répondant aux mêmes besoins, la desserte du bassin rhénan, alors que l'une d'elle vit aujourd'hui sous perfusion ? Ces économies permettant alors de financer l'augmentation du flux

voyageur sur le réseau ferroviaire, frais nécessaires à l'émergence d'une infrastructure unique et régionale.

Quel que soit le scénario, la desserte du réseau ferré au sein de l'infrastructure aéroportuaire est aujourd'hui nécessaire pour assurer une bonne complémentarité entre le fer et l'aérien et pour faciliter le transit entre Strasbourg, sa région et ce hub. Aujourd'hui, le débat sur l'avenir de notre aéroport ne se pose que lors du renouvellement de ses financements par la classe politique alsacienne. À l'heure du Conseil d'Alsace et d'une rationalisation des dépenses à l'échelle régionale, une pérennisation de la situation est nécessaire pour mettre fin à la saturation de notre territoire en plateformes aéroportuaires et au maintien sous perfusion d'un aéroport au potentiel européen dont l'avenir est aujourd'hui incertain. » ■

► (*) Damien Senger est le président de l'association, Lionel Heiwy, étudiant en urbanisme, chargé dans l'association des questions d'urbanisme.