

STRASBOURG - ENTZHEIM

Situation, trafic et emploi

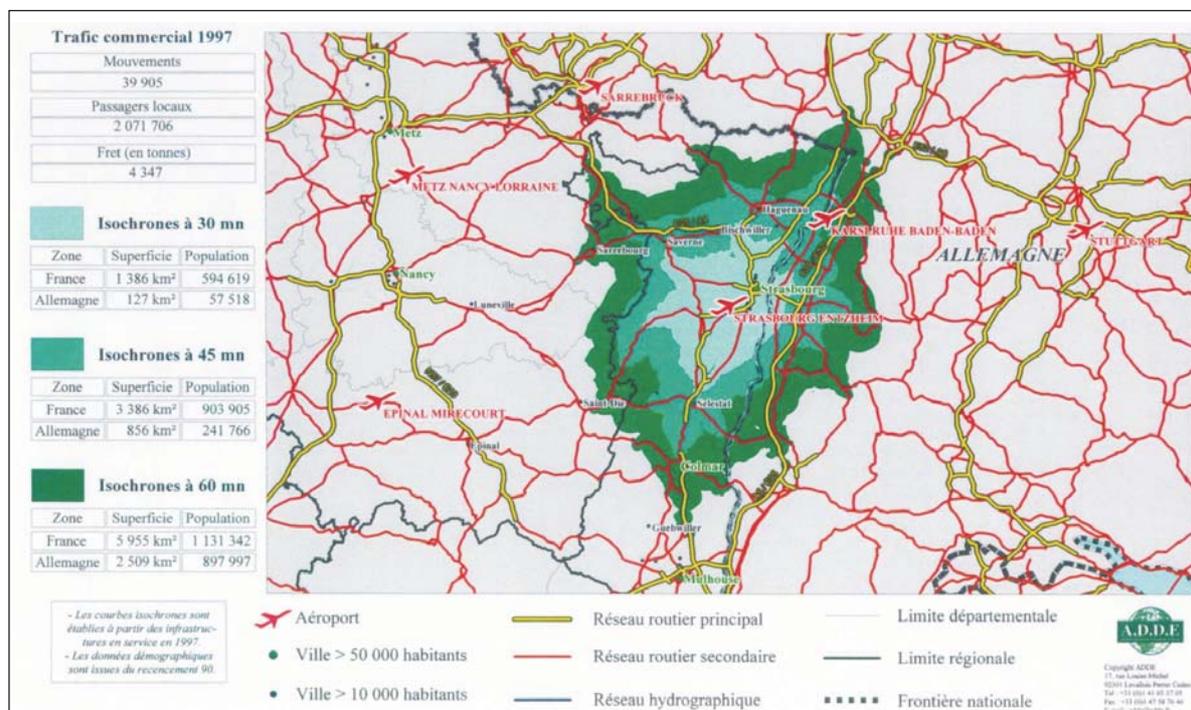
Situation :

L'Aéroport International de Strasbourg est situé dans le couloir rhénan, orienté Nord - Sud, séparant la France et l'Allemagne, entre les Vosges et la Forêt Noire. Il est à proximité de six agglomérations importantes : Karlsruhe, Strasbourg, Freiburg, Mulhouse et Bâle et à 120 km de l'autre aéroport international de la Région Alsace, Bâle -



Source internet : Strasbourg.aeroport.fr

Situé en majeure partie sur la commune d'Entzheim, à 16 km au sud ouest du centre de Strasbourg, l'Aéroport International de Strasbourg est intégralement inclus dans le territoire de la Communauté Urbaine de Strasbourg (C.U.S.).



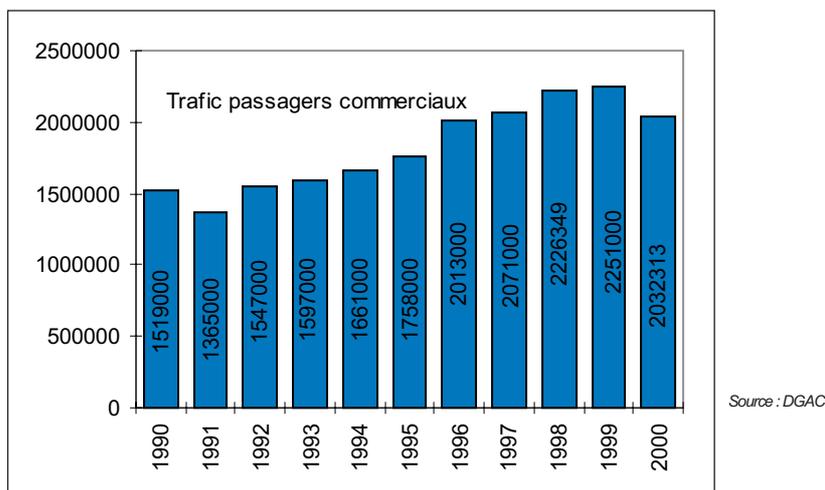
Source : DGAC, "Description des services offerts par le transport aérien"

La zone d'attraction actuelle, définie à partir des courbes isochrones à 60', représente une population de 2 Millions d'habitants, dont 850 000 en Allemagne.

STRASBOURG - ENTZHEIM

Le trafic

A noter que l'aéroport international de Strasbourg a été fermé de la mi - juillet à la mi-août 2000 pour la rénovation de la piste.



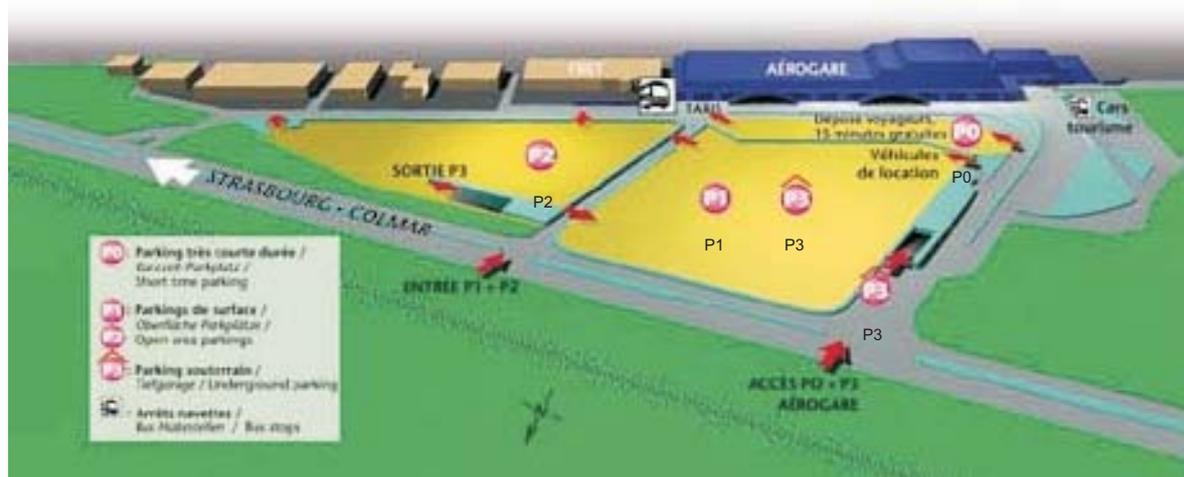
En 1999, le trafic de l'aéroport comprenait 395 170 passagers internationaux (18%), 1 285 000 passagers sur Paris (57% du total du trafic). Les transversales les plus chargées sont vers Nice et Lyon (125 000 chacune). Ces trois liaisons métropolitaines constituent à elles seules près de 85% du trafic intérieur.

L'emploi

Le nombre de salariés travaillant sur la plate-forme est estimé à 1385 personnes (Aéroport, compagnies, assistants, sous-traitants...), soit 0.62 emploi /1000

STRASBOURG - ENTZHEIM

Le stationnement et les voitures de location



Source internet : Strasbourg.aeroport.fr

Le stationnement

L'aéroport comprend aujourd'hui 3 zones de stationnement au sol (P0 et P1 avec 1680 places, P2 avec 420 places, P4 le plus éloigné avec 524 places), et un parc souterrain (P3) avec accès réservé sous l'aérogare de 1500 places. Cela représente une offre totale de 4124 places, soit 1,83 place/1000 passagers.

Cette offre n'est pas considérée comme saturée.

La gestion en est assurée par PARCUS et le montant des recettes (1999) est de 34,662 MF, soit 15.4 F/passager.

Tarif selon les durées de stationnement			
	P0	P1 ou P2 ou P4	P3
inférieur à 15 min.	gratuit	10 FF	20 FF
de 15 à 60 min	10FF par 15 min.	10 FF	20 FF
de 1 à 2h	10FF par 15 min.	20 FF	20 FF
de 2 à 4h	10FF par 15 min.	30 FF	30 FF
de 4 à 6h	10FF par 15 min.	45 FF	50 FF
de 6 à 8h	10FF par 15 min.	65 FF	75 FF
de 8 à 12h	300 FF	65 FF	75 FF
de 12 à 24h	300 FF	90 FF	100 FF
jour supplémentaire	NC	30 FF	60 FF

Pour les salariés, 534 places sont disponibles :

Parc PA (personnel aérogare)	285	Divers, zone Ouest	80
Parc zone de fret	80	DDE	17
DACNE	72		

La location

349 places sont réservées aux loueurs de véhicules, soit 1.55 place/1000 passagers.

Source : Service des Bases Aériennes

L'offre de transport public à destination du centre ville

Le cadre contractuel

L'aéroport se situant à l'intérieur du périmètre des transports urbains de la CUS, celle-ci exerce pleinement ses compétences d'autorité organisatrice.

La navette fait pourtant l'objet d'une convention spécifique au sein de la convention principale de délégation de service public associant la CUS et la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

La convention principale a une durée de 30 ans, elle court jusqu'en 2020.

La convention spécifique " relative à l'organisation et au financement de la navette assurant la desserte routière de l'aéroport de Strasbourg - Entzheim " associe la CUS, le Conseil Général, la CCI et la Compagnie des Transports Strasbourgeois.

Avant l'existence de cette convention, la CUS ne s'était pas fortement impliquée en tant qu'autorité organisatrice dans la desserte de l'aéroport et une large initiative avait été laissée à la CCI, qui a toujours piloté les projets dans ce domaine.

Par ailleurs, le Conseil Général participait déjà au financement de la desserte aéroportuaire, dans le prolongement de sa participation financière à la plate-forme.

Ainsi, dans la nouvelle convention d'une durée de 5 ans (1998 - 2002) retrouve-t-on un engagement financier de la CCI et du Conseil Général selon les modalités suivantes :

- CUS : 40%
- Conseil Général : 40%
- CCI : 20%.

L'originalité de cette convention réside dans l'exercice prévisionnel auquel les signataires se sont livrés en programmant la résorption progressive du déficit d'exploitation (qu'ils prennent intégralement en charge) : il passerait ainsi de 1 MF/an en 1998 et 1999 à 0,4 MF/an de 2000 à 2002, puis retour à l'équilibre à l'issue de la convention.

STRASBOURG - ENTZHEIM

Transporteur et caractéristiques techniques du service

Le service de navette routière est en fait un rabattement depuis l'aéroport vers la ligne de tramway Strasbourg - Illkirch à la station Baggersee, avant la boucle assurant la desserte du pôle universitaire. Un parc de dissuasion est également implanté à proximité.

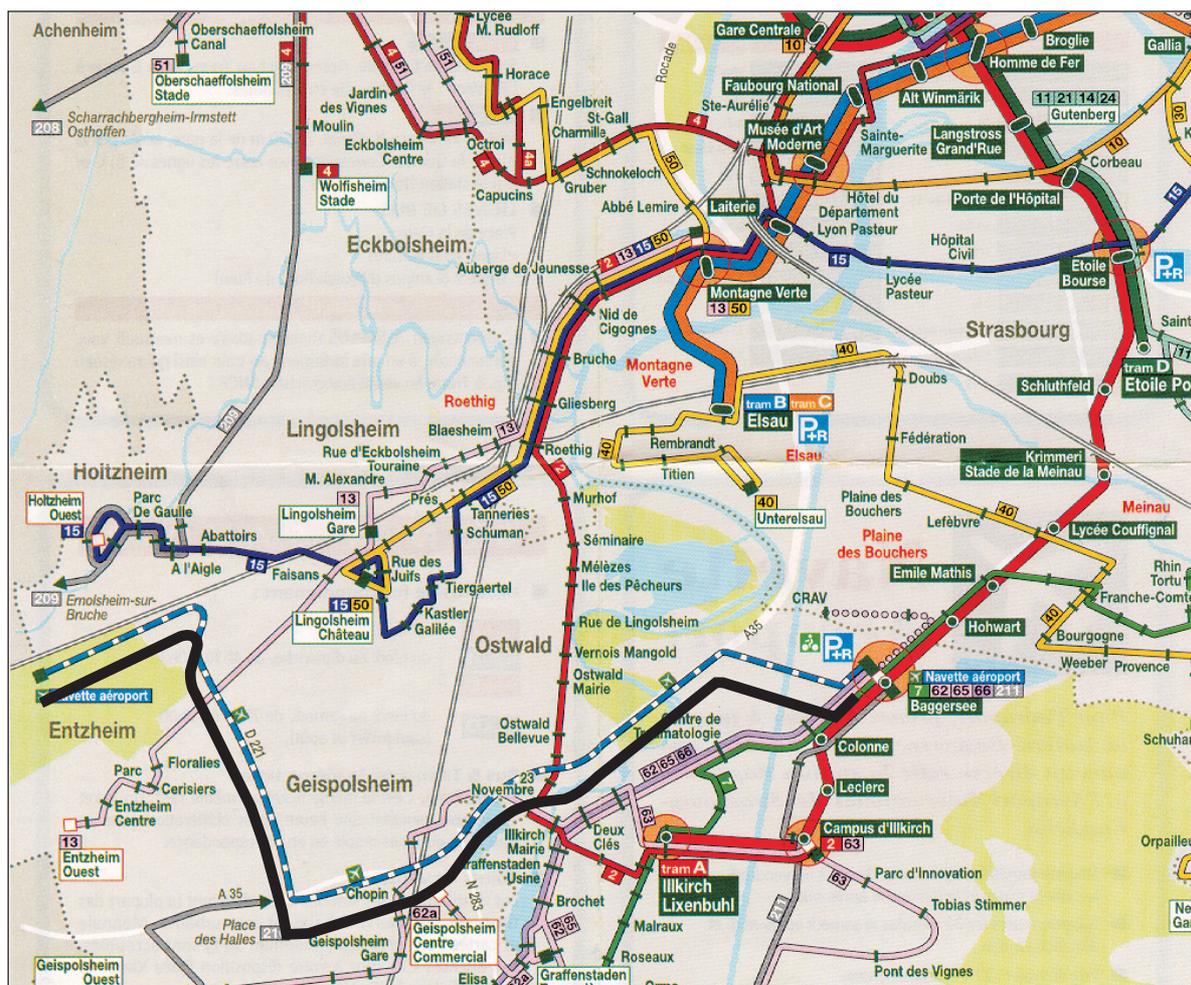
La société exploitante en titre est la CTS qui a cependant obtenu l'autorisation de sous-traiter à la société KUMEGEL.

La ligne routière est d'une longueur de 11 km, sans arrêt intermédiaire, mais il faut y ajouter le trajet en tramway.

En ce qui concerne la fréquence de la desserte : la ligne est cadencée à 15', de 5h00 à 23h00 en semaine ainsi que le samedi matin et le dimanche après-midi. Sur les autres plages, l'intervalle est porté à 30'.

Il faut au total compter environ 40' pour rejoindre l'aéroport depuis une station centrale du tramway à Strasbourg.

L'itinéraire est fixe, son terminus à Baggersee assure une bonne correspondance avec le réseau de tramway. De plus, ce terminus est de grande dimension, couvert et une billetterie automatique est disponible.



Source : plan de poche bus - tram

STRASBOURG - ENTZHEIM

Titres de transport et tarifs

La tarification (Octobre 2000) est la suivante :

- . à l'unité, en trajet simple 30 F, aller-retour : 55 F
- . en carnet de 10 tickets, 270 F
- . en abonnement mensuel, réservé aux salariés de l'aéroport : 330 F

Le matériel

Le service est assuré au moyen de cars de grande capacité.

Des aménagements spécifiques sont présents : racks à bagages, annonce lumineuse et sonore des arrêts à bord des véhicules, vidéo, climatisation.

La convention ne prévoit pas de clause relative à l'âge des véhicules.



Source : plan de poche bus - tram

La clientèle

En ce qui concerne la fréquentation, 125 300 voyages ont été effectués en 1999 au moyen de la navette, soit une augmentation de 6,5% par rapport à 1998.

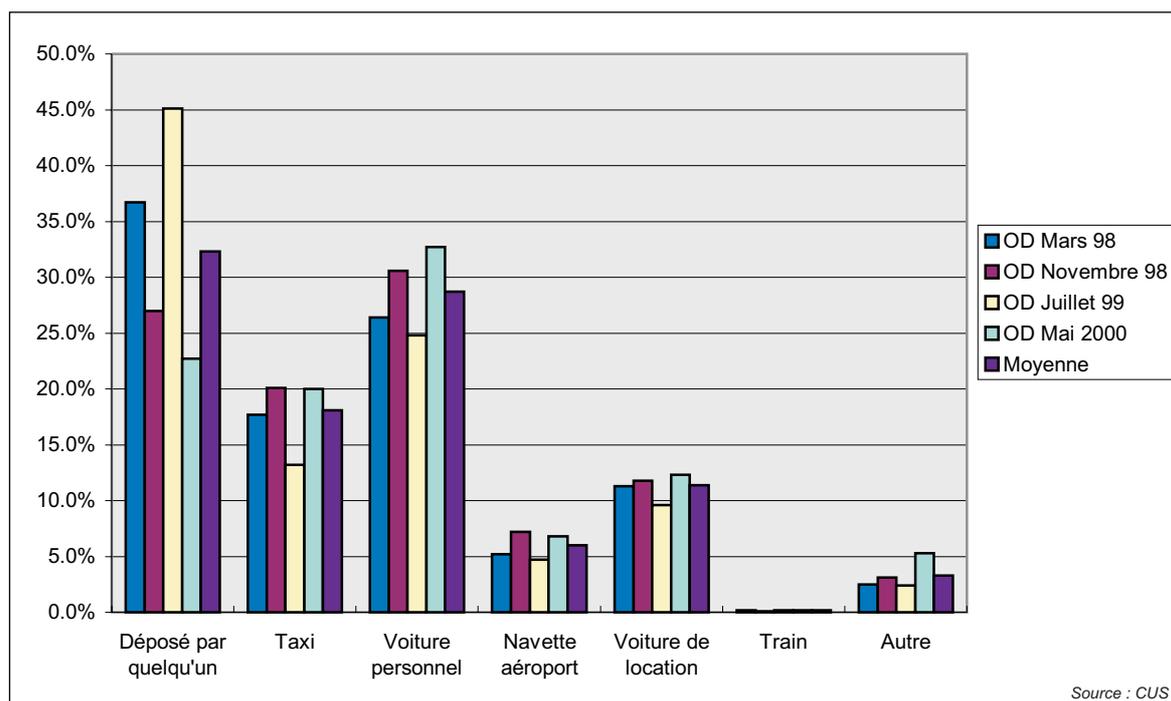
En 2000, l'aéroport ayant été fermé 6 semaines, cette fréquentation est revenue à 113 400. Cela représente 5,6 % de part de marché. A noter que la convention prévoyait à la signature que cette part de marché atteindrait 6,5% à échéance, ce qui, compte tenu de la progression du trafic aérien, permettrait d'assurer la rentabilité du service.

Périodes	Trafic Aéroport (Millions)	Trafic Ligne Aéroport Baggersee hors personnel aéroport (Milliers)	Part de marché
Nov.1997/1998	2,200	99	4,5 %
1999	2,300	126,5	5,5 %
2000	2,350	141	6%
2001	2,400	156	6,5 %
2002	2,450	159,3	6,5 %
2003	2,500	162,5	6,5 %

Source : CUS

Études et enquêtes

Préalablement à la mise en place du nouveau service, une enquête sur la répartition modale à l'accès à l'aéroport a été menée. La part de marché de la navette oscille entre 5,2% et 7,2%, pour une moyenne de 6,0%.



L'offre de transport public vers d'autres pôles urbains

Il n'y en a pas qui soit clairement identifiée, relevant d'une autorité organisatrice publique française. Mais il semble qu'une navette existe vers l'Allemagne, sous la responsabilité de la CCI.

Par ailleurs, des taxis allemands stationnent également devant l'aérogare, sur des emplacements réservés.

Les taxis

Organisation

Dans les zones de prise en charge, on compte 246 taxis de la Communauté urbaine de Strasbourg, 7 taxis de la CUS et 5 de Haguenau

Les groupements de taxis sont :

- SDAT
- ADIPAT
- FNTI 67
- SATCUS
- CGTI

Les tarifs

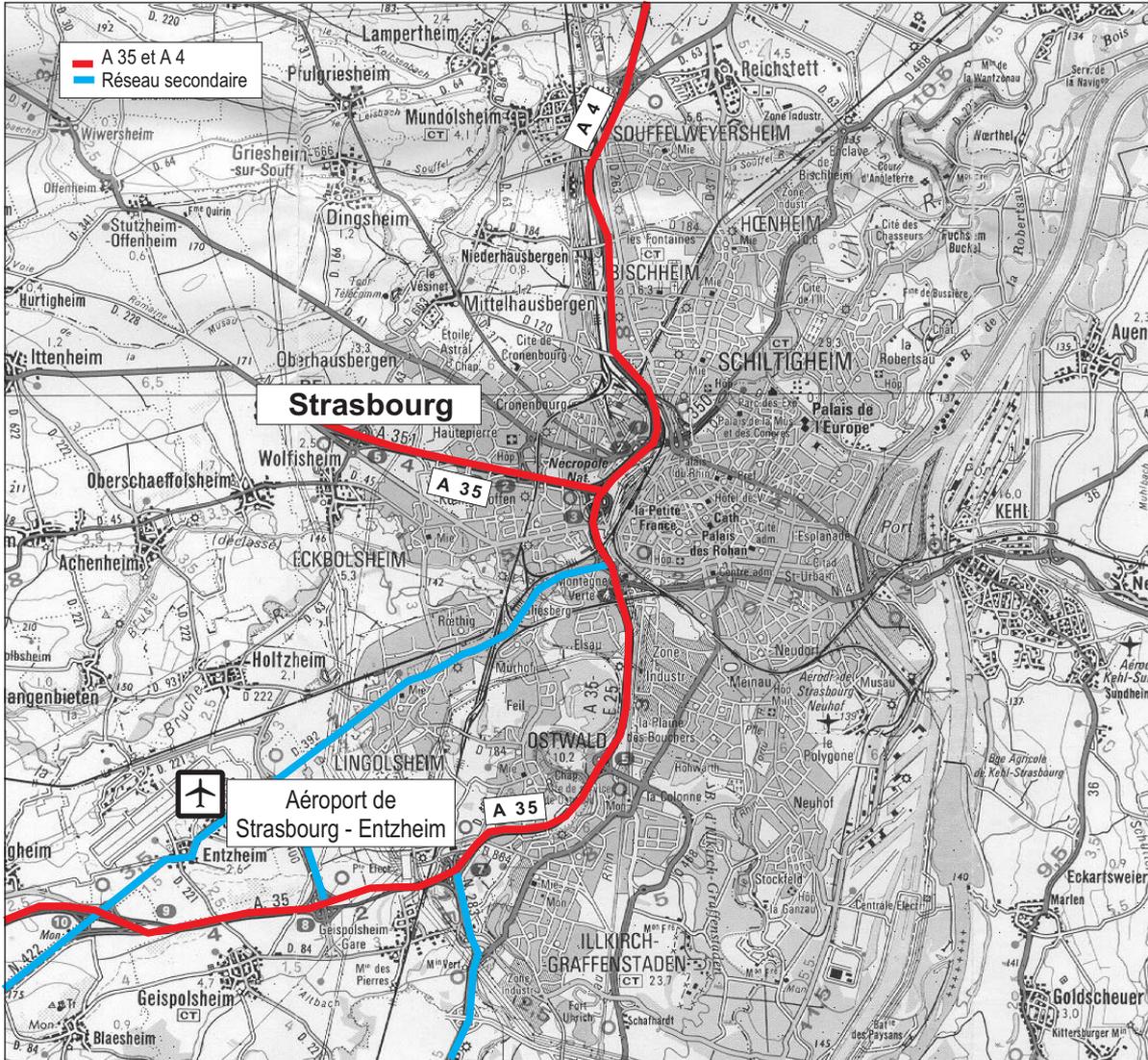
Coût pour une course	
En tarif jour :	120F00 sans bagage
En tarif nuit :	165F00 sans bagage

Barèmes du 27 Octobre 2000	
• prise en charge	10,00F
• heure d'attente ou marche lente	120F00F
• avec retour en charge à la station	
<i>jour</i>	3,84F
<i>nuit</i>	5,53F
• avec retour à vide à la station	
<i>jour</i>	7,68F
<i>nuit</i>	11,06F
• par bagage	

Source : préfecture du Bas - Rhin

STRASBOURG - ENTZHEIM

Itinéraires de desserte



Fond de plan : IGN 1/100 000

La desserte de l'aéroport

89 places de stationnement en "escargot" (attente)
4 places de taxis réservés (pour les précommandes)
5 places "zone dépose taxis"
13 places réservées aux taxis de la C.U.S.
13 places réservés aux taxis "hors C.U.S".

Au total 124 places réservées aux taxis à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim

Tous les taxis du Bas-Rhin ont accès à l'aéroport sans aucune condition préférentielle.

Participation des taxis à d'autres activités

Pas d'information concernant d'autres activités.

La desserte de la gare SNCF

Il existe 15 emplacements réservés aux taxis.

La gare SNCF est desservie par les taxis de la C.U.S.

Les perspectives d'évolution de l'offre de transport et de la desserte

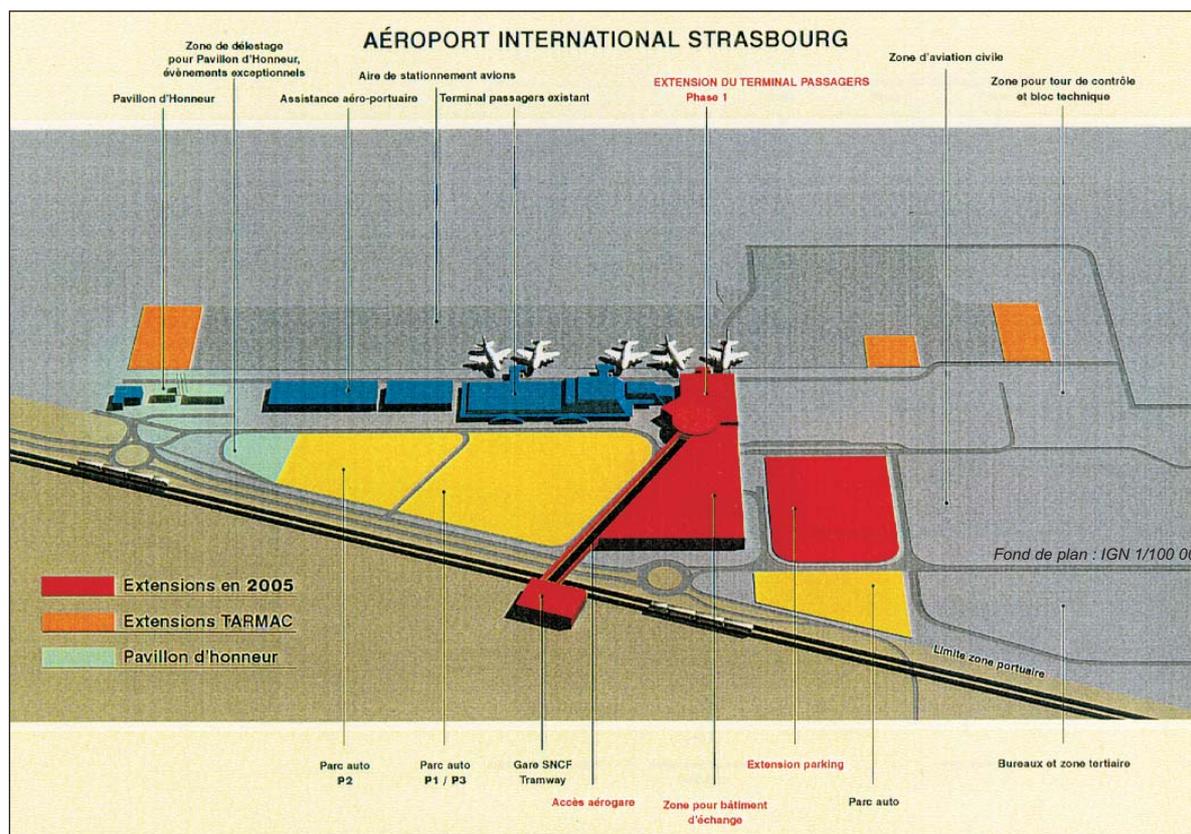
Le développement de l'aéroport et le stationnement

L'Aéroport International de Strasbourg connaît un développement de trafic important mais la charte signée en 1998 avec les riverains limite la plage horaire des atterrissages et décollages; la plate-forme perd alors de son intérêt pour d'éventuelles implantations d'opérateurs de fret aérien (DHL...).

Les travaux de reconstruction de la piste et des voies de circulation en juillet - août 2000 vont permettre à l'Aéroport International de Strasbourg de profiter de son potentiel lié à l'ouverture vers l'Allemagne avec le nouveau franchissement du Rhin. (cf. ci-après).

L'aéroport prévoit dès 2002-2003 une extension des parcs publics avec un programme de 600 places portant la capacité totale à 4724 places (soit environ 1,89 place/1000 passagers). Compte tenu de l'augmentation du trafic, l'offre par passager est ainsi maintenue.

Alors que des travaux permettant de porter la capacité de l'aérogare à 2,5 Millions de pax ont été réalisés en 1999, un autre projet d'extension avec connexion directe à la ligne ferroviaire Strasbourg Molsheim est prévu : échéance 2005.



Source : Aéroport international de Strasbourg in "Strasbourg, un aéroport capital pour l'Europe" - 2000

Les projets de desserte terrestre

En transport public

La solution technique actuelle - rabattement par ligne spécifique vers le tram - a donné satisfaction pendant un temps, tant que le rabattement du bus se faisait sur le terminus du tram (point d'éclatement). Depuis le prolongement de la ligne tram vers l'université, les voyageurs provenant de l'aéroport ont tendance à monter dans des voitures occupées voire saturées. Cela génère une perte globale de qualité du service qui s'ajoute à la rupture de charge obligatoire à Baggersee.

Le projet de tram - train entre Strasbourg et Molsheim, passant par Entzheim, dont la mise en service est envisagée en 2007, mettrait l'aéroport à 10' du centre ville (Gare centrale SNCF). Cela représente un gain objectif d'environ 30' par rapport à la desserte actuelle et permet d'envisager que, malgré les temps de correspondance, le temps de parcours total en transport public sera équivalent, voire inférieur en heure de pointe, au temps de parcours en automobile.

Le Contrat Triennal " Strasbourg, Ville Européenne " - 2000/2002.

Depuis 1980, l'Etat (associé à la ville et la Communauté Urbaine de Strasbourg), la Région Alsace et le Département du Bas-Rhin se sont engagés dans une série de contrats triennaux en vue de conforter les fonctions internationales de Strasbourg. Parmi les quatre objectifs que vise le contrat actuel, trois mettent l'accent sur la consolidation de la vocation européenne de Strasbourg et son rayonnement culturel. Le premier implique directement l'aéroport, puisqu'il vise " l'amélioration de l'accessibilité de la capitale parlementaire européenne " et se décline à son tour en trois points :

Mise à niveau des infrastructures aéroportuaires (ce sont les 250 MF de rénovation des pistes).

Desserte aérienne de la capitale parlementaire de l'Europe - lignes desservies sous obligation de service public.

Desserte de l'aéroport par les transports collectifs.

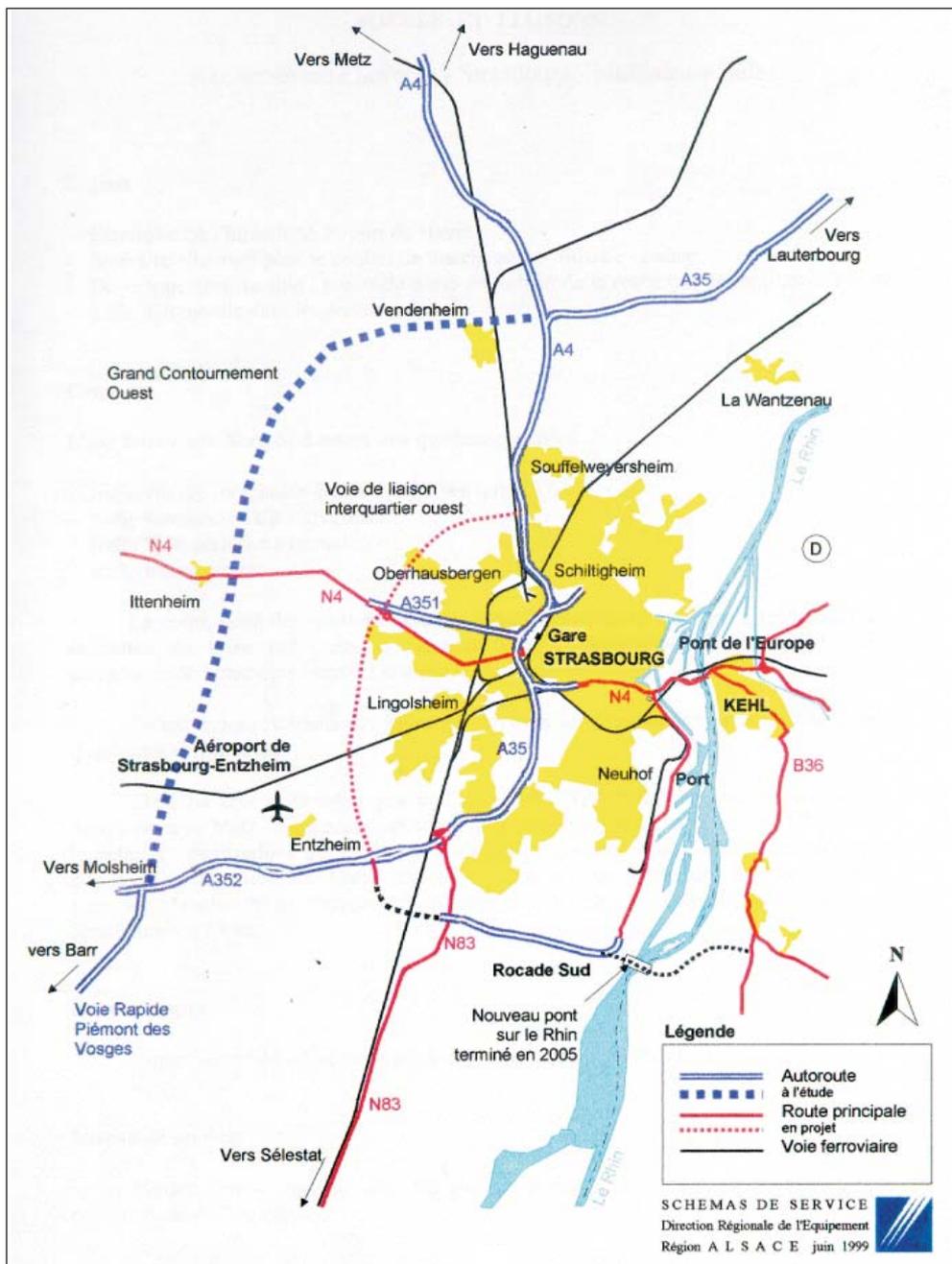
Desserte et accès routiers de l'agglomération strasbourgeoise, dont la fin d'opération " pont sur le Rhin "

Pour la desserte en transport collectif, le contrat prévoit 26 MF d'études, dont 21 MF pour le tram - train, et 6 MF pour l'intermodalité en gare centrale SNCF.

STRASBOURG - ENTZHEIM

En infrastructure routière

Le nouveau pont sur le Rhin au sud de l'agglomération, entre Altenheim et Plobsheim en France, mettra Freiburg à 45' de l'aéroport, permettra de gagner 130 000 habitants dans la zone d'attraction à 30' et 375000 habitants à 45'.



Source : contribution régionale

Les contacts

- DRE : Georges Klaerr - Blanchard, Centre d'expertise en aménagement,
- DDE, service des Bases Aériennes : M. Christophe,
- Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) : Mme Simonet,
- Aéroport : M. Russel, directeur de la concession aéroportuaire,
- Préfecture : M. Quintiliani et Mme Magar.

Les documents

- "Strasbourg, un aéroport capital pour l'Europe" -Aéroport international de Strasbourg - 2000.
- Schémas de services collectifs de transport ALSACE : Contribution régionale, sept 1999 (DRE).
- Alsace : Contrat de plan État - Région 2000-2006 (Préfecture et Conseil régional d' Alsace).
- Contrat triennal "Strasbourg, ville européenne" 2000-2002 (DRE Alsace).
- Convention relative à l'organisation et au financement de la navette assurant la desserts routière de l'aéroport Strasbourg-Entzheim.
- "Aéroport international de strasbourg, avant-projet de plan masse, étude d'accessibilité" (projet) - DDE, subdivision des bases aériennes.