Un aéroport en pleine mutation



Depuis les changements au sein de son actionnariat, l’aéroport de Budapest a repris le chemin du développement et de la modernisation. Déjà à la deuxième place, en terme d’importance, au sein des nouveaux pays entrés dans l’Union européenne depuis 2004, l’aéroport de Budapest entend se doter de toutes les infrastructures nécessaires à l’exploitation optimale de sa situation géographique privilégiée. Avec 8,6 millions de passagers en 2007 et une activité de fret à fort potentiel, Ferihegy est bien parti pour occuper une place prépondérante en tant que plate-forme logistique régionale, tout en offrant aux passagers tout le confort et les services d’un aéroport du XXIe siècle.

Hier et aujourd’hui

Les premiers bâtiments de l’aéroport Ferihegy (code : BUD), qui forment aujourd’hui le terminal 1 ont été construits en 1950. En 1985 un nouveau terminal, le terminal 2A actuel, fut ajouté à l’ensemble que vint compléter, en 1998, le terminal 2B. Le terminal 1, qui avait été fermé de 2000 à 2003, a été complètement rénové avant d’être affecté à l’usage des lignes low cost. La société Budapest Airport, qui est en charge de l’exploitation et du développement de l’Aéroport, réunit un consortium d’investisseurs menés par la société Hochtief AirPort (qui possède en propre 37,25 % des parts de Budapest Airport), une filiale du groupe Hochtief spécialisée dans ce type d’activités et qui est le plus important concessionnaire indépendant d’aéroports

dans le monde. L'Etat hongrois, encore présent dans le capital, possède 25% des parts.

Aujourd'hui, plus d'une centaine de destinations sont desservies par 36 compagnies aériennes régulières et de nouvelles destinations apparaissent régulièrement.

L'année 2004, avec l'élargissement de l'Union européenne, a vu l'arrivée de 2,4 millions de passagers supplémentaires, et depuis, le nombre de passagers progresse toujours de plusieurs centaines de milliers de passagers chaque année (300 000 passagers supplémentaires en 2007 par rapport à 2006).

Cette situation a conduit la société Budapest Airport à mettre sur pied le plan de développement le plus ambitieux de ces vingt dernières années.

Pour vous exposer ces nouveaux développements, nous avons interviewé Domokos Szollár, le directeur de la communication de la société Budapest Airport Zrt.

JFB : De nombreux travaux d'extension de l'aéroport sont en cours ou en projet, pouvez-vous nous détailler les différentes phases de ces évolutions ?

Domokos Szollár : Tout d'abord, d'ici la fin 2009 un nouveau terminal, BUD SkyCourt, va être construit, de manière à relier les terminaux 2A et 2B. Plus qu'un terminal, ce sera le nouveau cœur de l'aéroport, à l'image de ce qui existe à Amsterdam Schiphol ou Hambourg.

Ce bâtiment accueillera de nombreuses boutiques, des aires de repos, des restaurants et des cafés afin d'offrir plus de confort aux passagers. Cela doublera l'espace actuel d'accueil des passagers ainsi que l'espace commercial. Les

dispositifs de sécurité y seront concentrés et quatorze nouveaux points de contrôle y seront installés, ce qui réduira considérablement les temps d'attente pour les passagers. La construction de ces nouvelles installations devrait débuter au début du mois de septembre de cette année. Ce terminal aura une forme de coquillage et offrira une large vue sur le ciel, d'où son nom.

JFB : l'activité de l'aéroport justifie-t-elle un tel investissement ?

D. S. : Oui, le transport des passagers représente 20 % du trafic de l'aéroport. Le nombre de passagers a doublé depuis 1998 et ce chiffre va continuer à augmenter. Nous voulons faire de l'aéroport de Budapest un Hub et convaincre les compagnies aériennes des autres continents d'ouvrir une escale à Budapest de manière à ce que les passagers puissent être ensuite commodément transportés vers leur destination finale en Europe. De plus, Malev est membre de l'alliance Oneworld qui regroupe plusieurs compagnies aériennes internationales comme Quantas, BA, Cathay pacific, Ibéria et bien d'autres. Oneworld n'a pour le moment qu'un seul Hub en Europe, à Londres, et si nous pouvons offrir les infrastructures nécessaires nous pourrions devenir le deuxième. Pour cela, il est impératif que nous nous dotions de cette nouvelle structure.

JFB : Il est prévu que cette phase de développement soit suivie de deux autres.

D. S. : La deuxième phase portera le nom de terminal 2B peer et consistera en une dizaine de nouvelles passerelles de contact ce qui permettra de recevoir plus d'appareils en même temps. Ces travaux commenceront en 2010 et seront terminés en 2011. Cette extension sera complétée par un terminal 2A peer d'ici 2012.

JFB : Et en ce qui concerne le fret ?

D.S. : L'activité cargo est très importante pour Budapest Airport, si vous tracez un cercle de 600 kilomètres de diamètre autour de Budapest vous vous rendrez compte que de nombreuses villes importantes comme Munich, Prague, Bucarest, Kiev sont à peu près à la même distance de Budapest par avion. Nous devons moderniser nos structures d'accueil pour le fret pour que l'aéroport de Budapest puisse devenir une véritable base logistique pour les sociétés de cargos. Pour ce faire nous allons construire une zone de 7 ha, Cargo city, à côté du terminal 2, dédiée à l'accueil de sociétés de cargo comme DHL, TNT, Fedex ou UPS, qui utilisent déjà notre aéroport mais qui pourront ainsi intensifier et optimaliser leurs activités dans la région. Si nous pouvons construire cette base d'accueil cargo d'ici deux ans nous pourrons

attirer toutes les sociétés qui aujourd'hui, faute d'infrastructures adéquates, sont obligées de transporter leur fret, par la route, à partir de Vienne, voire d'Amsterdam ! Nous allons ainsi doubler les possibilités actuelles de traitement du fret.

JFB : Il y a encore un projet dont on parle déjà beaucoup : Airport city.

D.S. : C'est exact ! Le rôle d'un aéroport a nettement évolué en Europe, ce n'est plus juste une gare, c'est presque une ville qui assure un grand nombre de fonctions et de services différents. Nous comptons ainsi, entre autres, bâtir un hôtel quatre étoiles de 250 chambres, en partenariat avec un groupe hôtelier encore non déterminé puisque nous sommes encore au stade de l'étude de marché. Cet hôtel sera complété par un centre de congrès. Budapest manque encore de structures d'accueil pour les congrès alors que selon les professionnels du secteur cette ville a un très fort potentiel en la matière.

JFB : Enfin, dans un autre ordre d'idées, vous venez d'attribuer depuis le 1er mars la nouvelle concession pour l'exclusivité de l'affichage publicitaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéroport.

D.S. : Oui, c'est la société Clear channel Outdoor avec sa filiale DEFI Hungary qui a remporté cet appel d'offres pour une période de neuf ans. Il est important pour nous de toucher un grand nombre de leaders d'opinion.

Propos recueillis par

Xavier Glangeaud

- 2 vues

Catégorie
Agenda Culturel