



L'AÉROPORT D'EPINAL - MIRECOURT

L'Aéroport est géré par la Société d'Exploitation de l'Aéroport d'EPINAL-MIRECOURT (SEAEM), commercialement appelée Vosges Aéroport. Il est propriété du Conseil Général des Vosges.

1/ HISTORIQUE :

Construite dans les années 50 (début des travaux en 1953) pour les besoins de l'OTAN, la base aérienne de Mirecourt Juvaincourt sert jusqu'en 1966 de base opérationnelle de dispersion (DOB) pour les exercices militaires de l'Alliance du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), principalement pour les appareils canadiens stationnés à Grostenquin en Moselle.

Lorsque la France se retire de l'OTAN en février 1966, l'aérodrome passe sous tutelle de l'Aviation Civile française (Ministère des Transports).

La gestion est confiée dès 1968 à la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Epinal (devenue C.C.I. des Vosges au 1^{er} janvier 2004) et il prend officiellement pour nom Aéroport d'EPINAL-MIRECOURT.

En 1969, la compagnie aérienne Air Vosges est créée pour assurer des vols réguliers entre Epinal et Paris d'une part et Epinal et Lyon d'autre part.

Durant les années soixante-dix, le trafic s'accroît régulièrement, grâce notamment à l'activité charter et à ses vols à destination des pays de l'Est, de l'Europe méditerranéenne et de l'Afrique du Nord : l'Aéroport accueille ses premiers appareils moyens courriers de 100 places et plus : Caravelle, Tupolev 134 et 154, Convair 990, Douglas DC-9, etc.



Cet accroissement du trafic se poursuit durant les années 80 et 90, avec une ligne régulière uniquement opérée vers Paris, quelques vols charters ponctuels et le développement des vols d'entraînement moyens et gros porteurs.

Les crises successives des années 2000 affectent l'activité de l'aéroport, de même que la mise en service du TGV Est (qui dessert les villes de Nancy et d'Epinal) qui aboutira à l'arrêt définitif de la ligne régulière vers Paris en 2006.

Depuis le 1^{er} février 2010 l'aéroport est géré par délégation de service public puis par marché de services par la société privée SEAEM Vosges Aéroport, créée par le groupe Keolis et la CCI des Vosges, Keolis cédant ses parts de capital à la société indienne Super Airport Infrastructure PVT Ltd au 1^{er} janvier 2012. Au 1^{er} janvier 2025 la CCI des Vosges devient actionnaire majoritaire de la SEAEM.

Aujourd'hui l'activité de l'aéroport est partagée comme suit :

- L'aviation commerciale regroupant quelques vols charters ainsi que les vols à la demande (appelée «aviation d'affaires»), le fret aérien, les vols sanitaires,
- L'aviation privée de loisirs et d'affaires,
- L'entraînement au pilotage,
- Les vols militaires ou d'Etat.

2/ LES INFRASTRUCTURES :

Doté d'une piste longue de 2940m et large de 45m, doublée d'un taxiway et d'aires de stationnement, l'aérodrome est doté depuis 1972 d'un système d'atterrissages aux instruments (I.L.S.) et depuis 2013 d'une approche RNP utilisant le GPS. Equipée d'un balisage lumineux et d'une rampe d'approche de 900m de long (le tout en haute intensité), la piste, longtemps l'une des plus longues de l'Est de la France, peut recevoir quasiment tous les types d'avions depuis un «resurfaçage» réalisé en l'an 2000.



Agrandie une première fois au milieu des années soixante-dix, l'aérogare a subi une nouvelle transformation en 1989 avec l'édification d'une structure pyramidale, faite de métal et de verre et surmontée de la tour de contrôle.



Au rez-de-chaussée, on trouve un hall départ avec un comptoir d'accueil et deux comptoirs d'enregistrement, un cheminement dédié à la sûreté (contrôles des passagers et des bagages) et une salle départ où se trouve également une salle repos pour les équipages de passage.

Le premier étage est réservé au personnel de l'aéroport. De la vigie où est installé un matériel moderne et performant, adapté à l'activité de l'aéroport, on découvre un panorama de 360 degrés, sans obstacle : la célèbre «ligne bleue» des Vosges est visible par beau temps à 85km.

La qualité des infrastructures alliée à un espace aérien réglementé (mais peu contraignant) et à une disponibilité permanente du personnel (une dizaine de salariés) permet l'accueil d'un trafic varié, allant du petit monomoteur d'aéroclub aux plus gros avions existants.



3/ L'AVIATION COMMERCIALE :

L'activité commerciale de l'aéroport se répartit entre l'aviation d'affaires, les vols charters courts et moyens courriers, et les vols fret en attendant une reprise possible de vols réguliers.



La présence dans notre région d'importantes sociétés industrielles et tertiaires a longtemps engendré à l'arrivée et au départ de notre plate-forme un nombre non négligeable de vols effectués par des avions taxis ou des compagnies de transport public possédant un ou plusieurs appareils (à l'image d'Air Service Vosges, ancienne compagnie basée qui effectuait des vols à la demande avec un Beechcraft 90F jusqu'en 2004).



Des vols charters, bien qu'en très forte régression (concurrence des autres aéroports oblige), sont assurés au coup par coup : vers des destinations vacances de l'Europe méditerranéenne ou d'Afrique. Dès 2012 la SEAEM a entrepris de relancer l'aviation commerciale en mettant en place un programme de vols vers la Tunisie (Tunis en 2014) puis vers la Turquie (Izmir en 2015) étoffé d'autres destinations (Baléares, etc.). D'autres vols amènent des sportifs et des congressistes venant en séjour dans les Vosges à l'occasion de stages ou d'événements ponctuels : exemples, en 2007, pour la 7^{ème} année consécutive Ukraine International Airlines a amené (directement depuis Kiev) de jeunes enfants ukrainiens pour les vacances d'été ; la présentation à la presse et le lancement mondial de la Peugeot 206 se sont faits dans les Vosges, à cette occasion la compagnie Air Jet a transporté plusieurs centaines de journalistes venus essayer la voiture sur les routes vosgiennes.

Pour la Coupe du Monde de football 1998 ayant eu lieu en France l'équipe croate (qui a fini 3^{ème} de la compétition) était basée à Vittel. Croatia Airlines et Air France ont opéré les vols nécessaires à ses déplacements. Pour la Coupe du monde 2002, l'équipe de Tunisie est venue se préparer dans les Vosges : elle a été transportée par Tunisair via Epinal. Plusieurs fois par an des équipes sportives venant affronter un club vosgien ou lorrain ou en stage à Vittel transitent via notre aéroport.

Une ligne régulière a été ouverte au printemps 2013 vers Nice. Elle a été opérée pendant 7 ans.

4/ L'AVIATION PRIVEE :

On entend par aviation privée l'ensemble des vols réalisés à des fins non commerciales, donc pour lesquels les passagers de l'avion ou de l'hélicoptère n'ont payé aucun billet de passage.

Sont concernés les vols effectués par les aéroclubs, les opérateurs privés, les officiels et militaires qu'ils soient français ou étrangers, qu'ils fassent des voyages, des vols locaux ou d'entraînement.

Depuis la fin des années 2000 le trafic annuel se divise approximativement en 98 % de mouvements privés et 2 % de mouvements commerciaux.



5/ L'ENTRAÎNEMENT AU PILOTAGE :

Aujourd'hui plus d'un tiers du trafic annuel de l'Aéroport d'EPINAL-MIRECOURT est représenté par l'activité "entraînement" des pilotes (civils et militaires).

Le développement très important qu'a connu l'aviation au cours des dernières décennies est à l'origine d'un besoin énorme de formation de pilotes et de qualification des équipages des compagnies. Aussi l'entraînement des pilotes a-t-il pris une part conséquente dans l'activité des transporteurs aériens.

Certains de ces derniers, à la recherche d'aéroports susceptibles d'accueillir un tel trafic, se sont tournés vers les terrains particulièrement bien équipés et pour lesquels un accroissement du nombre de mouvements "avions" ne serait pas synonyme de gêne : l'Aéroport d'EPINAL-MIRECOURT a répondu présent !



Notre aéroport a été utilisé et est encore fréquenté aussi bien pour la formation initiale des pilotes (par les écoles ENAC, Lufthansa Aviation Training, par les aéroclubs, etc.) que pour la qualification de leurs équipages par les compagnies aériennes telles que easyJet, Swiss (ex-Swissair et Crossair), Air France, Edelweiss Air, Helvetic Airways, Zimex, etc...

La proximité de l'Allemagne et de la Suisse (à 20mn de vol en jet) nous permet d'enregistrer de nombreux mouvements opérés par des écoles de pilotage et par des compagnies basées dans ces 2 pays frontaliers.

Les appareils utilisés le plus couramment sont de petits bimoteurs (Beech 58, Diamond DA42 ou DA62), des mono ou bi-turbopropulseurs (Pilatus PC-12, TBM700, Beech 1900, ATR42 ou 72), des bi tri quadrimoteurs (Boeing 737 et 777, Airbus A319 et A320, A330 et A340...).



Au cours de ces séances de prise en main des appareils (la "mania") réalisées après une formation de base sur simulateurs, les pilotes s'entraînent à l'atterrissage à vue ou aux instruments, soit un mouvement toutes les 6 minutes en moyenne.

Il est à noter que les armées françaises utilisent également nos installations pour l'entraînement de ses équipages, et il n'est pas rare de voir des appareils de transport et de liaison en tour de piste : des Xingu, TBM700, Hercules et A400M pour l'Armée de l'Air, des hélicoptères Gazelle, Cougar et Caïman de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre.



6/ AUTRES ACTIVITES :

Outre une activité ponctuelle de parachutisme, l'aérodrome est doté d'un axe de voltige aérienne ainsi que d'une aire de vol de drones, cette dernière étant dédiée à la formation pratique.

Depuis 2021 l'aéroport d'Epinal Mirecourt est pélicandrome pour la Zone de défense et de sécurité Nord-Est avec une station fixe (eau et retardant). Il peut être activé à tout moment pour une intervention des aéronefs de la Sécurité Civile (Dash-8 Milan et hélicoptères bombardier d'eau).



7/ L'EVENEMENTIEL :

A plusieurs reprises depuis le début des années 80 l'Aéroport a accueilli des manifestations aéronautiques : meetings aériens, rassemblements d'avions et de pilotes, étapes au cours de compétitions, etc.

Les premiers meetings aériens ont été organisés par la presse quotidienne régionale (La Liberté de L'Est) et ont permis au public de découvrir l'aviation en générale avec la présence d'avions d'armes et surtout du « grand oiseau blanc » : le Concorde est venu à 3 reprises dans les Vosges.



En septembre 1990 (quelques mois seulement avant la 1^{ère} guerre du Golfe) a eu lieu le 1^{er} d'une série de meetings d'importance nationale avec la présence de nombreux avions militaires français (Mirage 2000, Mirage F1, Alpha-Jet) mais aussi étrangers (américains : F15, F16, A10 et KC135, anglais : Tornado et Canberra), et bien sûr de la fameuse Patrouille de France qui en moyenne fait étape une fois tous les 3 ou 4 ans à Mirecourt...



Pendant quelques années notre aérodrome a également été le lieu de rassemblement des constructeurs amateurs du R.S.A. (Réseau du sport de l'Air). Ayant lieu traditionnellement fin juillet, cette manifestation a accueilli jusqu'à 1200 avions sur un week-end de 3 jours.

En 2001 c'est le Tour Aérien des Jeunes Pilotes qui a pris fin ici avec un superbe meeting aérien. Il y a quelques années c'était le Tour Aérien des Avions Très Légers qui avait fait escale... En 2004 Epinal – Mirecourt a été la base de départ de l'opération «Rêves de gosse» créée par l'association «Les Chevaliers du Ciel» : 100 enfants de la région, handicapés ou défavorisés, ont ainsi pu faire leur baptême de l'air.

Bleu Ciel Airshow a organisé plus récemment 2 grands meetings aériens, le premier en septembre 2008 à l'occasion du 55^{ème} anniversaire de la Patrouille de France, le second en septembre 2011 selon un nouveau concept baptisé Meeting de France avec une participation exceptionnelle des armées françaises, le clou du spectacle étant, pour la première fois en Lorraine, le passage à basse hauteur d'un Airbus A380, le plus gros avion civil en service.



Le gestionnaire a également prêté ses installations à des constructeurs automobiles pour des actions promotionnelles ponctuelles telles qu'une journée BMW (rassemblement de propriétaires du modèle Z3), un week-end Porsche de présentation du modèle 911 avec essai de type circuit sur les voies de circulation de l'Aéroport. Peugeot a utilisé notre aérodrome pour le tournage d'un film publicitaire institutionnel diffusé dans les concessions pour la sortie du modèle 607. Les 2 derniers événements de sports mécaniques ont été l'European Drift 2008 et le Drag Power Show.

