

## EUROAIRPORT

# Où s'arrêtera l'envol ?

Dopé par easyJet, l'aéroport de Bâle-Mulhouse a franchi en 2015, pour la première fois, la barre des 7 millions de passagers. Après six ans de forte hausse du trafic (+70 %) l'EuroAirport mise sur la poursuite de la croissance (+8 %) en 2016. Avec deux nouveaux pilotes : Matthias Suhr, le directeur suisse, et Frédéric Velter, le directeur adjoint français.

Textes : Adrien Dentz  
Photos : Thierry Gachon

« Un rayon de soleil dans une période maussade. » C'est ainsi que Jean-Pierre Lavielle, le président du conseil d'administration de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, a présenté hier le bilan 2015 de l'EuroAirport. Une année marquée par un nouveau record. Pour la première fois, l'aéroport binational a franchi la barre des 7 millions de passagers annuels. Et affiche à nouveau une croissance du trafic (+8 %) supérieure à la moyenne européenne (5 %), la plus forte des aéroports en France avec Beauvais.

### Trois millions de plus en six ans

Quatre millions en 2010, cinq millions en 2011, près de six millions en 2013, plus de sept millions en 2015 (voir infographie). « En six ans, le trafic a progressé de plus de 70 %, souligne Jean-Pierre Lavielle. Où va-t-on s'arrêter ? ». Le vice-président suisse, Andreas Bütiker, a signalé un autre motif de grande satisfaction : « L'aéroport est complètement désendetté alors que ses dettes s'élevaient à 180 millions d'euros en 2003. »

C'était au temps où l'EuroAirport, qui avait engagé de lourds investissements dans l'extension de l'aérogare, a été entraîné dans la tourmente par la débâcle de Swissair et la disparition de Crossair. C'était l'année avant l'atterrissage de la compagnie britannique à bas prix easyJet marquant le passage à l'ère du low cost. Aujourd'hui, easyJet est la compagnie

### Évolution du nombre de passagers et de mouvements d'avions



ultra-dominante avec quatre millions de passagers, soit 57 % des parts de marché.

« C'est notre principal moteur de croissance, relève Matthias Suhr, le nouveau directeur suisse, mais nous veillons à rester un aéroport à haute qualité de service ». « La présence d'une compagnie dominante est plutôt une chance qu'un facteur de risque », complète Frédéric Vetter, son adjoint français.

Au total, avec Wizzair, Ryanair et TUIfly, les compagnies low cost ont conquis deux tiers du trafic. Les grandes compagnies majors (Air France-KLM, Lufthansa et British Airways) ne desservent plus

que leurs plateformes de correspondances à Paris, Amsterdam, Londres, Francfort et Munich.

### Hausse limitée des mouvements d'avions

« Le nombre de mouvements d'avions ne suit pas la même courbe que celui des passagers », souligne la direction de l'EuroAirport. Ainsi l'an dernier, le nombre d'atterrissages et décollages en vols commerciaux n'a progressé que de 2 %. Et il est même nettement inférieur à celui enregistré en 2001 (voir infographie),

Explication : à la belle époque de Crossair, les avions (Saab 340 et

Saab 2000) n'avaient qu'une capacité de 30 ou 50 sièges et n'étaient qu'à moitié remplis. Aujourd'hui, les Airbus et les Boeing des compagnies low cost transportent 160 ou 180 passagers avec un taux de remplissage autour de 90 %.

### 12 millions en 2025 ?

Pour 2016, le directeur de l'EuroAirport s'est fixé pour objectif de « maintenir un taux de croissance de 8 % », soit 600 000 passagers supplémentaires. Un objectif jugé « réaliste », basé sur les prévisions de l'IATA (association du transport aérien international) qui annonce la poursuite

du cycle de croissance, grâce notamment à la chute du prix du pétrole. Il estime que le trafic pourrait s'élever à 12 millions de passagers dans dix ans.

L'EuroAirport a plus que compensé le départ de Swiss en mai dernier, mais n'annonce que trois nouvelles destinations en 2016 : Pise (easyJet), Cologne et Usedom (Sky Work). « La croissance sera assurée par l'augmentation des fréquences sur les destinations existantes avec des avions de plus grande capacité », explique Matthias Suhr. easyJet ne basera pas un 10<sup>e</sup> Airbus en 2016 à Bâle-Mulhouse, mais des avions d'autres bases renforceront les dessertes.

Pour ne pas mettre tous les œufs dans le même panier, l'EuroAirport cherche à attirer Eurowings, la filiale low cost de Lufthansa. Et compte sur le développement des vols de Ryanair, qui ne dessert actuellement que Dublin, de Vueling (filiale de British Airways et Iberia) et de Wizzair, la low cost hongroise qui affiche la plus forte croissance à l'EuroAirport d'où elle vole vers huit villes en Europe centrale.

Côté fret, la croissance attendue avec l'ouverture du nouveau terminal cargo (un investissement de 40 millions d'euros) n'est pas encore au rendez-vous. Au pôle aéronautique, le troisième pilier d'activité spécialisé dans la maintenance et l'aménagement intérieur de gros-porteurs privés, Amac vient d'ouvrir un quatrième hangar et les carnets de commandes de Jet Aviation sont bien remplis.

### Repères

- **Trafic 2015** : 7 061 000 passagers (+8 %), soit 538 000 passagers supplémentaires. Sur les 5 millions de passagers locaux, 2,6 millions résident en Suisse, 2,2 millions en Allemagne et 2,1 millions en France.
- **Mouvements** : 63 200 atterrissages et décollages en vols commerciaux, soit 1 100 ou +2 % par rapport à 2014.
- **Principales compagnies** : easyJet : 4 006 000 passagers (+12,4 %), soit 57 % de parts de marché.  
Air France-KLM : 438 000 (+1,7 %), 6 % du total.  
Lufthansa : 293 000 (+2 %), 4 % de parts de marché.  
TUIfly : 280 000 (-0,2 %), 4 % de parts de marché.  
British Airways : 246 000 (+9,2 %), 4 % du total.  
Wizzair : 240 000 (+61 %).  
Airberlin : 237 000 (-15,5 %).  
Turkish Airlines : 156 000 (+19 %).
- **Principales destinations** : Londres (5 aéroports desservis) : 738 000 passagers (+18,6 % par rapport à 2014).  
Berlin : 442 000 (+9,8 %).  
Amsterdam : 377 000 (+20,6 %).  
Istanbul : 295 000 (+8,6 %).  
Palma de Majorque : 294 000 (1,5 %).  
Barcelone : 280 000 (+13 %).  
Paris : 276 000 (-2 %).  
Hambourg : 234 000 (-10,8 %).  
Pristina : 216 000 (+25,3 %).  
Antalya : 201 000 (-4,6 %).
- **Fret aérien** : 101 000 t (+3 %) et 4 650 mouvements (+13 %).
- **Emplois** : 6 200 salariés dont 75 % dans les sociétés du secteur suisse. Principaux employeurs : Jet Aviation 1600, Amac 700.

## 3<sup>e</sup> aéroport suisse, 5<sup>e</sup> aéroport de province français



Vue sur le tarmac de l'EuroAirport.

Photo L'Alsace

Aéroport binational créé en 1949, l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg est la troisième plateforme aéroportuaire helvétique, loin derrière Zurich (25 millions de passagers) et Genève (15 millions).

En France, où le transport aérien est fortement concentré sur les deux méga-aéroports parisiens, Bâle-Mulhouse se classe à la cinquième place pour les aéroports de province. Dans ce classement, Nice-Côte d'Azur caracole en tête avec plus de 12 millions de passagers en 2015 (3,1 % et 158 000 mouvements d'avions). Deuxième, Lyon-St Exupéry (8 460 000 passagers) subit un tassement du trafic (-1,1 %) et est talonné par Marseille-Mariniane où le trafic s'élève à 8 260 000 passagers (+1 %). Toulouse-Blagnac demeure quatrième avec 7 670 000 pas-

sagers (+5 %) et 81 000 mouvements commerciaux. Mais l'écart avec l'EuroAirport s'est sensiblement réduit. À la sixième place, Bordeaux-Mérignac (5 300 000) affiche aussi une forte croissance (+7,6 %). Septième, Nantes-Atlantique, qui dispose d'une piste comparable à celle de l'EuroAirport, enregistre 4,4 millions de passagers (+5 %). Il est talonné par Paris-Beauvais (4,3 millions), dont le trafic (en hausse de 8 %) est généré à 84 % par Ryanair, le n° 1 des compagnies low cost en Europe.

Strasbourg-Entzheim se trouve relégué au 12<sup>e</sup> rang (derrière Ajaccio), avec 1,2 million de passagers (+2 %). Au niveau européen, l'EuroAirport a gagné deux places en 2015. Il se situe à la 61<sup>e</sup> place, derrière Porto et devant Kiev.

## Les défis du nouveau tandem

Il veut maintenir la croissance, trouver un accord sur le statut fiscal des entreprises suisses, faire avancer le dossier du raccordement ferroviaire et planifier les nouvelles infrastructures nécessaires au développement de l'EuroAirport.

Tous les voyants sont au vert pour les trois piliers d'activité de l'EuroAirport, mais il reste une ombre au tableau : il n'y a toujours pas d'accord sur le régime fiscal des entreprises du secteur douanier suisse. « La clarification du statut fiscal avec une solution définitive du paquet global revêt une priorité majeure pour les entreprises suisses », soulignent la présidence et la direction de l'EuroAirport.

En l'absence d'accord au 1<sup>er</sup> janvier 2016, Paris avait menacé d'instaurer unilatéralement, au nom du principe de territorialité, le régime fiscal français dans le secteur suisse. Le couperet de Bercy n'est pas tombé. La négociation se poursuit. L'épineux dossier, en gestation depuis deux ans, est retourné à Matignon qui doit valider une solution de compromis. Il n'y a pas de nouvelle échéance.

Trois points ont été réglés en janvier 2015 lors d'une rencontre à Davos entre Laurent Fabius et son homologue suisse Didier Burkhalter : le maintien de la TVA suisse (au taux de 8 %), la répartition à parts égales entre les deux pays du bénéfice et de l'impôt sur les bénéfices de l'établissement public et un mécanisme de compensation pour les prestations de la DGAC (direction gé-



Matthias Suhr, le nouveau directeur suisse (à d.) et Frédéric Velter, son adjoint français, dans le hall de départ côté France de l'EuroAirport. Ils ont remplacé Jürg Rämi, parti à la retraite, et Vincent Devauchelle.

Photo L'Alsace

nérale de l'aviation civile) dans le secteur suisse.

### Raccordement ferroviaire en 2022

Mais les entreprises suisses refusent d'être soumises à l'impôt sur les sociétés et aux taxes locales françaises. Selon la Chambre de commerce des deux Bâle, les charges fiscales risquent de doubler.

Côté investissements, l'EuroAirport-

finalise l'extension du système de tribagages (12 M€) et a lancé la construction, d'ici fin 2017, d'un parking à cinq étages et 2 500 places côté France (24 M€). Un second silo à voitures est prévu dans le secteur suisse.

Autre dossier lourd : le raccordement ferroviaire a été repoussé de deux ans en 2022. Le financement des études d'avant-projet est bouclé, mais celui des travaux (400 M€) reste incertain. L'enquête d'utilité publi-

que pourrait intervenir en 2018

Le conseil d'administration va devoir se prononcer cette année sur la préparation d'un plan d'investissements à long terme. Le système de pistes, comparable à celui de Genève, peut absorber un trafic de 12 à 15 millions de passagers/an, mais pas l'aérogare conçue pour accueillir dix millions de passagers au maximum. Reste à savoir si un développement au-delà de cette limite est souhaitable à l'heure de la COP 21.