

TRANSPORT AÉRIEN

EuroAirport : un avenir à reconstruire

Mettant fin à des années de croissance continue, la pandémie de Covid-19 a fait chuter le nombre de passagers de 71 % à l'aéroport de Bâle-Mulhouse et a contraint ses dirigeants à interrompre les investissements prévus. Au mieux, 3,2 millions de voyageurs sont attendus en 2021.

P lombé par la pandémie de Covid-19, le nombre de voyageurs à l'EuroAirport a chuté de 71 % en 2020, passant en un an de 9,1 millions – c'était un nouveau record – à 2,6 millions. « Si le fret, globalement en légère hausse de 2,3 % grâce au transport de matériel médical, et l'activité industrielle sur la plateforme aéroportuaire ont été de bons amortisseurs, le chiffre d'affaires a baissé de moitié en un an, à environ 80 M€ (millions d'euros), détaille le président du conseil d'administration, Luc Gaillet. Le résultat 2020 est largement négatif – autour de moins 20 M€ – mais notre excédent brut d'exploitation restera positif. »

Le président français et son vice-président suisse Raymond Cron estiment que l'aéroport a abordé la crise dans une situation financière favorable. « Nous avons pu constituer une trésorerie nette positive et nous n'avons pas encore lancé le nouveau cycle d'investissements prévu. Notre situation était ainsi bien meilleure qu'en 2002-2003, quand la compagnie Crossair a disparu de l'EuroAirport [NDLR : lors de sa transformation en nouvelle compagnie nationale Swiss], alors que nous étions dans une phase d'investissements importants [le terminal français actuel a été inauguré en 2002, le terminal suisse en 2005]. »

30 millions d'euros prélevés dans la trésorerie

Les chantiers prévus en 2020 ont pu être revus à la baisse, seuls 20 des 60 M€ budgétés ont été dépensés (lire ci-dessous). Quelque 30 M€ ont été prélevés dans la trésorerie. « Le plus important, c'était – et c'est encore début 2021 – la gestion de la trésorerie », insiste Luc Gaillet.



Dans la tourmente, Raymond Cron, vice-président suisse de l'EuroAirport, et Luc Gaillet, son président français, se sont appuyés « sur leur expérience de la gestion de crise ». Photo L'Alsace/Darek SZUSTER

Tous deux chefs d'entreprise, le président et le vice-président se sont appuyés « sur leur expérience de la gestion de crise » pour ne pas faire

chavirer l'embarcation.

« Pour les charges de personnel, nous avons bénéficié des mesures de soutien au chômage partiel des États français et suisse, nous avons arrêté d'embaucher, les départs n'ont pas été remplacés. Ces mesures sont maintenues. » Au 1^{er} février, les salariés français bénéficieront d'un accord collectif d'activité partielle de longue durée (APLD). Le dispositif d'activité partielle de courte durée sera prolongé pour les salariés suisses.

Préserver les compétences

Une discussion est également en cours avec les représentants du personnel pour une amélioration au premier trimestre 2021, espère une amorce au deuxième. « Nous avons établi un budget en misant sur 3,2 millions de passagers en 2021 : 1 million au premier semestre, 2,2 millions au second. Ce serait honorable. Mais ça peut passer plus mal... »

très en dessous de nos capacités, nous serions amenés à repenser les organisations. »

Contrairement à certains aéroports français et à la plupart des compagnies aériennes, l'EuroAirport n'a bénéficié d'aucune aide de la part des États et ne compte pas en demander. « Nous poursuivons notre mission aussi longtemps que possible sans recourir aux finances publiques, déjà très sollicitées par ailleurs en ce moment », assure Luc Gaillet.

Le conseil d'administration ne s'attend pas à une amélioration au premier trimestre 2021, espère une amorce au deuxième. « Nous avons établi un budget en misant sur 3,2 millions de passagers en 2021 : 1 million au premier semestre, 2,2 millions au second. Ce serait honorable. Mais ça peut passer plus mal... »

Alors que les experts ne prévoient pas de retour du trafic aérien européen aux niveaux de 2019 avant

REPÈRES

- Nombre de passagers : 5,3 millions en 2012, 9,1 en 2019, 2,6 l'an dernier.
- Au cours du premier confinement, le trafic a diminué de 97 %.
- Le taux de remplissage moyen des avions a chuté de 85 % à 62 % en 2020.
- Treize compagnies régulières étaient actives l'an dernier, contre 25 en 2019.
- Le nombre de mouvements totaux a diminué de 99 500 à 51 570, soit une baisse de 48 % (et même 60 % pour les mouvements commerciaux).
- easyJet reste la compagnie majoritaire, avec 58,7 % de parts de marché.
- La plateforme aéroportuaire concentrait 6 500 emplois, au total, avant la crise sanitaire. En décembre dernier, elle comptait 500 collaborateurs de moins (-7 %).

2024-2025, Luc Gaillet insiste : « Nous ne sommes pas des obsédés de la croissance du trafic passagers. L'EuroAirport est d'abord un établissement public au service d'un territoire. »

« L'EuroAirport aura un tout autre profil dans trente ans »

Les deux hommes disent réfléchir pour redéfinir le rôle de l'aéroport à long terme. « Il nous faut à la fois intégrer l'évolution des marchés – les vols d'affaires ne reprendront plus comme avant la crise – et l'évolution des technologies », souligne Luc Gaillet. « Je suis convaincu que l'EuroAirport aura un tout autre profil dans trente ans, car on ne voyagera plus de la même façon », ajoute Raymond Cron.

Un dossier d'Olivier BRÉGEARD et Jean-François OTT

Une année plus silencieuse mais pas de relâchement contre le bruit

« Sur la question du bruit, nous ne ralentissons rien », assure Raymond Cron. « Il avait été stabilisé avant la crise, mais avait fortement augmenté entre 23 h et minuit. Nous avons donc décidé de prendre des mesures concrètes dans cette tranche horaire, en sollicitant auprès des autorités l'interdiction de tous les décollages planifiés – environ 80 % des mouvements – entre 23 h et minuit. » L'étude relative à ce projet dit « d'approche équilibrée » a été soumise à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), en mai dernier, le lancement de la consul-

tation publique est imminent. « S'il n'y a pas d'obstacles », la mesure entrera en vigueur à la fin de 2021 ou début 2022. Le projet prévoit également des règles plus strictes entre 22 h et 6 h pour les appareils qui sont les plus bruyants.

« On ne touche pas aux atterrissages, car cela remettrait en question la base établie à l'EuroAirport par easyJet : la compagnie doit être en mesure de faire revenir ses avions chaque soir, pour offrir des connexions tôt le matin et tard le soir, importantes pour la clientèle d'affaires. »

Raymond Cron et Luc Gaillet sont conscients qu'il sera encore plus difficile de donner satisfaction aux associations après la forte réduction des nuisances sonores qu'entraîne la baisse actuelle du trafic. « On ne peut faire fonctionner un aéroport contre ses riverains », observe le premier. « Mais le développement durable », souligne le second, « c'est trouver un équilibre entre l'économique, le social et l'environnemental. Un équilibre qui convient aussi aux élus, représentant la population, et pas seulement à une association de riverains. »

Pristina, nouvelle star

En 2019, les trois destinations phares de l'EuroAirport avaient été, dans l'ordre décroissant, les capitales européennes Londres, Amsterdam et Berlin. L'an dernier, Pristina est arrivée en tête, devant Istanbul et Londres. Cet hiver, la capitale du Kosovo est desservie par cinq compagnies, avec, certains jours, plusieurs vols programmés, quand la plupart des destinations habituelles affichent des fréquences réduites ou des annulations. « Cela illustre la présence d'une importante communauté kosovare dans la région, de chaque côté de la frontière », analyse Raymond Cron, qui note que cette émergence a suscité quelques interrogations dans la classe politique badoise. « Mais la part de Pristina augmente surtout en valeur relative, parce que les autres ont beaucoup diminué », observe-t-il.

« Pristina, c'est un exemple de la résistance du segment des visites à la famille et aux amis », observe Luc Gaillet. Les deux autres catégories du trafic passagers ont davantage pâti de la crise sanitaire : « Pour les affaires, les entreprises ont privilégié les visioconférences. Pour le tourisme et les loisirs, les contraintes étaient trop lourdes pour motiver les voyages, quand ils étaient possibles. »

Des investissements revus à la baisse

Pour surmonter la crise, l'EAP a dû faire une croix sur des investissements pourtant déjà lancés, comme la robotisation de l'un des parkings ou la modernisation du terminal. « Nous avons également abandonné ces projets par manque de visibilité à long terme. Quant à l'extension du terminal [NDLR : un projet de 250 millions d'euros], elle n'est plus à l'ordre du jour », insiste Raymond Cron. « Il faudra plusieurs années pour retrouver le volume de passagers de 2019. On a donc le temps de se reposer la question ! »

L'EuroAirport envisage de privilégier les « adaptations ponctuelles », en attendant d'y voir plus clair. « Il s'agira à chaque fois de trouver



L'EuroAirport a notamment renoncé à l'extension de son terminal passagers. Archives L'Alsace/Vincent VOEGTLIN

l'équilibre entre la consommation de trésorerie et la valeur ajoutée de l'investissement considéré », souligne Raymond Cron. « Nous ne fe-

rons plus d'énorme étape d'un coup », abonde Luc Gaillet.

Le projet de raccordement ferroviaire, porté par la SNCF, reste en

revanche « une priorité », étroitement associée au devenir du réseau de RER trinitairel « Tirreno ». L'étude de l'avant-projet détaillé est désormais lancée.

Le raccordement ferroviaire reste prioritaire

Ce raccordement ferroviaire doit contribuer à baisser fortement les émissions de CO2 de l'aéroport, dont 47 % proviennent actuellement du transport routier. « On ne sait pas quelles vont être les technologies majeures dans les transports à moyen et long termes, mais l'EuroAirport restera un hub multimodal », argue Luc Gaillet.








SALES

-60%

Jusqu'à

sur une sélection d'articles*

du 20 janvier au 16 février 2021

OUVERTURE EXCEPTIONNELLE
dimanche 31 janvier de 14h à 18h

MEUBLES HERTRICH

A EPFIG

03 88 85 50 15

5, rue des Alliés

Meubles Meier

03 89 68 35 10

BARTENHEIM-LA-CHAUSSEE

Sortie 35 autoroute A35 avant l'aéroport Bâle-Mulhouse