

Région | Economie

AÉRONAUTIQUE

L'EuroAirport doit se préparer à réinvestir

Jean-François OTT



*Les compagnies low cost, dont Pégasus, dominant, écrasent même l'activité aéroportuaire de Bâle-Mulhouse.
Archives L'Alsace /Thierry GACHON*

Ce n'est pas encore un décollage, même si c'est la meilleure performance aéroportuaire (pour la Suisse en tout cas) : l'EuroAirport vient de clore 2021 avec un bond de 39 % de son activité. Un sursaut d'autant plus nécessaire que des investissements conséquents se profilent à l'horizon...

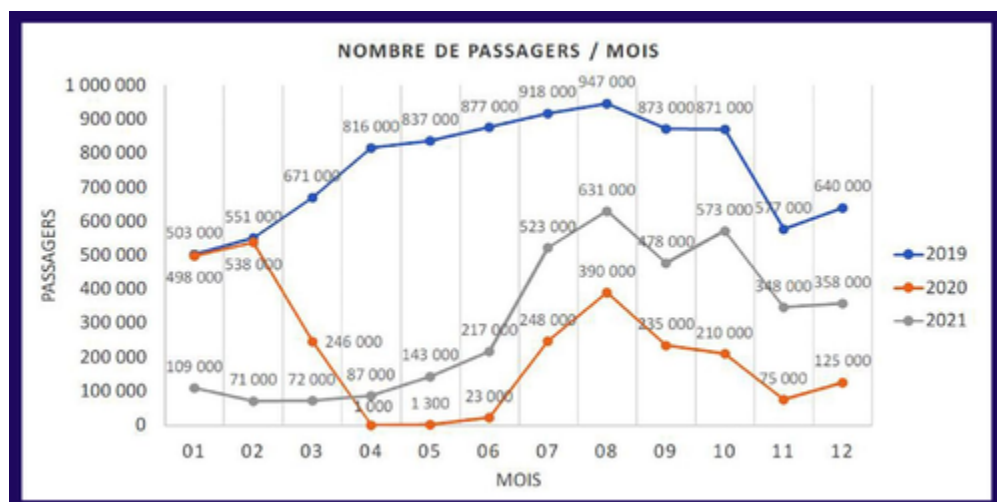
Le silence n'est plus de mise, à l'EuroAirport. [3,6 millions de passagers en 2021](#), c'est mieux que les 2,6 de l'année précédente, mais encore loin de 2019, où la fréquentation caracolait à 9,1 millions. Soit un rebond de 39 %, sachant que l'activité reste en recul de 60 % par rapport à 2019. « Pour 2022, nous tablons sur une croissance à 6,2 %, pour retrouver une activité équivalente à celle de 2013-14 », détaille le directeur de Bâle-Mulhouse, Mathias Suhr.

[Le retour à la normale attendra](#). Quant aux finances de l'établissement, elles seraient restées stables après une perte sèche de 17 millions d'euros en 2020 qui n'a été

compensée par aucune aide publique, hormis pour compenser les chômages partiels. « Nous sommes stables parce que nous avons gelé nos embauches et nos investissements. » Les effectifs de la plateforme aéroportuaire ont chuté de 6 475 emplois en 2019 à 6 107 l’an dernier, ceux de l’aéroport sont passés, durant le même laps de temps, de 402 à 348. Quant à l’investissement, le conseil d’administration de l’EuroAirport avait effectivement décidé de geler le projet d’agrandissement du terminal.

Quelle que soit sa situation financière, l’aéroport trinational ne pourra pas écarteler les investissements prévus ou rendus nécessaires à moyen terme : en premier lieu la réfection des pistes pour un coût compris entre 10 et 40 millions d’euros. L’EuroAirport s’était également positionné à la hauteur de 50 millions pour la réalisation de son raccordement ferroviaire. Le business plan de l’aéroport n’est pas encore défini, Mathias Suhr estimant que la vision actuelle manque encore de clarté.

Ce qui s’impose en revanche dans le bilan de l’année écoulée, c’est la Hongrie, la Turquie et le Kosovo. La Hongrie parce que la compagnie low cost Wizzair a réussi à se maintenir sur la deuxième marche du podium (avec 441000 passagers transportés l’an dernier contre deux millions pour easyJet). La Turquie parce que plusieurs compagnies low cost turques, dont Corendon Airlines, ont réussi à s’imposer : Corendon, qui dessert Antalya, a même enregistré une croissance de 713 % entre 2019 et 2021. Enfin le Kosovo parce que sa capitale, Pristina, arrive de loin en tête des principales destinations. Londres, auparavant destination phare de l’EuroAirport, a disparu du top10, de même que Paris. Une situation qui, selon Mathias Suhr, est liée à la stagnation des vols long-courriers, dont sont tributaires les hubs. Quant à l’aéroport de Bâle-Mulhouse, 2021 confirme pleinement sa vocation low cost, s’il fallait encore le confirmer.



euroairport-passagersmois2021 (2).pdf