

Aéroport de Bâle-Mulhouse, le 26 janvier 2022

Communiqué de presse

Bilan 2021 – la deuxième année sous le signe de la pandémie

L'année 2021 a, comme 2020, été placée sous le signe de la pandémie de COVID-19. Alors que le nombre de passagers se situait encore à un niveau très bas au début de l'année, la situation s'est détendue à la fin du printemps : le recul du nombre d'incidences a permis une nette réduction des restrictions de voyage, entraînant un rebond du trafic aérien au second semestre. Au total, l'aéroport a accueilli 3.6 millions de passagers en 2021. Cela correspond à une hausse de 39% par rapport à 2020 (mais à une baisse de 60% par rapport à 2019). En 2021, l'EuroAirport a continué à assumer sa mission : assurer la connectivité du territoire trinational dans le respect des principes du développement durable. Les mesures d'économie adoptées ont permis de préserver sa santé financière.

Impact de la crise sur les trois domaines d'activités stratégiques de l'Aéroport

Reprise progressive du trafic passagers

En 2021, l'EuroAirport a accueilli environ 3.6 millions de passagers, soit une augmentation du trafic passagers de 39% par rapport à 2020 (mais une baisse de 60% par rapport à 2019). Avec 2.6 millions de passagers, le trafic passagers avait atteint un niveau historiquement bas en 2020 en raison de la pandémie, alors que 2019 avait été une année record en termes de trafic passagers avec 9.1 millions de passagers.

Au début de l'année 2021, le nombre de passagers se situait encore à un niveau très bas. Suite au recul du nombre de cas de contamination et à la suppression des restrictions de voyage en été, la situation s'est détendue à partir de l'été et les voyages ont bénéficié d'une franche reprise. Au second semestre, l'EuroAirport a accueilli environ 60% des passagers de 2019, avec des pointes allant jusqu'à 80% les week-ends.

Le nombre total de mouvements aériens s'est élevé à 64 031 dont près de 41 300 vols commerciaux.

Malgré une réduction des fréquences, l'EuroAirport a continué d'assurer la connectivité du territoire trinational : l'été 2021, jusqu'à cent destinations en Europe et sur le pourtour méditerranéen ont été proposées, soit presque autant qu'en 2019. Les réglementations liées au coronavirus ayant régulièrement changé dans les différents pays, les compagnies aériennes ont dû adapter leur plan de vol en permanence. En 2021, les vols passagers à l'EuroAirport ont été assurés par une vingtaine de compagnies aériennes.

Forte dynamique de l'activité Fret

Le fret permet à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse de jouer un rôle stratégique dans le cluster logistique régional. Le fret se décompose en deux grands segments : le fret général (fret tout cargo et fret camionné) et le fret express.

En 2021, une augmentation de volume de 10% a été enregistrée pour atteindre 119 300 tonnes (année précédente : 108 500 tonnes, 2019 : 106 100 tonnes). La croissance est particulièrement marquée pour le fret express (+14%/2020), tandis que le fret général progresse de 7% (dont +12% pour le fret tout cargo et +3% pour le fret camionné).

Bonne résistance du domaine d'activité stratégique Industrie

Le troisième domaine d'activité stratégique de l'EuroAirport, l'industrie, spécialisé dans la maintenance et l'aménagement intérieur d'avions VVIP, est resté stable en 2021. Ce pôle d'excellence industrielle, qui

génère un tiers des emplois directs du site regroupe 4 entreprises : Jet Aviation, AMAC Aerospace, Air Service Basel et Nomad Technics AG. La stabilité du carnet de commandes de ces entreprises leur permet de poursuivre leurs investissements. Ainsi, le cinquième hangar d'AMAC Aerospace a ouvert ses portes en mars 2021 pour accueillir les premiers jets après seulement 12 mois de construction.

L'aéroport binational doit toujours faire preuve de capacité d'adaptation

Comme en 2020, face à la crise, l'Aéroport a su faire preuve de réactivité sur les plans opérationnel et économique.

Sur le plan opérationnel, de nombreux défis ont été relevés : adaptation constante de l'infrastructure aux mesures de contrôle édictées par les Etats, gestion des pics de trafic de la saison estivale, ...

Sur le plan économique, la réduction drastique des investissements ainsi que la diminution des frais de personnel par la poursuite du chômage partiel et la prolongation du gel des embauches ont été les principales mesures mises en œuvre. Les licenciements ont ainsi pu être évités.

Malgré la crise, poursuite des actions en faveur de l'environnement

La longue crise liée à la pandémie de COVID 19 n'a ni ralenti les travaux de l'Aéroport sur les sujets fondamentaux, ni remis en question les engagements qu'il avait pris vis-à-vis de ses partenaires.

Les deux axes d'action majeurs (réduction de l'empreinte sonore et réduction de l'empreinte carbone) ont été poursuivis de façon volontaire et marqués par des avancées importantes.

Stratégie en matière de réduction de l'empreinte sonore

Les démarches engagées mettent la priorité sur la réduction des nuisances sonores nocturnes. En premier lieu, la démarche d'approche équilibrée lancée en mars 2019, a abouti à la signature de l'arrêté de restriction d'exploitation en date du 6 août 2021. Cet arrêté intègre deux nouvelles mesures en complément des restrictions d'exploitation déjà existantes :

- Interdiction des décollages programmés entre 23 heures et minuit
- Interdiction des décollages et atterrissages d'avions particulièrement bruyants (chapitre 3 avec une marge acoustique inférieure à 13 EPNdB (Effective Perceived Noise Decibel)) pendant les heures nocturnes situées entre 22 heures et minuit, ainsi qu'entre 5 et 6 heures.

Ces mesures entrent en vigueur le 1^{er} février 2022. Une étape décisive de la stratégie de réduction du bruit menée par l'Aéroport a ainsi été franchie.

Il convient néanmoins de souligner que l'analyse juridique d'éventuels décollages retardés par l'autorité de surveillance n'interviendra qu'a posteriori, ce qui pourrait retarder l'atteinte de l'objectif de réduction de 80% des mouvements aériens dans la tranche horaire 23-24h.

A long terme, l'Aéroport vise à introduire des "courbes de bruit limitantes" en collaboration avec les autorités de l'Aviation Civile française et suisse. Ces courbes correspondraient à une enveloppe de bruit qui conduirait à une limitation durable du bruit indépendamment de l'évolution des mouvements aériens. Le projet "courbes de bruit limitantes" est un projet binational qui nécessite une coordination globale en raison des différentes situations juridiques en Suisse et en France. Le projet ne pourra donc pas être réalisé avant 2024/2025.

C'est pourquoi en octobre 2021, le Conseil d'Administration a décidé d'engager une nouvelle étape intitulée « Focus tranche horaire 22h – 23h » pour laquelle une réflexion vient d'être lancée. Cette réflexion intégrera les conséquences de l'arrêté du 6 août 2021 qui devrait reporter sur la tranche horaire 22-23 heures une partie des décollages qui, jusqu'au 31 janvier 2022, ont lieu dans la tranche horaire 23-24 heures.

Dans ce contexte, l'Aéroport intensifiera la surveillance de l'évolution du bruit et étudiera des mesures préventives afin d'identifier à temps d'éventuelles évolutions négatives et de pouvoir agir en conséquence.

Premier dépassement des valeurs limites en Suisse en 2019

En tant qu'aéroport national suisse, l'EuroAirport doit fournir périodiquement à l'OFAC (Office fédéral de

l'aviation civile) un certificat relatif aux nuisances sonores. Les derniers certificats relatifs aux nuisances sonores concernent les années 2016 et 2019. Le certificat pour l'année 2019 montre pour la première fois un dépassement des valeurs limites d'immission (VLI) sur le territoire suisse pendant les deux premières heures de la nuit. Alors qu'il ne s'agit que d'un très faible dépassement pendant la première heure de la nuit (22-23 heures), celui-ci est plus important pendant la deuxième heure de la nuit.

Suite à la pandémie, le trafic a fortement diminué en 2020/21. Même si le trafic aérien augmentera à nouveau prochainement, les mesures susmentionnées permettent d'éviter les dépassements des valeurs limites d'immission entre 23 et 24 heures. Pour la première heure de nuit, entre 22 et 23 heures la réflexion « Focus 22h-23h » permettra d'identifier les mesures permettant de respecter à l'avenir les valeurs limites d'immission.

Taux d'atterrissages par le sud à l'EuroAirport à fin 2021

Le taux des atterrissages par le sud (atterrissages ILS 33, Instrument Landing System) est de 9,4% pour l'année 2021 (contre 8,1% en 2020) et se situe ainsi à nouveau entre les deux seuils de 8% et 10% définis dans l'accord sur les modalités d'utilisation des pistes. En 2021, le nombre d'atterrissages depuis le sud sur la piste 33 s'élevait à 2'090 (contre 1'440 en 2020), le nombre total d'atterrissages aux instruments étant de 22'167 (contre 17'730 en 2020). Comme les années précédentes, ce taux était plus élevé au printemps et en été par rapport aux autres mois. Le taux des atterrissages par le sud dépassant la barre des 8%, les deux autorités de l'aviation civile compétentes procéderont à une analyse approfondie conformément aux termes de l'accord du 10 février 2006. La mise en œuvre conforme de l'accord est une préoccupation centrale des parties prenantes. C'est pourquoi la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) poursuivent leur coopération renforcée sur le sujet.

Mesures dans le domaine des émissions de CO₂

L'Aéroport agit à deux échelles :

- d'une part, la réduction de ses propres émissions de CO₂
- d'autre part, en collaboration avec ses partenaires, la réduction des émissions de l'ensemble des acteurs de la plateforme.

Pour ses propres infrastructures, qui génèrent environ 3 % des émissions totales de la plateforme, le Conseil d'Administration de l'Aéroport a adopté en octobre 2021 l'objectif net zéro émission à l'horizon 2030. Pour atteindre cet objectif, plusieurs mesures et projets sont en cours ou ont déjà été mis en œuvre.

Il s'agit notamment de l'achat d'électricité 100 % renouvelable d'origine européenne depuis mai 2020 et du raccordement progressif à une centrale de chauffage biomasse d'ici 2025. Ces mesures permettront à l'Aéroport d'obtenir, début 2022, le niveau 4 de [la certification ACA \(Airport Carbon Accreditation\)](#), le deuxième niveau de certification le plus élevé, ce qui placera l'Aéroport de Bâle-Mulhouse parmi les meilleurs aéroports européens.

Parmi les projets menés en collaboration avec les partenaires de l'Aéroport, il faut mentionner le raccordement ferroviaire, dont l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée à l'automne 2021 ainsi que le projet d'électrification de la ligne de bus 50.

S'y ajoute une action mise en place en collaboration avec la Fondation [myclimate](#) permettant aux passagers de compenser les émissions de CO₂ des vols qu'ils effectuent à partir de l'EuroAirport. Ce nouveau service est accessible depuis le 5 octobre 2021 via le [site Web de l'EuroAirport](#). Quelques clics suffisent pour accéder à un calculateur qui détermine l'empreinte carbone d'un vol et le montant nécessaire pour la compenser. Plus de 60 % des mouvements aériens au départ ou à destination de l'EuroAirport sont déjà compensés volontairement par les compagnies aériennes opérant à l'EuroAirport.

Perspectives 2022

La Direction de l'EuroAirport à nouveau au complet pour la nouvelle année

L'EuroAirport se réjouit de la reconstitution de son Comité Exécutif : les postes vacants de Directeur Général Adjoint et de Directeur du département Marketing ont été pourvus. Le 21 mars, Monsieur Marc Steuer prendra ses fonctions de Directeur Général Adjoint et le 1^{er} février, Madame Monica Linder-Guarnaccia prendra la direction du département Marketing.

Perspectives

La vitesse à laquelle le trafic passager se rétablira effectivement dépendra essentiellement de l'évolution de la pandémie, notamment de l'apparition de nouveaux variants du virus et des restrictions de voyage qui en découleraient. Dans ce contexte, il est difficile d'élaborer des prévisions de trafic fiables et il convient d'être attentif au fait que la situation peut changer rapidement, dans un sens comme dans l'autre.

Parmi les scénarios d'évolution du trafic envisagés, le budget prévoit 6.2 millions de passagers en 2022, soit 68 % de l'année 2019. Ce niveau de trafic devrait permettre à l'Aéroport de reconstituer progressivement ses capacités financières et d'investir à nouveau davantage. Comme il a su le faire lors de ces deux années de crise, l'Aéroport saura s'adapter et s'engager pour accueillir ses passagers dans les meilleures conditions possibles.

L'aéroport poursuivra en 2022 son engagement sur l'ensemble des sujets environnementaux.

Plus d'informations sur l'EuroAirport : www.euroairport.com

Contact

EuroAirport

Manuela WITZIG
Responsable Communication Externe
BP 60120
F-68304 Saint-Louis Cedex
+33 (0)3 89 90 35 45
Astreinte (week-ends) : +33 (0)6 32 63 37 87
media@euroairport.com

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



<http://www.euroairport.com>

Annexe : Présentation des nouveaux membres du Comité Exécutif