28.01.2021 - 10:51 Uhr

Une pandémie qui requiert des mesures d'exception, le développement durable reste une priorité

Une pandémie qui requiert des mesures d'exception, le développement durable reste une priorité

Le secteur du transport aérien est l'un des plus touchés par la pandémie de COVID-19. Dans ce contexte de crise sans précédent, l'EuroAirport a continué d'assurer ses missions au service de la région trinationale. Partenaire fiable et engagé du territoire, l'Aéroport binational a su faire preuve de réactivité face aux réglementations en constante évolution et à leurs conséquences sur l'exploitation de l'aéroport. En raison de la chute de 71% du trafic passagers à 2,6 millions, l'EuroAirport a mis en place des réductions massives des dépenses ainsi qu'une maîtrise rigoureuse des coûts. Malgré un horizon sans visibilité, l'Aéroport de Bâle-Mulhouse place plus que jamais le développement durable au cœur de ses priorités.

Effets de la crise sur les trois domaines d'activité stratégiques

En 2020, l'EuroAirport a accueilli 2,6 millions de passagers, ce qui correspond à une baisse de 71% du trafic. 2019 représentait une année record en termes de trafic avec 9,1 millions.

Conséquence directe des restrictions de voyages liées à la pandémie, ce sont particulièrement les mois d'avril à juin qui ont connu la baisse la plus significative, le trafic chutant de plus de 97%. Le trafic a repris à l'été, en particulier en août, qui représente le mois avec le plus de trafic durant la crise : l'Aéroport a alors accueilli 390 000 passagers, ce qui correspond à environ 40% du trafic d'août 2019. En novembre, une nouvelle diminution significative du trafic a été notée avec une baisse de 87% par rapport à l'année précédente : ce mois s'inscrit traditionnellement dans la période la plus calme à l'Aéroport, qui a été accentuée par la seconde vague de la pandémie.

Le nombre de mouvements totaux a suivi cette tendance mais avec une baisse moins abrupte de 48%, soit plus de 51 570 vols au total sur l'année, dont près de 33 000 vols commerciaux. Ceci s'explique par un taux de remplissage des avions en moyenne moins élevé.

Malgré ces taux de remplissage mais aussi des fréquences plus faibles, le rôle de l'EuroAirport en tant que porte ouverte sur l'Europe et le bassin méditerranéen a toutefois été maintenu, puisque jusqu'à quatre-vingt destinations ont été proposées en 2020 – contre une centaine en 2019. Les compagnies aériennes ont cependant dû adapter très fréquemment leur plan de vols en raison des évolutions rapides de réglementation sanitaire des différents pays. Treize compagnies aériennes ont opéré sur l'année, contre vingt-cinq en 2019.

En ce qui concerne le domaine d'activité du fret, ce dernier a connu une hausse de 2,3% en passant de 106 100 tonnes en 2019 à 108 500 tonnes en 2020. L'Aéroport de Bâle-Mulhouse est une plaque tournante du fret desservant une grande partie de la Suisse, l'Est de la France et le Sud du Bade Wurtemberg. Le fret avionné s'élève à 47 700 tonnes en 2020, en augmentation de 4,7% par rapport à 2019. Avec un total de 16 745 tonnes, le fret express reste stable tout en ayant joué un rôle majeur dans le transport de produits médicaux durant la pandémie. C'est avant tout le tonnage de fret tout cargo qui génère la hausse globale avec +23,9% comparé à 2019. Les infrastructures de l'EuroAirport, en particulier le terminal à température contrôlée construit spécifiquement pour l'industrie pharmaceutique, ont joué un rôle essentiel dans cette hausse du fret durant la crise.

Pour ce qui est du domaine d'activité de l'industrie concentré sur la maintenance et l'aménagement d'avions, les effets de la pandémie ont été différenciés. Certaines entreprises se sont vues contraintes de supprimer des emplois, d'autres ont mieux résisté face à la crise. L'achèvement prochain de la construction du hangar 5 pour AMAC représente une nouvelle particulièrement positive en cette période.

Adaptabilité de l'Aéroport binational face à une crise sans précédent

Le trafic passagers représente 80% du chiffre d'affaires de l'EuroAirport. Ce chiffre d'affaires aura baissé d'environ 50% en 2020 par rapport à l'année précédente. L'Aéroport s'est ainsi retrouvé privé d'importants revenus. C'est pourquoi la première priorité de l'entreprise a été de sécuriser la trésorerie en maîtrisant les dépenses. La

réduction drastique des investissements à un tiers du budget initial ainsi que la réduction des charges de personnel par le gel des embauches et le recours à l'activité partielle représentent les mesures principales mises en œuvre dès le début de la crise.

La sécurité étant au cœur de l'activité de l'Aéroport, un autre défi majeur de la pandémie a été celui de la sécurisation sanitaire des infrastructures pour les passagers comme pour les collaborateurs. Par l'instauration d'un panel complet de [mesures](#) de protection et de préventions sur toute la plateforme, l'EuroAirport a su réagir rapidement aux nouvelles exigences. Entre autres, un centre de dépistage du coronavirus a été mis en place pour les passagers à l'arrivée des pays à risque selon la liste « rouge » française. Grâce au caractère binational de l'Aéroport, les citoyens suisses ou disposant d'un titre de séjour pour ce pays ont pu être exemptés de ces tests.

L'Aéroport de Bâle-Mulhouse n'a jamais cessé d'opérer durant la crise. L'activité de fret a permis non seulement de maintenir les exportations, mais aussi l'importation de matériel médical et d'équipements de protection individuels tels que les masques. En outre, l'Alsace ayant été fortement touchée par la pandémie au printemps, l'EuroAirport a joué un rôle clé pour les vols sanitaires.

Perspectives 2021

En 2021, l'EuroAirport maintient son objectif de stricte maîtrise des coûts pour faire face à la crise. Dans l'impossibilité d'établir des prévisions fiables, il se base sur trois scénarios avec des niveaux de trafic entre 3 et 5 millions de passagers. Plusieurs facteurs détermineront le rythme auquel le trafic passagers se rétablira : la vitesse des campagnes nationales de vaccination, la baisse des taux de contaminations qui pourra en résulter et la diminution des restrictions de voyages. L'EuroAirport part du principe que ce n'est pas avant plusieurs années que le trafic aérien retrouvera les niveaux de 2019.

Des avancées en matière d'environnement malgré la crise

Bien que la pandémie ait paralysé le trafic passagers, les thématiques liées à l'environnement sont restées prioritaires. En premier lieu, il s'agit pour l'EuroAirport de réduire son empreinte sonore ainsi que ses émissions de CO₂.

Pour réduire le bruit, l'EuroAirport a pris l'initiative de lancer une démarche d'Approche équilibrée en lien étroit avec les autorités qui en ont la charge. En mai 2020, les conclusions de cette étude ont été transmises par le Conseil d'Administration à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Sur la base des résultats, l'EuroAirport a sollicité auprès de ces autorités l'interdiction de tout décollage planifié entre 23h et minuit, ainsi que le renforcement des performances acoustiques pour les avions utilisés sur l'ensemble de la période nocturne entre 22h et 6h. La prochaine étape de la procédure est une consultation publique d'une durée de trois mois en France, en Suisse et en Allemagne qui sera lancée dans les semaines à venir.

La seconde démarche qui permettra des avancées significatives et sur le long terme en matière de bruit est la courbe de bruit limitante. Celle-ci garantira une valeur du bruit maximal à ne pas dépasser par l'Aéroport sur le long terme, valeur qui est à déterminer avec les diverses parties prenantes. Il est prévu de mettre en place cet instrument innovant en 2022.

En ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂, l'EuroAirport a obtenu en 2020 le renouvellement de sa certification « Airport Carbon Accreditation » (ACA) de niveau 2. Il a lancé les démarches afin de renforcer la diminution des émissions carbone en incluant l'ensemble des partenaires de la plateforme avec l'accréditation de niveau 3. En 2019, l'Aéroport a également pris la décision d'atteindre son objectif de neutralité carbone en 2030 au lieu de 2050. Des avancées ont également été menées pour la Nouvelle Liaison Ferroviaire avec la signature en décembre 2020 de la convention de co-financement des études d'Avant-Projet Détaillé (APD) par l'ensemble des partenaires impliqués sur le projet.

Contact

Claire FREUDENBERGER

Responsable Communication Externe

+33 (0)3 89 90 75 09

media@euroairport.com

Flughafen Basel-Mulhouse | Postfach | CH-4030 Basel
Aéroport Bâle-Mulhouse | BP 60120 | F-68304 Sain-Louis Cedex

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100075401/100864113> abgerufen werden.