
RAPPORT ANNUEL 2021



ÉDITORIAL



A gauche : Luc Gaillet, Président du Conseil d'Administration
A droite : Raymond Cron, Vice-Président du Conseil d'Administration

Cette deuxième année placée sous le signe de la pandémie de COVID-19 a encore imposé ses contraintes à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. Alors que le nombre de passagers se situait encore à un niveau très bas au début de l'année, la situation s'est ensuite détendue suite à la levée des restrictions de voyage dès le début de l'été. Sur l'ensemble de l'année 2021, l'Aéroport a accueilli 3,6 millions de passagers, soit 39% de plus qu'en 2020 et 60% de moins qu'en 2019. Quant aux deux domaines d'activité stratégiques «fret» et «industrie», ils ont fait preuve de résilience en 2021, comme en 2020. Grâce à des mesures d'économie drastiques et à la réduction des frais de personnel par la poursuite du chômage partiel et du gel des embauches, l'Aéroport a réussi à préserver sa santé financière.

L'adaptation constante des processus et des infrastructures aux mesures de contrôle édictées par les États et la gestion des pics de trafic durant la saison estivale ont à nouveau représenté un défi de taille pour l'Aéroport. Nous tenons à remercier chaleureusement tous nos collaborateurs pour leur engagement remarquable, leur persévérance et leur solidarité avec l'Aéroport au cours de l'année exigeante qui vient de s'écouler.

Malgré la crise, l'Aéroport a poursuivi ses projets destinés à réduire les nuisances sonores nocturnes et l'empreinte carbone.

Concernant le bruit, l'interdiction des décollages planifiés entre 23 heures et minuit et l'interdiction des décollages et atterrissages d'avions particulièrement bruyants entre 22 heures et minuit ainsi qu'entre 5 heures et 6 heures constituent une étape importante dans la mise en œuvre de la stratégie de lutte contre le bruit de l'EuroAirport. Entrées en vigueur le 1er février 2022, ces deux mesures complètent les restrictions d'exploitation déjà en place pour limiter les nuisances sonores nocturnes.

Afin d'encadrer l'évolution du bruit, il est envisagé, à long terme, d'introduire des «courbes de bruit limitantes» à l'EuroAirport. En raison des différentes situations juridiques en Suisse et en France, ce projet innovant ne pourra cependant pas être mis en œuvre avant 2025. C'est pourquoi le Conseil d'Administration a décidé d'introduire un élément supplémentaire dans sa stratégie de lutte contre le bruit en engageant une réflexion spécifique sur la tranche horaire de 22 à 23 heures.

L'EuroAirport poursuit ses efforts de réduction des émissions de CO₂ sur l'ensemble de la plateforme. S'agissant des émissions de CO₂ dont l'Aéroport est directement responsable, le Conseil d'Administration a fixé en octobre 2021 l'objectif net zéro émissions à l'horizon 2030. Pour réduire les émissions de CO₂ de l'ensemble de la plateforme, il travaille en collaboration étroite avec ses partenaires à un concept de mobilité interentreprises, à l'électrification de la ligne de bus 50 vers Bâle et au projet de raccordement ferroviaire.

Nous remercions tous les membres de notre Conseil d'Administration pour leur mobilisation au service de l'Aéroport dans cette période difficile. Nous nous réjouissons que deux nouveaux représentants du canton de Bâle-Ville, les Conseillers d'Etat Esther Keller et Kaspar Sutter aient rejoint le Conseil d'Administration au printemps 2021. Ils succèdent à Elisabeth Ackermann et Christoph Brutschin, qui se sont retirés du gouvernement cantonal début 2021. Nous remercions chaleureusement Mme Ackermann et M. Brutschin pour leur précieuse contribution aux travaux du Conseil d'Administration. En novembre 2021, Daniel Adrian qui représentait le Conseil départemental du Haut-Rhin depuis septembre 2020, a réintégré le Conseil d'Administration en qualité de représentant de la nouvelle Collectivité européenne d'Alsace (CeA).

L'évolution de l'activité en 2022 reste marquée par de fortes incertitudes. La vitesse à laquelle le trafic aérien, et en particulier le trafic passagers, se rétablira effectivement dépendra essentiellement de l'évolution de la pandémie. Nous poursuivrons nos actions dans le cadre de la mission définie en 2019 : **assurer la connectivité du territoire trinational, dans le respect des principes du développement durable.**

RÉTROSPECTIVE 2021

JANVIER

Plus autant de neige depuis des années – un travail de titan pour les équipes de déneigement



En action 24 heures sur 24 : les équipes de déneigement de l'Aéroport

Le premier mois de l'année, environ 109 000 passagers fréquentent l'Aéroport. Les équipes de déneigement n'avaient pas eu autant de travail depuis des années. Elles ont été à pied d'œuvre à toute heure du jour et de la nuit pour assurer la sécurité de l'exploitation. Un déneigement rapide nécessite une brève fermeture de l'Aéroport, ce qui en général impacte peu les opérations aériennes.

FÉVRIER

Le mois de l'année avec le moins de trafic...



Le centre de dépistage du COVID-19 dans le secteur public de l'Aéroport

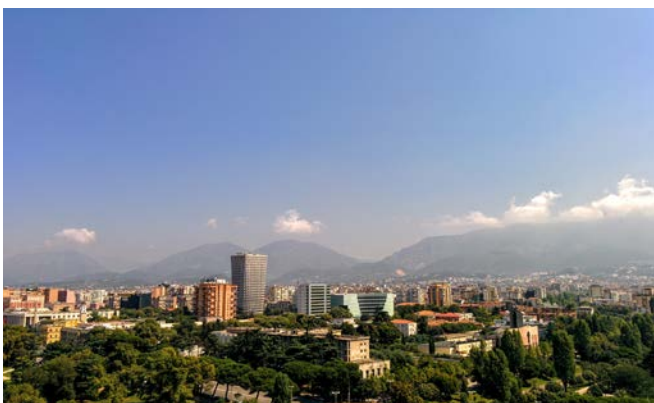
Le mois de l'année où la demande est traditionnellement la plus faible a une nouvelle fois confirmé sa réputation. Avec 71 000 passagers, il reste bon dernier sur l'exercice 2021... à un niveau exceptionnellement bas à cause de la pandémie.

En collaboration avec un laboratoire alsacien, l'EuroAirport met en place un centre de dépistage du COVID-19 dans la zone publique de l'aéroport. Celui-ci est destiné avant tout aux passagers et à leurs accompagnants, mais aussi à l'ensemble du personnel de la plateforme aéroportuaire. Ce centre de dépistage propose tout l'éventail de tests de dépistage, de l'antigénique rapide au PCR, qui sont exigés pour voyager vers la plupart des pays. Dès son ouverture, le centre de dépistage est très fréquenté. Au cours des deux journées record, près de 1 300 tests sont réalisés chaque jour. De mi-février à fin 2021, le centre de dépistage a réalisé au total un peu plus de 84 000 tests.

Réalisation des travaux de maintenance obligatoires et leur d'espoir grâce au plan de vol été



Chisinau, Moldavie



Tirana, Albanie

La maintenance des installations, qui garantit la sécurité des opérations aériennes, est une mission permanente de tout aéroport. Pour des raisons de sécurité, les travaux sont réalisés la nuit, lorsque l'activité aérienne est à l'arrêt, surtout si cela concerne les pistes et les voies de circulation. Des travaux de réfection du taxiway ECHO ont débuté le 22 mars, pour une durée de deux mois.

L'évolution de la pandémie laisse espérer un assouplissement des restrictions. Etabli dans cette perspective, le plan de vol pour l'été 2021 de l'EuroAirport invite à découvrir de nombreuses villes européennes et destinations vacances autour du bassin méditerranéen. Il propose plus de 90 destinations au total. Parmi celles-ci, quelques nouveautés comme Chisinau, capitale de la Moldavie, et Tirana, capitale de l'Albanie, dont la desserte avait été reportée d'un an en raison de la pandémie, mais aussi Valence en Espagne et Palerme en Sicile.



Valence, Espagne : « City of Arts and Sciences »



Palerme, Sicile

AVRIL

Bienvenue à Air Canada Cargo



Accueil du Boeing 787-900 Dreamliner par les pompiers de l'Aéroport

Le 14 avril 2021, Air Canada Cargo se pose pour la première fois à l'EuroAirport, inaugurant ainsi la nouvelle ligne de fret transatlantique entre Toronto et Bâle-Mulhouse. Une première depuis l'arrêt des activités de Swissair et Swissair Cargo à l'EuroAirport au début des années 2000. Cette nouvelle liaison de fret est assurée par un Boeing 787-900 Dreamliner, un avion long-courrier de dernière génération, réputé pour sa consommation modérée de carburant et ses faibles émissions sonores. Pour les vols au départ de l'EuroAirport, l'avion affrété est un modèle standard destiné au trafic passagers.

Cette nouvelle ligne de fret facilite le transport de marchandises entre la région trinationale autour de l'EuroAirport et l'ensemble du continent américain. Elle contribue ainsi à renforcer la connectivité aérienne de la région et à diversifier l'activité fret de l'EuroAirport.

MAI

Un anniversaire marquant, mais sans célébration ...

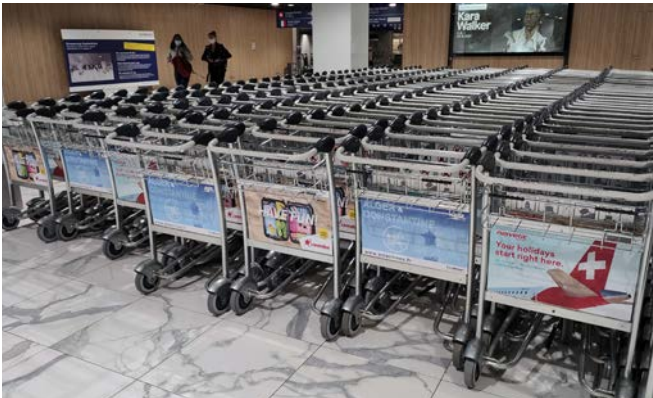


De la pose de la première pierre le 8 mars 1946, en passant par la construction de la piste jusqu'à l'inauguration officielle le 8 mai 1946

Le 8 mai est une date historique : en 1945, ce jour marque la fin de la seconde guerre mondiale. Pour l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, le 8 mai est aussi une date marquante de son histoire : très exactement un an après la fin de la guerre, le 8 mai 1946, l'aérodrome de Blotzheim – appelé « Aéroport de Bâle-Mulhouse » depuis la signature, en juillet 1949, de la Convention franco-suisse – est inauguré après seulement trois mois de travaux. 75 ans plus tard, cet aéroport binational, qui reste un modèle unique de coopération transfrontalière, est un acteur important au service de la région trinationale.

Les restrictions liées à la pandémie et le manque de moyens financiers empêchent d'organiser une grande fête. Malgré tout, nous remercions les courageux pionniers, les visionnaires engagés et passionnés, qui ont posé jadis la première pierre de cet aéroport unique.

En piste pour les vacances d'été, mais avec prudence... / Campagne de mesure de la qualité de l'air



Les chariots à bagages sont prêts



L'attente du check-in



Station mobile de mesure de la qualité de l'air

Les restrictions de voyage vers d'autres pays sont assouplies juste avant le démarrage des vacances d'été. Planifier des vacances, se réunir en famille ou entre amis : tout cela redevient possible à l'été, notamment grâce à la vaccination et à la mise en place du nouveau « pass sanitaire » européen. Toutefois, il n'est pas encore tout à fait possible de voyager comme avant car des contrôles supplémentaires restent en vigueur. Cette contrainte entraîne inévitablement un allongement des temps d'attente aux points de contrôle, tant au départ qu'à l'arrivée. Il est donc fortement recommandé d'arriver à l'Aéroport suffisamment en avance. Le statut juridique particulier de l'EuroAirport, aéroport binational, complique la mise en œuvre des différentes directives imposées par la Suisse et la France, même si l'harmonisation européenne a considérablement progressé par rapport aux premiers confinements en 2020. L'Aéroport est contraint d'adapter sans cesse son infrastructure aux règles édictées par les autorités, tout en faisant face à un fort afflux de passagers.

Dans le cadre du suivi de la qualité de l'air sur le site aéroportuaire et les communes environnantes, l'Aéroport réalise, depuis 2005, des analyses régulières de la qualité de l'air à proximité des principales sources d'émission (aéronefs, balisage des pistes et taxiways, stockage d'hydrocarbures, etc.). Le résultat des mesures de qualité de l'air effectuées en juin / juillet 2019 et en janvier / février 2020 est publié en juillet 2021. Hormis quelques dépassements dans certaines zones, les valeurs limites annuelles sont globalement respectées, ce qui est une bonne nouvelle. Le rapport de la campagne de mesures 2019/2020 est disponible sur le site web, dans la rubrique [Publications environnement de l'EuroAirport](#).

Nouvelles compagnies aériennes stationnant des avions / des lièvres relocalisés loin de l'EuroAirport



Art à l'Aéroport : peinture murale de Mr. Graffiti

Au mois de juillet, en pleine période estivale, des avions de la compagnie turque Corendon Airlines et de la compagnie suisse Helvetic Airways rejoignent l'EuroAirport. Après avoir exploité avec succès, une année durant, des vols réguliers au départ de Bâle-Mulhouse, la compagnie aérienne internationale Corendon, ayant son siège à Antalya et Malte, décide d'ouvrir une base à l'EuroAirport et d'y stationner un avion. Corendon exprime son implantation à l'EuroAirport par une fresque murale indiquant aux passagers le chemin à suivre pour rejoindre le terminal depuis le parking.

Pendant les mois d'été, la croix suisse est à nouveau visible sur des avions basés à l'EuroAirport. Ce symbole marque le retour d'une compagnie suisse à Bâle-Mulhouse après plusieurs années d'absence. Deux avions d'Helvetic Airways sont basés sur l'aéroport binational : un Embraer E190-E1 et un E195-E2, aussi appelé « green machine », récemment sorti des usines. Il s'agit en effet de l'un des avions court-courriers les plus modernes actuellement en service : parmi les plus silencieux, il permet également d'économiser jusqu'à 25% de carburant par vol.



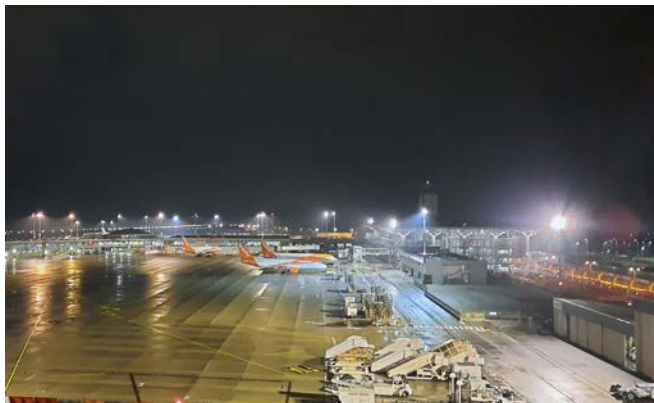
« Le lièvre au bonheur »...

La nuit du 5 juillet a été consacrée au « déménagement » d'une partie de la population de lièvres ayant élu domicile dans l'enceinte de l'aéroport. Cette opération, suivie d'une relocalisation des lièvres capturés, a été organisée dans le cadre d'un partenariat entre l'EuroAirport et la Fédération départementale des chasseurs du Haut-Rhin. Il s'agissait d'une première qui a été couronnée de succès. Il convient de préciser que les lièvres ne posent aucun problème en eux-mêmes. En revanche, leurs prédateurs, notamment les corneilles et les rapaces, peuvent présenter un danger pour les aéronefs. Les lièvres capturés ont été relâchés la nuit même dans une zone protégée éloignée.

Fréquentation en hausse : plus de 75 000 passagers au cours du week-end le plus chargé



Des places de parking très convoitées

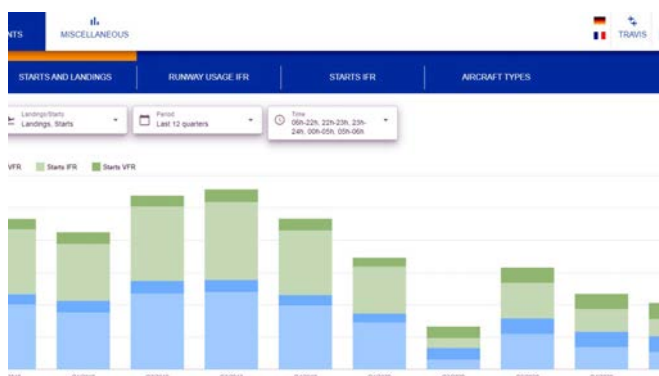


L'EuroAirport de nuit

En août, le nombre de passagers retrouve des couleurs. C'est la période des vacances, la campagne de vaccination bat son plein et le taux d'incidence des contaminations au COVID 19 diminue. L'aéroport enregistre plus de 75 000 passagers durant le week-end le plus chargé du mois, ce qui représente 77% du volume de trafic du week-end de référence de 2019. En raison des restrictions encore en vigueur, qui obligent à présenter toute une série de documents, les temps d'attente sont souvent rallongés. Pour l'enregistrement, en particulier, les voyageurs doivent prévoir en moyenne trois fois plus de temps qu'avant la pandémie.

Afin de réduire les nuisances sonores nocturnes, une démarche d'approche équilibrée instaurée par le règlement européen 598/2014 avait été lancée en mars 2019. En mai 2020, au regard des conclusions de l'étude d'approche équilibrée, le Conseil d'Administration de l'Aéroport a sollicité auprès de la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) la mise en place de restrictions d'exploitation drastiques : l'interdiction des décollages programmés entre 23 heures et minuit et le renforcement des exigences acoustiques applicables aux avions particulièrement bruyants par une augmentation de la marge acoustique cumulée de 10 à 13 EPNdB entre 22 heures et 6 heures du matin. D'après l'étude d'approche équilibrée, ces mesures doivent permettre de réduire significativement les nuisances sonores nocturnes, tout particulièrement pendant la deuxième heure de nuit (23h-minuit). Les gains acoustiques calculés sont de 6 décibels au nord et de 11 décibels au sud de l'aéroport. Fin 2020, la DGAC a approuvé la demande de l'Aéroport et a rédigé un projet d'arrêté d'exploitation reprenant ces mesures. Ce dernier a fait l'objet d'une consultation publique de trois mois – du 11 février au 11 mai 2021 – en France, en Suisse et en Allemagne. L'arrêté de restriction d'exploitation définitif a été signé le 6 août 2021 et est entré en vigueur le 1er février 2022. Malgré la pandémie, une étape décisive de la stratégie de réduction du bruit menée par l'Aéroport a été ainsi franchie.

Lancement du WebReporting



[WebReporting – EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg](#)

Début septembre, le nouveau WebReporting est mis en ligne. Cet outil permet de consulter en temps réel sur le site Internet de l'Aéroport les statistiques sur les vols et le bruit. Les données peuvent être consultées jusqu'à dix ans en arrière. Elles sont actualisées au rythme de publication des rapports environnement : mensuellement, trimestriellement et annuellement. Le WebReporting fournit également des statistiques sur d'autres sujets, comme les dérogations accordées la nuit. Grâce à ce nouvel outil, l'Aéroport fournit un accès rapide à des statistiques complètes et interactives sur les mouvements aériens et le bruit. Ce service complète celui de TraVis qui, depuis octobre 2020, permet de visualiser les trajectoires de vol, de consulter les émissions sonores correspondantes et de déposer les plaintes en ligne. En proposant ces deux nouveaux outils en ligne, l'Aéroport est fidèle à son engagement de publication des principales données environnementales de manière transparente et en temps réel.

Nouvelle liaison ferroviaire : enquête d'utilité publique



L'Aéroport s'engage, sur son périmètre de responsabilité directe, à respecter les objectifs de réduction des émissions de CO₂ prévus dans l'accord de Paris sur le Climat et décide d'atteindre l'objectif net zéro émissions carbone d'ici 2030 au plus tard, et non d'ici 2050 comme prévu initialement. Ainsi, depuis mai 2020, l'Aéroport achète 100% d'électricité verte, remplace progressivement sa flotte de véhicules par des voitures électriques et s'apprête, d'ici 2025, à couvrir la majeure partie de ses besoins de chauffage via son raccordement au réseau de chaleur de Saint-Louis, qui sera complété par une seconde centrale de chauffage biomasse construite sur l'emprise de l'Aéroport.

Par ailleurs, l'Aéroport engage tous les partenaires de la plateforme à contribuer à l'effort de réduction des émissions de CO₂. S'y ajoute une action complémentaire mise en place en collaboration avec la fondation myclimate, qui permet aux passagers de compenser leurs émissions de CO₂.

Le projet de raccordement ferroviaire contribuera lui aussi à la réduction des émissions de CO₂. Pour ce projet, qui fera partie du réseau RER trinational trireno, la préfecture du Haut-Rhin a organisé du 11 octobre au 9 novembre 2021 l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Cette enquête publique, requise par la législation française, avait pour objet d'informer le public sur le projet et de recueillir son avis. La commission indépendante désignée pour mener l'enquête a rendu ses conclusions fin décembre : elle a considéré que le projet est d'utilité publique et a émis un avis favorable unanime à la demande préalable à la déclaration d'utilité publique. C'est une autre étape importante vers la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire de l'Aéroport.



Zagreb, Croatie

La publication du plan de vol pour l'hiver intervient traditionnellement au mois d'octobre. L'offre hiver 2021-22 comprend près de 70 destinations au départ de l'EuroAirport. Certaines destinations autour du bassin méditerranéen, plébiscitées en hiver, voient leurs fréquences augmenter. Une nouvelle destination attractive, Zagreb, capitale de la Croatie, invite au voyage.

NOVEMBRE

Avec 3,2 millions de passagers, budget atteint !

3,2 Mio!

Grâce à une activité estivale soutenue, l'EuroAirport est en mesure d'annoncer, peu avant la fin novembre, que l'objectif budgétaire est atteint. Depuis le début de l'année, 3,2 millions de passagers ont transité par l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. Cela représente seulement un tiers du nombre record de passagers de l'année 2019, mais tout de même un million de passagers supplémentaires par rapport à 2020. En même temps, de nombreux indices témoignent de la propagation du nouveau variant Omicron en Europe.

DÉCEMBRE

Hausse des contaminations au variant Omicron et annulations de vols en série



A l'Aéroport, vue sur l'aérogare depuis le tarmac

En cette fin d'année, le monde retient toujours son souffle face à la pandémie. Une fois de plus, un nouveau variant apparaît. La propagation est rapide, y compris en Europe. En réaction, les pays ferment leurs frontières. Cela touche aussi le trafic aérien à l'EuroAirport. Presque toutes les compagnies aériennes annulent des vols et certaines à l'instar de British Airways, cessent momentanément de desservir l'EuroAirport. Les avions se vident à une vitesse fulgurante. Le virus étant déjà présent un peu partout, certains pays rouvrent leurs frontières, mais le mal est fait : les passagers n'ont pas confiance et ne réservent plus de vols. Ainsi, l'année 2021 s'achève comme elle a démarré : dans l'incertitude et avec de nombreuses questions quant à la possibilité de voyager en sécurité. En fin d'année, l'EuroAirport est toutefois en mesure d'annoncer qu'il a accueilli quelque 3,6 millions de passagers.

CONCLUSION

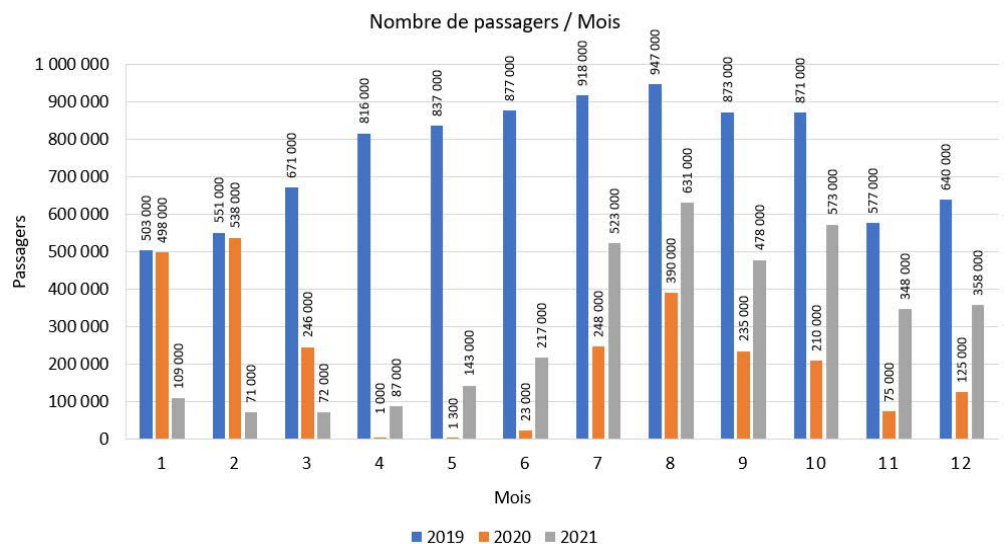
La capacité d'adaptation, la clef du succès

A l'instar de l'année précédente, la pandémie a représenté un défi de taille pour l'Aéroport, ses partenaires et ses passagers. Une capacité d'adaptation à toute épreuve était nécessaire pour faire face aux incertitudes liées à la circulation de nouveaux variants et aux mesures de restriction sans cesse modifiées par les États.

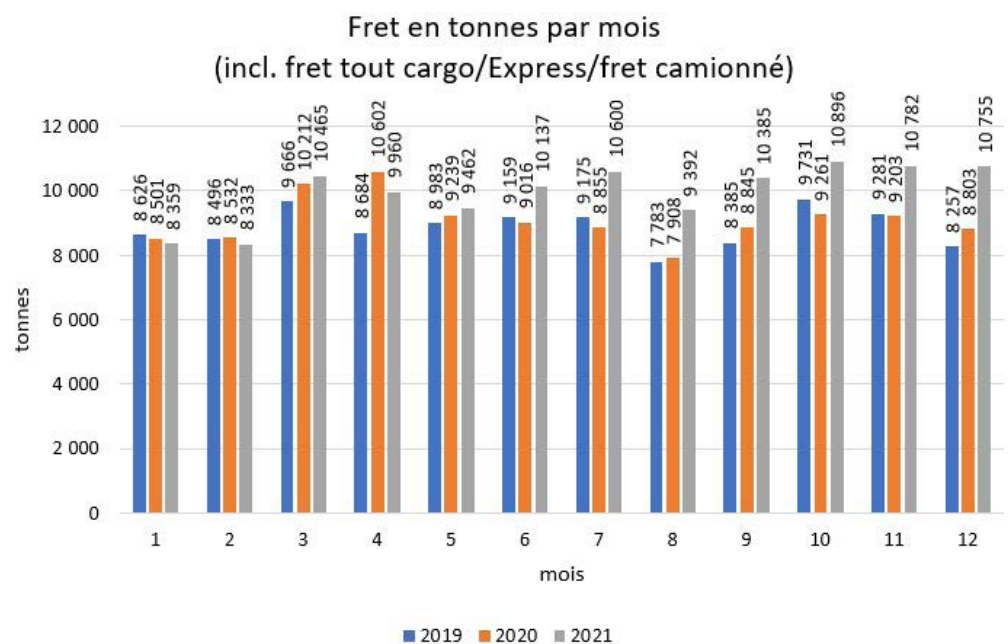
La généralisation de la vaccination, les températures plus clémentes et l'assouplissement des restrictions de voyage en résultant ont permis de détendre sensiblement la situation sur le plan du trafic passagers à partir du mois de juin. Toutefois, l'apparition d'Omicron peu avant la fin de l'année a donné lieu à de nouvelles restrictions, avec en prime une perte de confiance des voyageurs. Seule perspective réjouissante : le fret et l'industrie, qui ont aidé l'EuroAirport à maintenir sa position de hub logistique trinationale de premier plan et de leader mondial dans le domaine de la maintenance et de l'aménagement d'avions privés VVIP.

En 2020, peu après le démarrage de la crise sanitaire, l'Aéroport de Bâle-Mulhouse s'était fixé deux priorités : sécuriser les liquidités et mettre en œuvre, sur le plan opérationnel, les adaptations nécessitées par la volatilité de la demande. L'anticipation des scénarios possibles, la réactivité de la gouvernance et du management ainsi que le fort engagement de tous les collaborateurs ont permis à l'EuroAirport de relever ces défis en 2021, comme en 2020.

Statistiques des passagers pour les années 2019 à 2021



Statistiques de fret pour les années 2019 à 2021



PERSPECTIVES 2022



A gauche : Marc Steuer, Directeur Général Adjoint
A droite : Matthias Suhr, Directeur Général

L'objectif : faire preuve de réactivité sur le plan opérationnel et rétablir la performance économique

La vitesse à laquelle le trafic passagers se rétablira dépendra en premier lieu de l'évolution de la pandémie, et notamment de l'émergence possible de nouveaux variants du virus et des restrictions de voyage qui en découleraient. À cela s'ajoute l'incertitude liée au conflit en Ukraine. Dans ce contexte, il reste difficile d'élaborer des prévisions de trafic fiables.

Après avoir analysé plusieurs scénarios, l'Aéroport a établi son budget 2022 sur la base de 6,2 millions de passagers. Cela représente 68% du trafic de l'année 2019, mais plus de 70% de croissance par rapport à 2021. Dans cette hypothèse, l'Aéroport peut reconstituer ses ressources humaines, poursuivre la consolidation de sa situation financière et relancer ses investissements. À l'image de ce qu'il a fait pendant ces deux années de crise, l'Aéroport se montrera réactif au regard de l'évolution de la situation, assurera la sécurité des opérations aériennes et veillera à garantir les meilleures conditions possibles aux passagers.

Concernant les deux autres domaines d'activités stratégiques, le fret et l'industrie, l'Aéroport mise sur une situation stabilisée en 2022 et compte ainsi demeurer un pôle d'emploi majeur à l'échelle régionale.

L'environnement, troisième pilier du développement durable, reste un enjeu majeur pour l'Aéroport en 2022. Une étape importante de la stratégie en matière de lutte contre les nuisances sonores nocturnes a été franchie lors de l'entrée en vigueur, le 1er février 2022, du nouvel arrêté de restriction d'exploitation. Les premiers retours d'expérience sont positifs. Nous avons donc des raisons d'espérer que l'interdiction des décollages programmés après 23 heures réduira sensiblement les nuisances sonores nocturnes et soulagera ainsi les riverains concernés.

Grâce au concept innovant des « courbes de bruit limitantes », l'Aéroport vise à assurer une sécurité juridique à long terme, tant pour les riverains que pour lui-même, en ce qui concerne les nuisances sonores causées par son exploitation. Ce concept nécessite des ajustements législatifs en France, et de ce fait ne pourra être mis en œuvre avant 2025. En raison de l'interdiction de décollages programmés après 23h et l'avancement de ces décollages dans la tranche horaire précédente, il faut s'attendre à ce que les nuisances sonores s'intensifient durant la première heure de la nuit entre 22h et 23h. En se focalisant sur la tranche horaire 22-23h, l'Aéroport examine diverses mesures en vue d'éviter une augmentation des nuisances sonores des avions.

Par ailleurs, l'Aéroport poursuit ses efforts en matière de réduction des émissions de CO₂. Grâce à sa démarche « Airport Carbon Accreditation » vers une certification de niveau 4, l'Aéroport dispose d'un outil lui permettant d'impliquer tous les partenaires de la plateforme dans la réduction des émissions de CO₂. Enfin, les travaux de planification de la nouvelle liaison ferroviaire progressent également.

Matthias Suhr
Directeur Général
Aéroport de Bâle-Mulhouse

Marc Steuer
Directeur Général Adjoint
Aéroport de Bâle-Mulhouse

CHIFFRES FINANCIERS ET INDICATEURS CLÉS 2021



104,5

millions d'euros de
chiffre d'affaires



3,6

millions de passagers
transportés



40 900

mouvements de vols
commerciaux



6 107

emplois sur la
plateforme
aéroportuaire



Indicateurs financiers (millions €)	2019	2020	2021
Chiffre d'affaires	157,5	84	104,5
Résultat net	24,3	-17,8	4,5
Trésorerie nette d'emprunt	50,5	19,4	30,5
Investissements	33,1	19,7	8,0
Résultats de trafic	2019	2020	2021
Passagers transportés (en millions)	9,1	2,6	3,6
Mouvements d'avions	81 500	32 600	40 900
Fret transporté (en tonnes)	106 000	108 500	119 300
Emplois à l'EuroAirport	2019	2020	2021
Emplois sur la plate-forme aéroportuaire*	6457	6050	6107
Emplois en secteur suisse	4877	4600	4688
Emplois en secteur français	1598	1450	1419
Emplois** de l'Etablissement public Aéroport de Bâle-Mulhouse	402	384	348
sous régime social français	357	337	313
sous régime social suisse	45	44	35

* Selon le recensement annuel des emplois

** Il s'agit des emplois totaux au 31 décembre

	2019	2020	2021
Nombre de passagers	9 090 312	2 598 981	3 620 338
Vols réguliers	8 868 750	2 519 354	3 411 210
Vols vacances (charter)	212 852	74 910	201 606
Vols taxis	4 758	2 774	4 723
Total vols commerciaux	9 086 627	2 597 038	3 617 539
Aviation générale (non commerciale)	3 685	1 943	2 799
Fret aérien (en tonnes)	106 088	108 502	119 319
Fret avionné (régulier et charter)	13 518	16 746	19 639
Fret express	48 027	47 699	54 034
Total fret avionné	61 545	64 405	73 673
Fret camionné	44 530	44 056	45 530
Fret postal	13	41	116
Nombre de mouvements	99 313	51 400	64 031
Vols réguliers passagers	69 030	22 992	28 789
Vols vacances (charter)	1 711	571	1 629
Vols taxis	5 496	4 065	5 258
Vols tout cargo (régulier et charter)	676	823	866
Vols fret express	4 620	4 160	4 314
Total vols commerciaux	81 533	32 611	40 856
Aviation générale (non commerciale)	17 780	18 789	23 175
Nombre d'aéroports desservis	121	104	105
Vols passagers	113	96	96
Vols réguliers tout cargo	3	3	3
Fret express	5	5	6
Nombre de compagnies aériennes	53	34	32
Vols passagers	46	27	26
Vols réguliers tout cargo	3	3	3
Fret express	4	4	3

Liaisons en bus par jour vers	194	194	194
Bâle, Suisse	148	148	148
Mulhouse, France (via gare Saint-Louis)	17	17	17
Freiburg i. Br., Allemagne	15	15	15
Strasbourg, Colmar, Mulhouse, Zurich	7	7	7
Kehl, Karlsruhe, Heidelberg	4	4	4
Mannheim, Francfort	3	3	3

Système de pistes			
Nord-Sud (ILS 15 · Cat. III ; ILS 33 · Cat. I)	(15/33)	(15/33)	(15/33)
Longueur	3 900 m	3 900 m	3 900 m
Largeur	60 m	60 m	60 m
Est-Ouest	(26/08)	(26/08)	(25/07)
Longueur	1 820 m	1 820 m	1 820 m
Largeur	60 m	60 m	60 m

Indicateurs environnementaux

	Unités	2019	2020	2021
Consommation électrique totale plate-forme	WMh	43 907	38 163	39 266
Consommation électrique totale de l'Établissement public Aéroport de Bâle-Mulhouse	WMh	25 299	21 405	23 211
Consommation gaz totale plate-forme	WMh	47 330	43 755	59 228
Consommation gaz totale de l'Établissement public Aéroport de Bâle-Mulhouse	WMh	15 512	13 952	21 074
Consommation carburant de la station service de l'EuroAirport	WMh	3 106	1 828	2 299
Part cogénération dans la consommation de gaz	%	35	39	39
Volume déchets collectés	t	1 887	861	981
Volume déchets enfouis	%	0	0	0
Volume déchets recyclés	%	33	39	41
Volume déchets incinérés	%	66	61	59
Consommation eau potable	m ³	72 016	48 479	51 259
Consommation eau souterraine pour usage sanitaire	m ³	40 270	14 692	19 549

Indicateurs sociétaux de l'Établissement public Aéroport de Bâle-Mulhouse

	Unités	2019	2020	2021
Jours de stage fournis à des étudiants	Nombre	798	476	0
Accidents du travail (AT)	Nombre	10	8	6
Jours perdus à la suite des AT	Nombre	305	62	28
Travailleurs handicapés	Nombre	6	7	8
Contrats d'apprentissage et qualification	Nombre	12	8	7
Part des seniors embauchés en C.D.I	%	36	0	1

Résultats financiers

Bilan	(M€)	2019	2020	2021
Actif				
Actif immobilisé		281,5	272,4	252,7
Actif circulant		50,7	50,1	64,3
Disponibilités		121,9	90,3	103,8
Total Actif		454,1	412,8	420,8
Passif				
1 ^{er} établissement, réserve et subventions		277,1	299,4	279,1
Résultat net		24,3	-17,8	4,5
Provisions risques et charges		24,4	22,7	26,2
Dettes financières		71,3	70,8	73,2
Dettes d'exploitation		56,9	37,6	37,8
Total Passif		454,1	412,8	420,8
Compte de résultat	(M€)	2019	2020	2021
Produits				
Chiffre d'affaires		157,5	84,1	104,5
Autres produits		4,3	4,2	3,2
Produits financiers – gains de change		0,9	2,1	0,5
Produits exceptionnels		3,7	3,6	4,4
Total Produits		166,3	94,0	112,6
Charges				
Achats		10,1	7,9	8,7
Services extérieurs et autres charges		51,3	35,5	34,6
Impôts, taxes et versements assimilés		8,9	7,5	5,1
Charges de personnel		30,6	25,2	25,8
Amortissements et provisions		26,9	27,9	29,1
Charges financières – pertes de change		3,9	2,6	3,9
Charges exceptionnelles		1,5	5,5	0,9
Impôt sur les sociétés		8,7	-0,3	0
Total Charges		142,0	111,7	108,1
Résultat net		24,3	-17,8	4,5
Indicateurs financiers de performance	(M€)	2019	2020	2021
EBITDA		60,7	9,0	34,2
EBIDTA / Chiffre d'affaires		38,6%	10,7%	32,8%
Capacité d'autofinancement		50,2	7,2	33,2
Investissements		33,1	19,7	8,0
Trésorerie nette d'emprunt		50,5	19,4	30,5

Un chiffre d'affaires en net rebond

Avec un million de passagers supplémentaires, l'EuroAirport a connu une évolution semblable à celle enregistrée en Europe. L'entreprise de droit public a dégagé un chiffre d'affaires de 104,5 M€, en progression de 24% par rapport à l'année précédente. Cette progression est, cependant, moins rapide que celle du nombre de passagers (+39%) en raison du poids des deux autres domaines d'activité que sont le fret et l'industrie (pôle d'aménagement et de maintenance d'avions). Ces derniers ont enregistré des résultats satisfaisants en 2020 et 2021 et n'ont donc pas contribué à une augmentation du chiffre d'affaires aussi importante que celle du trafic passagers. Le chiffre d'affaires a été légèrement pénalisé par un impact défavorable du taux du change du franc suisse d'un montant de 0,5 M€.

Les redevances aéronautiques progressent de 30% et l'ensemble des recettes aéronautiques augmentent de 29% par rapport à 2020 pour s'établir à 49,8 M€. Les recettes extra-aéronautiques sont en hausse moins prononcée de 20% à 54,8 M€. Les recettes commerciales liées au volume passagers comme les boutiques et la restauration progressent moins vite que le volume passagers en raison de la fermeture de certains points de vente. Les revenus domaniaux et industriels connaissent une légère augmentation. Le poids des ressources aéronautiques et extra-aéronautiques s'établit à 47,6% et 52,4% du chiffre d'affaires respectivement.

Des charges d'exploitation sous contrôle

Les charges d'exploitation s'établissent à 75 millions d'euros, en réduction de 1 M€ par rapport à l'année précédente (-1%). Les importantes mesures de réduction des charges initiées en 2020 ont été maintenues en 2021 malgré la forte évolution du volume passagers et donc une plus grande stabilité des opérations aériennes. Les achats ont progressé de 0,8 M€ soit 10% : les achats de gaz ont progressé de 0,6 M€ en raison d'un hiver plus rigoureux et du fonctionnement de la centrale de cogénération un mois de plus que d'habitude du fait des tensions sur la production d'électricité. Les services extérieurs n'ont augmenté que de 1%.

Les dépenses liées à la fréquentation des passagers (assistance Personnes à Mobilité Réduite, gestion des files d'attente et nettoyage) sont réparties à la hausse. Les dépenses de sûreté, qui représentent le poste le plus important des services extérieurs, ont baissé de 7% : la répartition du trafic de l'année 2021 a permis de limiter la sous-activité de certains points de contrôle. L'EuroAirport a également dû continuer à engager des coûts non planifiés pour répondre aux contraintes liées à la crise COVID. La baisse des impôts sur la production a réduit le poids de l'impôt foncier de 2 M€.

Les charges de personnel sont en hausse de 2,3% à 25,8 M€ (+0,6 M€). Ce montant inclut 0,9 M€ de charges non récurrentes. Le recours à l'activité partielle a été forte au premier semestre et a permis de préserver l'emploi. Le montant de l'aide perçue des deux pays a cependant baissé de 1,9 M€ à 1,5 M€ en raison de la reprise du trafic à partir de l'été. Le gel des embauches, le non remplacement de départs de personnel, l'absence d'intéressement pour les collaborateurs et la réduction des primes du management ont contribué à la maîtrise nécessaire des charges de personnel. Entre janvier et décembre 2021, l'effectif temps plein a diminué de 34 personnes passant de 368 à 334 salariés.

Une performance financière rétablie

Le résultat financier est négatif de 3,4 M€. Ce résultat intègre une dotation de provision pour perte de change de 2,3 M€ et une perte de 0,9 M€ sur le remboursement des emprunts en CHF. Le coût de l'endettement atteint le niveau historiquement bas de 1%. Pour conserver sa liquidité, l'EuroAirport a limité le remboursement de ses emprunts à 3,9 M€.

L'EBITDA (bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciations et amortissements) passe de 9 M€ en 2020 à 34,2 M€ en 2021 et représente 32,8% du chiffre d'affaires.

La Capacité d'Autofinancement (CAF) suit la même tendance en progressant de 7,2 à 33,2 M€.

Dans une activité avec une très grosse part de coûts fixes, la performance économique de l'EuroAirport est dépendante du volume passagers. L'évolution favorable des résultats financiers 2021 démontre la capacité de l'EuroAirport à abaisser son point de gravité financier et la solidité de son modèle économique basé sur trois domaines d'activité stratégiques (passagers, fret et industrie).

Le résultat exceptionnel de +3,5 M€ est essentiellement constitué de reprise de subventions d'investissement à hauteur de 2,5 M€. Aucun impôt sur les sociétés n'est dû au titre de 2021.

Le résultat net repasse dans le vert à +4,5 M€ (perte de 17,7 M€ en 2020).

Une trésorerie nette d'emprunts sous tension mais positive

Le maintien des liquidités a resté un des objectifs prioritaires de l'année 2021. En complément des économies sur les charges d'exploitation, le plan d'investissement a été limité au strict nécessaire à un niveau historiquement bas de 8 M€ et certaines annuités de remboursement d'emprunts ont été refinancées. Ces mesures ont limité la consommation de liquidités et ont permis à la trésorerie nette d'emprunts de remonter à 30,5 M€.

Parmi les principaux investissements de l'année figurent les travaux de réfection pluriannuelle des taxiways (1,3 M€), le remplacement de dalles sur la piste principale (1,2 M€) et les travaux de rénovation du niveau 2 de l'aérogare (1 M€).

Indemnités de présence des administrateurs 2021

Membres du Conseil d'Administration	Nombre	Indemnisation en total 2020	Indemnisation en total 2021
Présidence ¹ , dont:	2	132 414 €	135 547 €
Indemnisation courante ^{1.1}		64 150 €	64 790 €
Part variable exceptionnelle ^{1.2}		68 264 €	70 757 €
Membres du Comité de Direction ²	2	21 660 €	23 231 €
Membres des comités spécialisés du Conseil ³	6	58 876 €	57 326 €
Autres membres du Conseil d'Administration ⁴	11	42 157 €	45 990 €
Totalité des Administrateurs	21	255 107 €	262 094 €

¹ Président et Vice-président

^{1.1} Indemnisation courante

^{1.2} Indemnisation supplémentaire variable (jetons de présence supplémentaires) limitée à 3 ans (à partir de 2020) en compensation de l'engagement exceptionnel de la Présidence

² Hors Présidence

³ Hors Présidence, y compris contrôleurs financiers **

⁴ Y compris membres à titre consultatif

** Les 3 comités spécialisés du Conseil sont :

Le Comité des investissements

Le Comité d'Audit et des Risques

Le Comité des Rémunérations

EuroAirport Rapport Annuel 2021

Directeur de la publication :
Directeur de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse
Gestion rédactionnelle :
Service communication et affaires publiques
Crédit photos :
EuroAirport
EuroAirport | Greg Gonzalez
Paul Bannwarth
Shutterstock
Création graphique :
Agence TIZ
Date de parution :
mai 2022

Contact :
Aéroport de Bâle-Mulhouse
BP 60120
F-68304 Saint-Louis Cedex
Tel.: +33 (0)3 89 90 31 11
Fax: +33 (0)3 89 90 25 77
E-Mail: media@euroairport.com
www.euroairport.com

à bientôt. bis bald. see you soon.