Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 87 (2007)

Heft: [2]

Artikel: EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg : au service de la Région des Trois Frontières

Autor: Gallo, Jean-Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886219

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg : Au service de la Région des Trois Frontières

L'Aéroport de Bâle-Mulhouse est un établissement public de droit international ayant son siège en France. Régi par la Convention franco-suisse de 1949, c'est le seul aéroport parfaitement binational au monde.

Au carrefour des trois frontières - Suisse, France et Allemagne - l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg se situe dans une des régions économiques les plus performantes d'Europe avec une zone de chalandise de 4 millions d'habitants, caractérisée par un pouvoir d'achat extrêmement élevé.

Né en 1949 d'un traité conclu entre la France et la Suisse, l'EuroAirport est le seul aéroport binational au monde qui desserve trois pays à la fois. Environ 40% des voyageurs locaux viennent de Suisse, 30% de France et 30% d'Allemagne.

En 2006, l'EuroAirport a connu une année record en terme de résultats : pour la première fois depuis sa création, l'aéroport binational a enregistré plus de 4 millions de passagers et a franchi le seuil des 70 millions € de chiffre d'affaires. Ces deux performances exceptionnelles montrent que la stratégie de développement destinée à relancer la croissance de l'EuroAirport a été efficace. L'EuroAirport conforte ainsi son rang de cinquième aéroport en France et de troisième aéroport en Suisse. Le nombre de mouvements est resté stable grâce à un meilleur taux de remplissage des avions ainsi qu'à l'exploitation d'appareils de plus grande capacité, ce qui constitue une évolution positive pour l'environnement.

Les activités fret ont globalement progressé de 14%, atteignant un volume légèrement supérieur à 95 000 tonnes. Conservant dans le domaine du fret son rang de quatrième aéroport en France et de deuxième aéroport en Suisse, l'EuroAirport est incontestablement un acteur économique majeur dans la région.

Aujourd'hui, l'EuroAirport propose plus de 90 destinations directes en vols de ligne et en vols charter et, plusieurs fois par jour, des liaisons intercontinentales à travers les principales plates-formes européennes de correspondance : Copenhague, Francfort, Londres, Munich, Paris, Vienne et Zurich.

Si l'EuroAirport est une porte vers le monde entier, pour tous les visiteurs de l'extérieur, c'est aussi une porte ouverte sur la région. En 2005, on dénombrait 180 000 touristes venus visiter la région en empruntant l'EuroAirport. En 2006, le nombre des touristes enregistrés avoisinait les 230 000 et pour 2007, on table sur une augmentation du nombre des visiteurs, qui devrait atteindre les 300 000. Ce potentiel peut être augmenté par une promotion ciblée du tourisme.

L'offre de l'EuroAirport va poursuivre son développement. Les perspectives actuelles sont l'extension des liaisons avec l'Europe de l'Est, l'optimisation de l'offre dans le domaine des destinations d'affaires classiques et la diversification de l'offre grâce au concours d'autres compagnies aériennes. L'EuroAirport s'efforce en permanence d'améliorer son accessibilité et ses services en faveur des clients, qu'ils viennent de près ou de loin. ■

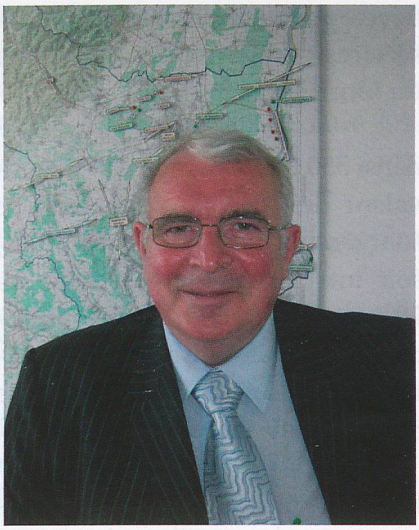
Flughafen Basel-Mulhouse
Postfach 142
CH-4030 Basel
T + 41 (0) 61 325 31 11
F + 41 (0) 61 325 25 77

Aéroport de Bâle-Mulhouse
BP 60120
F-68304 Saint-Louis Cedex
T + 33 (0)3 89 90 31 11
F + 33 (0)3 89 90 25 77

info@euroairport.com
www.euroairport.com

Interview

Jean-Pierre Gallo
Président d'EuroAirport



Comment définiriez-vous votre activité aujourd'hui par rapport à il y a quelques années (par exemple avec l'apparition croissante des low-costs) ?

L'Aéroport de Bâle-Mulhouse a connu une croissance exponentielle jusqu'en 2000, avec un trafic totalisant 3.8 millions de passagers. Cette croissance était fortement liée au développement du groupe Swissair, et en particulier de sa filiale Crossair, basée à l'EuroAirport, qui avait développé un hub (plate-forme de correspondance) d'une quarantaine de destinations, captant ainsi 60% du trafic passagers.

La crise du transport aérien fin 2001, et surtout le démantèlement du groupe Swissair, ont remis ce modèle de croissance en question. La transformation de la compagnie régionale Crossair en compagnie nationale « Swiss » à la suite de la faillite de Swissair s'est traduite, sur Bâle-Mulhouse, par une profonde restructuration du réseau et une réduction d'activité de près de 75 % sur 3 ans.

Durant ces 3 années de crise, le trafic de l'Aéroport a chuté de 35% par rapport à 2000, s'établissant à 2.4 millions de passagers en 2003.

Cette crise a pris fin en 2004 grâce à la mise en œuvre d'une politique tarifaire incitative destinée à attirer des compagnies aptes à générer des volumes de passagers importants.

Cette nouvelle stratégie a permis d'accueillir easyJet, première compagnie low-cost à s'implanter sur le site. Cette compagnie représente aujourd'hui 44% du trafic total (1.8 million de passagers) et a installé une base de 4 avions.

Dans ce sillage, le trafic de Bâle-Mulhouse a atteint le niveau record de 4 millions de passagers fin 2006, soit une progression de 21% par rapport à l'année précédente.

Les vingt compagnies régulières présentes sur le site, et dont le profil est très diversifié, contribuent toutes à ce développement et permettent à l'EuroAirport de proposer une cinquantaine de destinations régulières point à point, ainsi que de relier la région aux grandes plates-formes de correspondance internationales, comme Paris, Londres et Francfort.

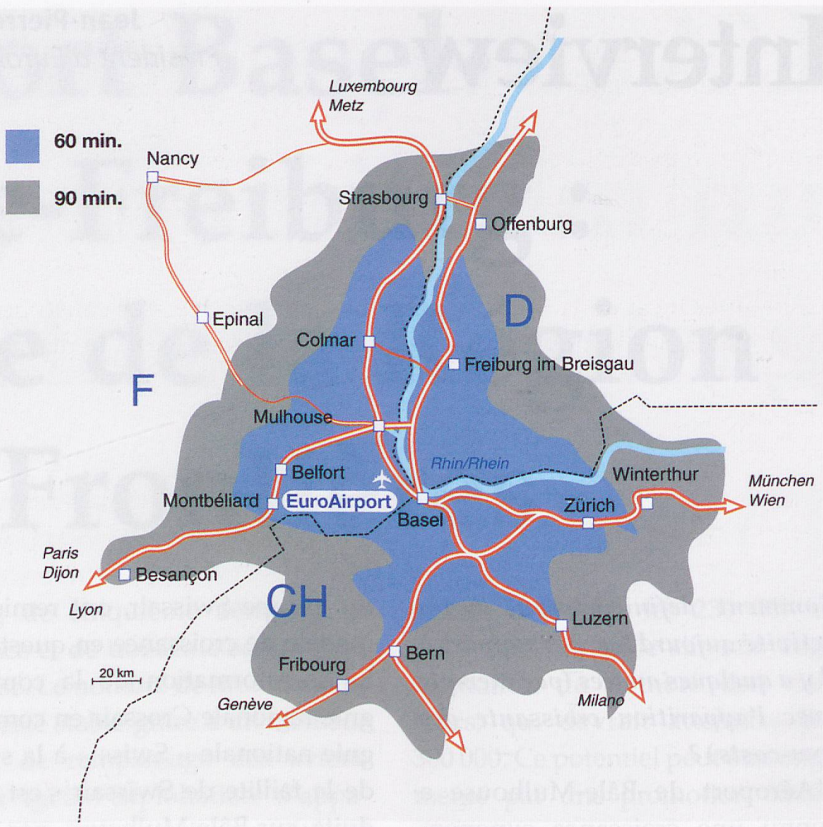
Le fait que le trafic de notre plate-forme ne soit pas concentré sur une compagnie ou une liaison prépondérante représente un gage d'avenir.

Il est par ailleurs tout à fait remarquable que les 4 premières compagnies low-cost européennes soient aujourd'hui présentes sur notre site. La clientèle de ces compagnies contribue fortement au

développement des commerces et services aéroportuaires, ainsi que du tourisme régional.

Ainsi 350 000 touristes (soit l'équivalent de 700 000 passagers) se sont rendus dans la région en 2006, soit une progression de près de 30% par rapport à l'année précédente. La Suisse reste la plus visitée (60%), suivie de l'Allemagne (25%) et de l'Alsace (15%).

En terme de trafic passagers, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est le 5ème aéroport de province français et le 3ème aéroport suisse.



Comment se répartit votre clientèle ?

60% de notre clientèle réside dans la région trinationale.
Les passagers locaux sont originaires pour 40% de Suisse, 30% de France et 30% d'Allemagne.

La majorité des déplacements (2.4 millions de passagers, soit près de 60% du total) sont de nature professionnelle. Il est intéressant de noter que la compagnie easyJet transporte 30% de clientèle affaire.
22% des passagers résidant dans notre région empruntent nos lignes vacances (leur nombre avoisine les 900 000). Notre plate-forme propose plus de 30 destinations vacances.

Pour finir, les passagers se rendant dans la région à des fins touristiques s'établissent autour de 700 000, soit 18% de notre clientèle.
Dans le domaine touristique, le marché émetteur le plus important est Londres. Cependant, les autres villes d'origine des visiteurs sont nombreuses et variées : l'on peut citer Berlin, Hambourg, Barcelone, Nice, Amsterdam, Lisbonne, Madrid, Liverpool, Rome, Prague et Malaga.
La répartition et l'origine variée de notre clientèle montrent que l'Aéroport de Bâle-Mulhouse est clairement une plate-forme à vocation internationale.

Les aéroports jouent généralement un rôle moteur important en termes économique et d'emploi. Quelle est la situation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse ?

L'EuroAirport constitue le deuxième pôle d'emploi du Haut-Rhin avec 5 535 emplois directs fin 2006, ce qui représente une augmentation de 11% (création de 530 emplois).
63 nationalités sont présentes sur le site, dont 2/3 de Français, 16% de Suisses, et 8% d'Allemands et d'Anglais.

Sur les 143 entreprises implantées sur le site, les 4 principaux employeurs restent Jet Aviation (maintenance aéronautique, 1 188 salariés), Swiss (compagnie aérienne, 807 salariés), Swissport (assistance aéroportuaire, 418 salariés) et l'Etablissement public « Aéroport de Bâle-Mulhouse » (258 salariés).
Alors que le ratio moyen dans les aéroports se situe à 1 000 emplois par million de passagers, le ratio de l'aéroport de Bâle-Mulhouse atteint 1 400 emplois par Million de passagers.

La création d'emploi est systématiquement prise en considération dans les décisions de lancement de nouveaux projets. Ainsi, la mise en œuvre d'une nouvelle stratégie fret permettra de plus que doubler les emplois dans le domaine du fret qui s'élèvent aujourd'hui à 800.

La création en cours d'un pôle d'excellence consacré à la maintenance aéronautique devrait également générer au moins 400 emplois supplémentaires à court terme.

Quelle est la particularité de l'EuroAirport par rapport à d'autres aéroports de province ; sa position géographique au carrefour de 3 pays lui permet-elle de valoriser davantage son trafic ?

La zone d'influence de l'EuroAirport est estimée à plus de 4 millions d'habitants à moins de 60 minutes en voi-

Revue économique franco-suisse - 3 - 2007

ture et à près de 6 millions à 90 minutes.
À titre indicatif, Bâle se situe à 20 minutes, Mulhouse à 30 minutes et Fribourg en Brisgau à 55 minutes.
L'EuroAirport est situé dans une région économique puissante se composant :

- du **Nord Ouest de la Suisse** avec la chimie, l'électronique, la mécanique, la banque et l'assurance comme activités majeures
- de l'**Alsace** (du centre au sud Alsace) et du Nord de la Franche-Comté. L'automobile, la mécanique, l'électronique, la chimie et le textile sont les activités dominantes
- du **Pays de Bade**. Les entreprises les plus importantes se situent dans les secteurs de l'agro-alimentaire, de la chimie, de la mécanique de précision et de l'électronique.

Cet environnement économique porteur nous a incités à lancer une nouvelle stratégie de fret prenant en considération les besoins de cette région fortement exportatrice. Les entreprises constituant la part la plus importante du marché se situent dans la chimie et la pharmacie. Le maniement de leurs produits, sensibles aux variations de température, nécessite la construction d'une installation à température contrôlée.

Le fret express, dont l'activité enregistre une croissance constante, est également ciblé dans cette stratégie d'ensemble.
Les investissements réalisés dans ce domaine permettront à l'Aéroport de prendre en charge 50% du fret aérien total de la région à l'horizon 2020, contre 20% environ aujourd'hui.

En terme de trafic fret, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est le 4ème aéroport de province français et le 2ème aéroport suisse.

Quelle a été votre stratégie en prévision de l'arrivée du TGV Est ?

Il est généralement convenu que sous les trois heures de parcours, le ferroviaire, plus compétitif, prend le dessus sur l'avion.

Avec l'arrivée du TGV Est depuis la mi-2007, le temps de trajet entre Bâle, Mulhouse et Paris reste au-dessus de cette norme.

Il en résulte que l'arrivée du TGV Est a un impact relativement faible sur l'activité de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. D'autant que seule la ligne Paris-Orly serait directement concernée et ce, dans une proportion que nous estimons au maximum à 10% en 2007 et 20% en 2008.

Il est toutefois prévisible que l'arrivée du TGV Rhin-Rhône en 2012 produira davantage d'incidences sur la ligne Paris-Orly. À première vue, cet impact pourrait atteindre 50% maximum sur cette ligne, mais nous serons amenés à affiner ces pronostics à la lumière des chiffres réels liés à la concurrence du TGV Est.
Cependant, notre activité n'est pas concentrée sur la ligne Paris-Orly et la stratégie de diversification des lignes aériennes que nous avons menée bien en amont de l'arrivée du TGV doit nous permettre de poursuivre notre croissance, estimée à 8% pour cette année. ■