

# Comment Cointrin absorbe sa folle croissance

Genève Aéroport annonce des résultats records pour 2014. Son directeur, Robert Deillon, explique comment la plate-forme compte s'adapter à la demande

**L'essentiel**

- **Croissance** La barre des quinze millions de passagers a été franchie l'an dernier à Cointrin. Ils seront dix millions de plus en 2030.
- **Défis** L'aéroport pourra satisfaire cette gigantesque demande pendant encore quinze ans, selon son directeur général.
- **Après?** Ensuite, c'est le grand point d'interrogation, alors que l'aéroport ne peut s'étendre faute de place. Les enjeux, économiques et écologiques, sont immenses.

**Richard Etienne**

Genève Aéroport prospère. L'entreprise a annoncé hier un nouveau bénéfice, de 88,3 millions de francs. La plate-forme a accueilli l'an dernier 15,1 millions de passagers, un record qui chaque année est battu. Face à cet afflux, Cointrin, si proche du centre-ville, ne peut s'étendre. Pour faire face, il faut procéder autrement.

Est-ce possible? Comment? Que faire dans ce contexte face aux débrayages qui ont été si nombreux sur son site l'an dernier? Ces questions sont essentielles, alors que les retombées de l'Aéroport pour l'économie de la région se chiffrent en milliards de francs. Entretien avec Robert Deillon, directeur général de Genève Aéroport.

**Comment gérer la croissance du nombre de passagers?**

Selon une étude de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), la demande en transport à l'aéroport de Genève sera de 25 millions de passagers en 2030, ce qui représentera 235 000 mouvements (atterrissages et décollages) par an, soit près de 650 par jour, soit encore un toutes les 90 secondes. Pour répondre à cette demande, nous ne pouvons ni nous étendre ni créer une deuxième piste. Il faut donc moderniser l'infrastructure, réduire le temps d'occupation de la piste par les avions. D'autres aéroports, comme Gatwick, accueillent plus de 235 000 mouvements avec une seule piste, c'est donc possible. Il faudra aussi accroître le nombre de places de stationnement sur le tarmac - il y a de la place -, les capacités des bâtiments et des transports publics pour accéder à l'aéroport. Il y a du travail.

**L'Aéroport peut-il gérer tout ce trafic?**

Un samedi en hiver (ndlr: l'aéroport connaît des week-ends chargés durant cette période), nous avons plus de 600 mouvements et jusqu'à 75 000 passagers par jour. Ce sont de grosses journées, proches des volumes qu'on nous annonce pour 2030, mais nous avons démontré que nous pouvons y faire face. Les technologies s'améliorent, nous pourrions mieux répondre à cette demande. En outre, le nombre de passagers croît plus vite que celui des mouvements d'avions, car les aéronefs sont toujours plus gros et le taux de remplissage, toujours meilleur.

**Et après 2030? Faut-il plus collaborer avec d'autres aéroports, en construire un autre? Ou prévoir des vols de nuit?**

C'est un problème politique! Le transport aérien est géré à l'échelon fédéral. L'aéroport appartient au Canton. Les politiciens doivent y réfléchir. Quant aux vols de nuit, ils sont interdits en Suisse entre minuit et cinq heures et cela ne changera pas. Nous n'utilisons même pas la tranche horaire entre 5 h et 6 h. Les avions qui



«Pourquoi est-ce qu'à l'aéroport de Zurich, où les salaires sont plus bas, il n'y a jamais de conflit?» Robert Deillon, directeur général de Genève Aéroport, s'interroge également sur les débrayages qui ont marqué Cointrin l'an dernier. LAURENT GUIRAUD

**25**  
C'est, en millions, le nombre de passagers qui devraient transiter par l'aéroport de Genève en 2030, selon une récente étude.

arrivent trop tard sont souvent dérouterés en France, où il n'y a pas de couvre-feu. Quant à la collaboration potentielle avec les autres aéroports, elle est limitée à certains appareils. Ces questions relèvent de l'OFAC, qui fixe nos missions.

**L'extension de l'aile est permettra-t-elle de faire face? Où en sont les travaux? Un surcôt a été évoqué.**

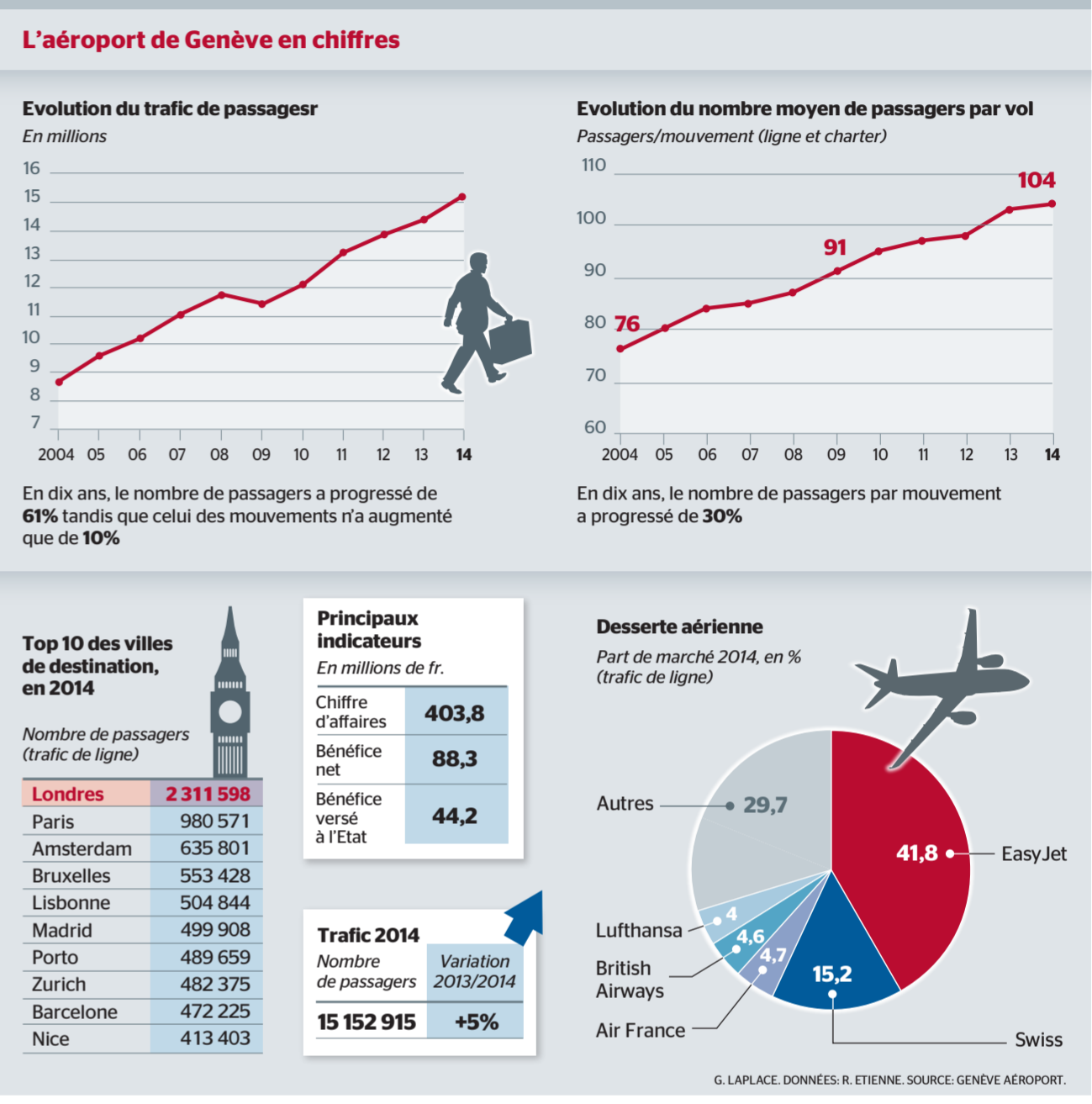
L'aile est sera utilisée pour les longs-courriers et les courts-courriers non Schengen. Elle permettra de gagner en ergonomie côté tarmac. Quant aux surcoûts des travaux, il n'y en a pas. Nous avons travaillé avec un bureau d'architectes et les

futurs utilisateurs de cette extension pour contenir le coût du bâtiment dans l'enveloppe de 350 millions de francs que nous avions préalablement définie. Aux dernières estimations, ce bâtiment coûtera moins que cela. Les travaux préparatoires sont achevés et nous avons reçu les autorisations de construire le bâtiment. Nous procéderons aux appels d'offres des différents lots à bâtir dans le courant de 2015, pour commencer les travaux en 2016. Impossible à ce stade de dire exactement quand le chantier sera terminé.

**De nombreux employés d'entreprises sur le site de l'aéroport - Swissport,**

**Dnata, SR Technics, Gate Gourmet - se plaignent de leurs conditions de travail. Comment réagit Genève Aéroport?**

La majorité des employés sur le site de l'aéroport est qualifiée, fait un travail intéressant, pas facile certes, mais relativement bien payé, sans doute mieux que la moyenne cantonale. Plus de 10 000 personnes travaillent à l'aéroport, dont 1000 pour Genève Aéroport. C'est beaucoup, donc ça intéresse les syndicats. Contrairement aux transports publics sur le rail ou sur la route, le secteur aérien - ni l'aéroport ni les compagnies - n'est pas subventionné. Ce qui est normal, le contribuable n'a pas à payer pour les voyages des



## L'avenir de l'aéroport est un casse-tête pour Genève

● Genève Aéroport est victime de son succès. Son bâtiment phare, conçu en 1968, était prévu pour accueillir cinq millions de passagers. Selon ses actuels dirigeants, il pourra tout juste faire face aux 25 millions de transitaires prévus en 2030. Mais après? La question relève de l'Etat (propriétaire de Genève Aéroport) et de la Confédération. Elle est encore à peine traitée.

Les défis sont pourtant énormes, autant que les retombées de l'Aéroport pour l'économie de la région. La plate-forme de 340 hectares, entre la Suisse et la France, ne peut être agrandie. On peut grignoter quelques places en son sein çà et là, notamment en réduisant l'espace consacré à la pelouse. L'aile est, qui accueillera dans trois ou quatre ans des longs-courriers, sera construite au-dessus de la route douanière, qui a dû être enfouie. Suffisant pour quinze ans. Et ensuite? «A partir de 2030, 1001 scénarios sont possibles pour

l'Aéroport vu l'évolution rapide dans le monde du transport aérien. Il est donc encore trop tôt pour communiquer mais on y réfléchit déjà sérieusement à l'Etat», selon Pierre Maudet. Le ministre de l'Economie et ex-président du conseil d'administration de Genève Aéroport ajoute qu'il faudra aussi tenir compte de l'avis des Genevois sur ce dossier.

Le président d'honneur du MCG et membre du conseil d'administration de Genève Aéroport, Eric Stauffer, a des idées. «Il faudrait enlever l'Aeroclub [qui sert à la formation des pilotes] de la parcelle et le remplacer par un terminal pour des A380», estime le détenteur d'un brevet européen de pilotage. La piste peut déjà accueillir le plus gros porteur du monde mais le tarmac devrait procéder à des ajustements lourds pour répondre aux normes imposées par ce mastodonte. «On pourrait également s'inspirer de grands aéroports européens qui interdisent aux avions de moins de

cent places d'atterrir», continue le politicien. Cela permettrait, selon lui, d'absorber la demande sans trop augmenter le nombre d'appareils. L'aviation d'affaires, qui représente près d'un tiers des mouvements à Cointrin, serait alors déplacée, pourquoi pas à la Blécherette à Lausanne. Le principal aéroport pour l'aviation d'affaires en Europe, Paris-Le Bourget, est après tout situé à une bonne demi-heure du centre de la capitale hexagonale.

Dans un livre *L'envol d'une ville*, (2009), l'historien genevois Bernard Lescaze souligne que tout au long du XXe siècle, les discussions sur le développement de l'aéroport ont souvent été houleuses tant il était difficile d'anticiper les progrès de l'aéronautique. Il y a un siècle, des politiciens proposaient ainsi de profiter de la rade pour développer la desserte d'hydravions plutôt que de créer une piste d'atterrissage, forcément plus coûteuse. **R.ET.**

## Des riverains sont très inquiets

● La croissance sans fin du trafic aérien à Cointrin inquiète des observateurs. L'Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG) estime ainsi qu'il faut limiter davantage les nuisances sonores mais aussi gazeuses. «Genève Aéroport n'en fait pas assez pour les riverains et oublie souvent de consulter l'ARAG sur les nuisances des avions», selon le président Mike Gerard.

Ces dernières décennies, le nombre de mouvements après 22 h a crû quatre fois plus vite que le trafic total. Dimanche soir, dix décollages et 26 atterrissages ont eu lieu sur le tarmac genevois entre 22 h et minuit. «Qu'est-ce que ça va être quand il y aura dix millions de passagers en plus en 2015?» s'interroge Mike Gerard. «Certes des bâtiments sont insonorisés, mais à Versoix, on ne peut pas passer une soirée tranquille sur une terrasse», ajoute-t-il.

Une étude a montré qu'aux alentours des principaux aéroports de Paris

autres. Ce secteur est très compétitif. Le franc fort, pour les compagnies étrangères payant leurs services en francs, exige d'autant plus d'efficacité de leur part. Cela dit, en dix ans, il n'y a jamais eu de licenciements massifs à l'aéroport. Au contraire, on crée des emplois tout le temps. Il y a aujourd'hui 2000 emplois en plus à l'aéroport par rapport à 2009.

**Comment expliquer les débrayages l'an dernier alors?**

On peut poser la question différemment: pourquoi est-ce qu'à l'aéroport de Zurich, où les salaires sont plus bas, il n'y a jamais de conflit? Est-ce culturel? Y a-t-il

une particularité genevoise qui rend les discussions entre partenaires sociaux plus difficiles qu'ailleurs? Il y a dix ans, il n'y avait pas de grève en Suisse, grâce au partenariat social et au respect du principe de la paix du travail. Aujourd'hui, la grève est devenue un outil de pression auquel on recourt trop facilement et c'est dangereux, surtout avec le franc fort. Le partenariat social a permis à la Suisse d'être un pays prospère. Il faut le préserver et revenir à des discussions, avec les employés, les syndicats et les patrons.

**Que peut faire Genève Aéroport quand il y a un conflit sur son site?**

Toutes les entreprises au bénéfice d'une concession pour travailler sur le site doivent être signataires d'une CCT ou s'engager à respecter les usages, selon les règles de l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail. Nous veillons à ce que ces règles soient respectées et nous dénonçons les abus. Toutefois, nous ne pouvons intervenir nous-mêmes.

**Que fait Cointrin pour minimiser les risques d'attaques terroristes?**

On ne communique jamais sur les mesures de sûreté, pour des raisons évidentes. Mais je peux vous assurer que nous y consacrons de gros investissements. Les dépenses en personnel et en matériel dans la sûreté représentent nos coûts les plus importants. Toutes les mesures de sûreté sont contrôlées par l'Union européenne et l'OFAC, qui pratiquent souvent des audits. Les mesures mises en œuvre à l'aéroport de Genève - qui sont les mêmes que dans les autres aéroports du monde - sont jugées très bonnes. Le transport aérien est le mode de transport le plus sûr et le plus surveillé.

**L'aviation pollue. Comment tentez-vous de réduire cette empreinte carbone?**

On attend avec impatience une étude comparant l'impact sur l'environnement des différents modes de transport. Il faut savoir que l'industrie aérienne est la seule à avoir proposé un plan d'action visant à réduire ses émissions gazeuses (dans un sommet à Copenhague). Les avions sont de plus en plus légers et performants. Ils consomment toujours moins de kérosène et utiliseront bientôt du biokérosène. Genève Aéroport n'achète plus que des voitures hybrides. Les véhicules paient des redevances pour circuler sur le tarmac en fonction de leurs émissions. On a commandé des bus électriques pour transporter les passagers. Ils arriveront dans quelques mois. On a 24 000 m<sup>2</sup> de panneaux solaires sur nos toits. Nous avons insonorisé 3100 logements aux alentours de l'aéroport, y compris en France.

**Près de la moitié des recettes émanent des commerces sur son site. Les aéroports se transforment-ils en centres commerciaux?**

Les aéroports sont aussi des centres commerciaux. En 2014, les revenus non aéronautiques de Genève Aéroport ont augmenté en valeur absolue. En revanche, ils n'ont représenté que 46% de nos revenus, contre 49% en 2013. Avec la crise en Russie, la clientèle des produits de luxe s'est raréfiée. Nous sommes un aéroport urbain, beaucoup de Genevois viennent en riverains manger et faire leurs courses sur le site. Les commerces sont ouverts de 5 h à 23 h tous les jours, c'est un avantage. L'aéroport est aussi un lieu de culture. Des concerts sont souvent organisés au Montreux Jazz Café ou sur la terrasse.

**Consultez notre dossier sur**  
www.cointrin.tdg.ch