

L'Aéroport, qui va investir trois milliards, a de gros problèmes de pilotage

Le conseil d'administration ne joue pas son rôle de surveillance stratégique, estime la Cour des comptes dans un rapport inquiétant

A l'Aéroport, le pilote laisse le mécanicien s'occuper tout seul du plan de vol. C'est la conclusion que l'on peut tirer du rapport que la Cour des comptes a présenté hier aux médias. Cette dernière s'est penchée sur la «gouvernance de ses projets d'infrastructure». Si les 96 pages du document sont rédigées dans le langage souvent abscons des auditeurs, on y trouve des perles édifiantes.

Exemple avec l'aile est. La construction de ce bâtiment, qui vient de débuter, coûte 480 millions. Or, le conseil d'administration (CA) de Genève-Aéroport ne l'a pas validée! Seule une de ses commissions a donné un préavis, sans connaître le projet à fond. Par la suite, la direction l'a modifié sans en référer au CA. «Le bâtiment a été dessiné par une star anglaise de l'architecture et coûtera quatre fois plus cher qu'un édifice similaire à Francfort», relève Stanislas Zuin, le magistrat qui a conduit l'audit.

Ce manque de contrôle par le CA se retrouve dans d'autres projets. Il est d'autant plus étonnant

que l'aéroport va investir 3,1 milliards de francs d'ici à 2030 pour adapter ses infrastructures à l'explosion du nombre de voyageurs.



Stanislas Zuin
Le magistrat
qui a conduit
l'audit

Six grands projets d'agrandissement doivent y répondre.

La Cour relève que le CA s'est contenté de valider un plan directeur des investissements. Mais que les projets qui y figurent n'ont pas fait l'objet d'une présentation

budgétaire spécifique. «Les informations utilisées par le CA pour les valider ne sont pas assez précises et complètes pour en apprécier les enjeux réels et pour exercer une réelle gouvernance», note la Cour.

Enjeux réels et gouvernance. Les mots ne sont pas choisis au hasard. La Cour relève que ces projets «ne tiennent pas compte des contraintes financières, politiques ou environnementales» et qu'ils ne peuvent pas être mis en œuvre en l'état. Autrement dit, la finalité des projets, leurs coûts et leur faisabilité ne sont pas assez étudiés et démontrés.

Exemple avec Cointrin Vision,

un nouveau terminal de 2 milliards de francs, avec 70 000 m² de surfaces commerciales au-dessus de l'autoroute. «La possibilité de construire à cet endroit est loin d'être anodine, relève Stanislas Zuin. Les modifications législatives nécessaires n'ont pas été prises en compte.» On peut aussi imaginer que construire l'équivalent d'un centre commercial de Balexert puisse nécessiter quelques discussions avec l'Etat, notamment en termes de mobilité!

En résumé, la Cour estime que la conformité de ces projets avec la stratégie globale de l'Aéroport n'est pas assez étudiée. Au passage, elle relève que l'Aéroport

n'a pas les moyens d'investir à lui seul 3,1 milliards de francs, sans en dire plus. Si elle reconnaît que des efforts ont déjà été faits dans la conduite des projets, elle recommande notamment un renforcement du contrôle stratégique du conseil d'administration.

«J'accueille très positivement ce rapport, a déclaré Corine Moinat, présidente de Genève-Aéroport depuis 2015. J'ai été nommée pour sortir d'une gouvernance un peu dépassée. Nous sommes en train de changer d'échelle et il reste un énorme travail pour que l'établissement autonome atteigne son fonctionnement optimal.» **Christian Bernet**