

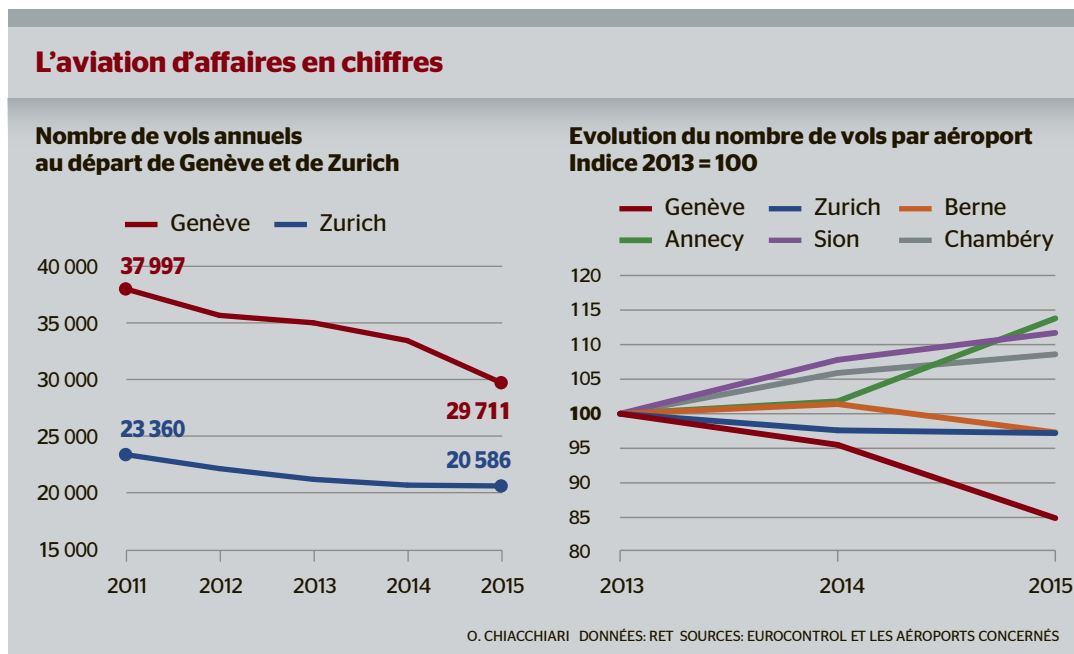
L'aviation d'affaires sombre dans la crise

Le tarmac étriqué de Cointrin peine à satisfaire cette clientèle essentielle à l'économie du bassin lémanique

Richard Etienne

Chaque année, le nombre de vols baisse. En 2007, avant la crise, près de 40 000 appareils avaient atterri à Cointrin. L'an dernier, ils étaient moins de 30 000; en 2015, la chute s'est même accélérée (-11,14% sur un an, voir infographie). L'aviation d'affaires, traditionnellement si importante dans le canton, perd de ses plumes. Surtout à Genève.

A Zurich, la chute est plus modérée et dans les aérodromes environnants - de Sion à Berne et Chambéry - c'est stable, voire en hausse. Annecy s'enorgueillit même d'une explosion (+67% de vols depuis 2013; 1858 vols cette année-là contre 2114 en 2015). «Nous nous positionnons comme une plate-forme de premier ordre permettant de desservir en avia-



tion d'affaires le bassin genevois», se réjouit son directeur, Jérôme Arnaud. Pour l'économie lémanique, cette activité qui draine tant de gros contrats est essentielle.

Demande russe en rade

Les mauvais résultats à Genève - qui resterait la deuxième plate-

forme pour l'aviation d'affaires en Europe derrière celle du Bourget, à Paris - sont d'abord dus à la conjoncture morose. Le secteur est vite touché en cas de ralentissement car les coûts fixes sont élevés - les vols à vide sont nombreux - davantage que dans l'aviation de ligne, où les appareils sont

plus remplis et restent moins longtemps à quai. A Kloten, les liaisons vers la Russie ont chuté de près d'un tiers en cinq ans. Le marché chinoisousse et en Europe la reprise tarde à se faire sentir.

Cointrin souffre d'un autre problème: son tarmac est étriqué et le nombre de vols commerciaux croît à une vitesse folle. Si les capitales bénéficient de plateformes dédiées à l'aviation d'affaires, ce n'est pas son cas. Genève, qui fait cohabiter sur une seule piste aviation de ligne, d'affaires et de loisir, privilégie les liaisons grand public pour des questions d'argent - chaque appareil paie une redevance en fonction de son poids; un gros bolide paie davantage - et de service public, l'aéro-

port étant un établissement public autonome.

«Nous nous efforçons de garder la part belle à l'aviation d'affaires, essentielle à l'économie lémanique, même si c'est difficile surtout pendant la haute saison d'hiver, en lui réservant au moins six mouvements (ndlr: atterrissage ou décollage) par heure», selon Bertrand Stämpfli, porte-parole de Genève Aéroport. Cette clientèle aux horaires changeants n'hésite pas à réserver plusieurs créneaux pour être certaine de disposer de la piste quand elle en a besoin, ce qui pose problème. Pour y remédier, l'aéroport cherche une solution en collaboration avec l'Association genevoise de l'aviation d'affaires (AGAA). Un programme de densification des places de parking est également discuté. «Il y a encore de la marge pour progresser», selon Walter Chetcuti, président de l'AGAA.

Les aéroports périphériques, moins chers, jouent leur carte à fond, et pas seulement à Annecy. Payerne construit des infrastructures destinées à l'aviation civile. Berne a décollé, Sion également. L'Association suisse des aérodromes y organise d'ailleurs ce jeudi une assemblée générale consacrée à l'aviation d'affaires. «Ça a toujours été difficile de trouver un bon créneau à Genève. On utilise depuis peu beaucoup plus les aéroports de Chambéry, Annecy et Sion», indique Clément Lauriot-Prevost, directeur associé de NetJets Europe.

«Si un opérateur devait nous quitter pour un autre aéroport de la région sans qu'il n'y ait d'impact pour l'économie lémanique,

ça nous va, même si on fait tout pour répondre à la demande», indique Bertrand Stämpfli.

Les solutions périphériques ne pourront tout compenser. L'aéroport de Lausanne ne peut s'étendre faute de place. «Nous ne pouvons accueillir qu'un seul modèle de jet, le Mustang de Cessna, les autres sont trop grands», indique son directeur, Bertrand Mayor. Celui d'Annemasse, petit, trop proche en termes de trafic aérien, n'offre aucune solution. Sion? C'est loin et les montagnes imposent des restrictions, comme à Chambéry et Annecy.

Aucune alternative solide

«Les aéroports voisins ne peuvent pas totalement compenser les pertes à Genève», prévient Walter Chetcuti. Il faut bien comprendre: des opérateurs vont ailleurs parce qu'ils ne peuvent faire autrement. Annecy reste à près d'une heure de route. Si on vient à Genève pour une réunion de deux heures, ce n'est pas idéal. Si l'on vient à Genève pour des activités nécessitant un temps d'escale important, sans garantie de pouvoir arriver ou en repartir en temps voulu, ce n'est pas idéal non plus. Si un chef d'entreprise genevois ne peut rejoindre sa base, ce n'est pas idéal.»

Genève, selon lui, reste le poumon économique du bassin lémanique et doit permettre aux acteurs majeurs de pouvoir exercer. En 2018, l'ouverture d'une nouvelle aile à Cointrin aidera l'aéroport à gérer la croissance de ses vols grand public, ce qui lui permettra de respirer davantage sur le front des jets d'affaires.

PUBLICITÉ

Profitez de nos offres Salon
JOURNÉES PORTES OUVERTES
 le vendredi 18 et samedi 19 mars

SUPER OFFRES SUR LES JAGUAR XE ET XF. AUSSI EN VERSION AWD.

Passez nous voir, laissez-vous tenter par une course d'essai

La base de Payerne joue sa carte à fond

● Payerne, cette base aérienne réservée à l'armée, s'ouvre à l'aviation civile et aux jets d'affaires. Un tarmac réservé aux appareils civils est en construction depuis l'an dernier; il sera prêt en juin. Un bâtiment - accueillant douaniers et policiers, muni d'une salle d'attente et de hangars pour avions - sera mis en chantier en septembre. L'aérodrome devrait être inauguré en 2018. Payerne n'a accueilli ces dernières années

guère plus d'une centaine de mouvements civils (sans compter Solar Impulse). «Nous avons l'ambition de créer une zone industrielle forte autour de l'aviation», indique Urs Ryf, un expert mandaté par la Communauté régionale de la Broye pour façonner l'Aéropôle. Ainsi a été baptisé un espace de 400 000 m² à côté du tarmac, qui doit devenir un pôle aéronautique. Plusieurs entreprises, dont Swiss Space

Systems, le nettoyeur de tarmacs Boschung et le Groupe E, s'y sont déjà implantées. La compagnie d'aviation d'affaires Speedwings, présente à Genève, va y installer son siège social. Et construira sur ces terres des hangars couverts - ce qui lui évitera les importants frais de dégivrage - et bénéficiera de prix d'exploitation moins chers qu'à Genève, selon son actionnaire majoritaire, Me Damien Piller. **R.ET.**