

Cointrin dans les chiffres rouges

Covid et écologie mettent l'Aéroport à genoux

Privé de trafic, Cointrin traverse la pire crise de son histoire, encore accentuée par les contraintes environnementales. Sur le tarmac, les conditions de travail empirent.

Christian Bernet

«Retrouvez l'envie de voyager.» Cette publicité qui fleurit sur les murs de la ville n'émane pas d'une agence de voyages, elle est signée de l'Aéroport de Genève. Elle sonne comme un appel au secours, mais sans effet réel. Car à Cointrin, les halls voyageurs sont vides, les commerces désertés et le tarmac endormi. L'Aéroport connaît la pire crise de son histoire, l'année même de son centenaire. Et, comme si le Covid ne suffisait pas, le voilà attaqué sur son point faible, son impact environnemental.

Le trafic ne reprend pas. Après un léger sursaut en été, l'activité est à nouveau en berne. Le mois de septembre n'a vu que 300'000 passagers, soit 20% du volume habituel. La fin de l'année sera pire. Après les quarantaines, voici revenus les confinements. Or, pas de voyageurs, pas de taxes aéroportuaires et pas d'achats dans les commerces. Les deux mamelles de l'Aéroport sont tariées.

L'équation est simple. La plateforme, qui réalise bon an mal an 500 millions de francs de recettes, n'en fera que 200 cette année, alors que ses coûts s'élèvent à 420 millions. Résultat: un trou de 220 millions. De nombreuses mesures ont été prises pour le combler. «Nous avons fait un effort monumental et tiré sur tous les freins, explique André Schneider, son directeur. Malgré cela, nos pertes seront d'au moins 100 millions de francs.»

«Nous avons tiré sur tous les freins. Malgré cela, nos pertes seront d'au moins 100 millions de francs»

André Schneider
Directeur de l'Aéroport de Genève

Cet effort a porté sur le personnel, où 56 postes (sur près de 1000) ont été supprimés, sans licenciements. On a aussi limé la sous-traitance, les voyages à l'étranger et les honoraires. Ces mesures ont permis d'économiser 44 millions de francs.

Les investissements ont aussi été gelés à hauteur de 70 millions de francs sur deux ans. Ce n'est que le début. «Au-delà de 2021, nous allons encore réduire de 199 millions de francs», souligne André Schneider.

Ce coup de frein aux investissements touche de plein fouet la modernisation de la plateforme. «Nous nous limitons aux chantiers presque terminés, aux travaux dus à la vétusté des bâtiments ou à ceux qui nous sont imposés pour des raisons normatives, comme la construction de l'aile est ou le nouveau centre de tri des bagages, explique le directeur. En revanche, nous avons repoussé



Turbulences
Le trafic aérien à Cointrin ne reprend pas. Après un léger sursaut en été, l'activité est à nouveau en berne. Et la fin de l'année sera pire. KEYSTONE

les dépenses qui doivent nous permettre d'augmenter notre capacité.» En clair, pour l'heure, l'Aéroport renonce en partie à adapter son infrastructure en vue de la hausse attendue du trafic.

La dette se creuse

D'ailleurs, il devra revoir la manière dont il va financer ces dépenses. Car la dette se creuse. En avril, 300 millions de francs ont été empruntés sur les marchés. Le but: couvrir les besoins en liquidités durant la pandémie et assurer certaines dépenses, comme la recapitalisation de la caisse de pension pour 128 millions. Désormais, l'établissement est endetté à hauteur de 647 millions de

francs. «Nous serons très attentifs aux conditions dans lesquelles nous augmenterons la dette, si nécessaire, dans le futur», note André Schneider. Longtemps grosse machine à cash, Cointrin ressemble du coup à un géant aux pieds d'argile.

Dans ce contexte tendu, l'Aéroport ne peut même pas compter sur un geste de l'État. Ce dernier n'a pas voulu renoncer à la part du bénéfice qui lui revient. En avril, il a réclamé son dû, soit 42 millions de francs. Les temps sont durs pour tout le monde...

L'avenir? C'est peu dire qu'il est incertain. Novembre est toujours un mauvais mois. Air Ca-

nada a déjà annoncé qu'il suspendait ses vols. Les autres compagnies? «Je n'ai aucun signe qu'elles vont s'arrêter, mais cela peut venir du jour au lendemain», reconnaît André Schneider. Pour l'année prochaine, tout dépendra de l'évolution de la pandémie, d'un éventuel vaccin, voire d'un changement dans les politiques de quarantaine. «Le seul message que je perçois des compagnies, c'est qu'elles s'attendent à une vraie reprise en été 2021», s'accroche le directeur.

Triple offensive

Mais reprise ou pas, l'Aéroport ne fera pas l'économie d'une remise en question. «Le Covid est l'occa-

sion de rebattre les cartes et de repenser le trafic aérien, assène Lisa Mazzone, conseillère aux États écologiste. Il faut encadrer cette reprise afin qu'elle s'inscrive dans nos objectifs climatiques.»

Cette offensive se déploie sur trois fronts. Il y a d'abord l'initiative, portée justement par l'élue Verte, que les Genevois ont acceptée en novembre 2019 et qui réclame un pilotage démocratique de l'Aéroport. Sa loi d'application est en cours d'élaboration. Plutôt timorée, elle ne convient pas aux initiateurs, qui réclament un cadre plus contraignant. Comme un pouvoir accru des communes sur la gestion de l'établissement et un contrôle régulier de ses pollutions.

Les communes riveraines sont prêtes aussi à réclamer une réduction des nuisances sonores, exprimées par des courbes sur une carte. Récemment négociées, ces courbes englobent des terrains qui vont devenir inconstructibles. De manière inutile, estiment les communes, si ce niveau de bruit n'est pas atteint. André Schneider relève à ce propos que le bruit a déjà baissé en 2019, en raison d'une baisse des vols le soir.

Enfin, l'État resserre aussi l'étau sur la plateforme en tant que pollueur. Il prépare actuellement le troisième volet de son Plan climat, qui fixe des objectifs en termes de réduction de gaz à effet de serre. Jusqu'à présent, l'Aéroport était absent de ce document. Plus dans la prochaine mouture.

Soumis au Plan climat

Il y aura donc une fiche Aéroport. Certes, celle-ci n'est pas contraignante, puisque l'aviation échappe largement aux compétences cantonales. Elle a toutefois le mérite de poser les enjeux. Les voyages en avion des résidents genevois génèrent 340'000 tonnes d'équivalent CO₂ chaque année, soit 6% des émissions globales du canton. Le futur plan climat veut réduire ce montant de 200'000 tonnes. L'objectif est élevé, à la hauteur de ce qui est demandé pour les autres agents polluants. Pour l'atteindre, il faudrait au moins que les compagnies renouvellent leur flotte pour des avions moins polluants. Or, avec le Covid, la plupart des commandes ont été repoussées. Si l'envie de voyager reprend, ce sera sur des avions d'ancienne génération.

Casse sociale en vue sur le tarmac

● Il n'y a pas de miracle. Les voyages bon marché vont de pair avec des emplois low cost. Et sur le tarmac, ils sont légion. Si l'Aéroport, entité publique, occupe un millier de travailleurs, ils sont près de 11'000 à s'activer sur le site, employés par des entreprises soumises à une forte concurrence. Pour l'assistance au sol, la sécurité, la restauration ou encore le nettoyage. Les syndicats ne se font guère d'illusions. «Dans ces secteurs précarisés, la casse sociale sera forte», prédit Jamshid Pouranpir, du SSP. Les salaires sont souvent bas, plafonnant à 20 francs de l'heure. Surtout, les employés

et sont de plus en plus occupés selon les convenances, comprenez: sur appel. «Les emplois à temps partiel se sont multipliés, relate le syndicaliste. Les temps de travail sont souvent annualisés et exigent une disponibilité maximale qui empêche d'occuper un autre emploi.»

Le Covid accentue la pression. Exemple chez Swissport. Les négociations pour renouveler la convention collective de travail (CCT) au niveau national ont échoué. «L'entreprise veut désormais économiser jusqu'à 25% sur les charges salariales, déplore Patricia Alcaraz, du SEV. Un sac-cage.» Pour sauver leur CCT, les syndicats ont saisi la Chambre des

relations collectives de travail.

Depuis le Covid, des licenciements ont déjà été prononcés. Une centaine rien que dans la restauration, estime Jamshid Pouranpir. Sa consœur à Unia, Camila Aros, en dénombre aussi dans le secteur du nettoyage. Elle déplore que les procédures de licenciements collectifs ne soient pas toujours respectées. «Nous estimons aussi qu'il est abusif de licencier alors que le chômage partiel (RHT) est en cours. Nous avons saisi la justice à plusieurs reprises.» Pour l'heure, l'hémorragie est relative. «Les RHT maintiennent les entreprises sous perfusion», note Patricia Alcaraz. Mais quand

elles cesseront, il y aura des vagues de licenciements.»

Les syndicats sont conscients qu'ils ne pourront pas les éviter. «Mais nous demandons la mise sur pied d'un programme de reconversion ainsi qu'un fonds de compensation pour les travailleurs précaires, financés par les bénéfices réalisés ces dernières années par ces entreprises», déclare Jamshid Pouranpir.

Le syndicaliste en appelle aussi à la responsabilité sociale des autorités. «On a créé beaucoup d'emplois, précaires et mal payés, qui n'intéressent que les frontaliers. Le Covid doit être l'occasion de repenser ce modèle pour ne pas le reproduire.» **C.B.**