

## **Réponse de Genève Aéroport aux oppositions et prises de position**

---

### **PIECE 19**

#### **Note d'entretien avec deux compagnies aériennes basées à Genève**

##### *Introduction*

Des entretiens ont été menés avec les deux compagnies aériennes basées à Genève, easyJet et Swiss.

Ensemble, ces deux compagnies desservent une centaine de destinations au départ de Genève, sur les 147 destinations desservies globalement depuis l'aéroport (état 2019 avant la crise Covid).

Ces deux compagnies entretiennent une « base » à Genève, avec respectivement 15 et 9 avions basés (avions qui restent au sol à Genève durant la nuit et qui entament leurs rotations de la journée au départ de Genève et assurent ainsi la première vague de départ le matin ainsi que la dernière vague de retour en fin de journée). En conséquence, les équipages de ces compagnies vivent dans la région et la maintenance régulière des appareils est assurée par des sociétés avec du personnel établi à Genève.

Ces deux compagnies, implantées sur le territoire genevois, ont une bonne compréhension de la problématique des riverains de Genève Aéroport. En dialogue constant avec l'exploitant de l'aéroport, sur la base d'une confiance mutuelle, elles s'efforcent de prendre des mesures pour limiter l'impact notamment en termes de nuisances sonores de leurs opérations dans la mesure du possible d'un point de vue technique et opérationnel et dans les limites de ce qui est économiquement supportable.

##### *Les conditions-cadres de l'aéroport doivent permettre l'exploitation d'une base à Genève*

Pour ces compagnies, le maintien d'une base à Genève et de la connectivité qui en résulte sont dépendants des conditions cadre pour l'exploitation. En d'autres termes, les perspectives sur la plateforme doivent leur permettre d'atteindre et maintenir une rentabilité des vols au départ de Genève.

Les facteurs déterminants à cet égard sont les suivants :

- Situation géographique de Genève en Europe et dans le monde
- Niveaux de prix de la maintenance des avions et autres prestations aux compagnies

- Marché : le marché local pour les passagers « outgoing » et attractivité de Genève et de sa région comme destination pour les passagers aérien « incoming »
- Amplitude horaire de l'exploitation, permettant notamment une utilisation rationnelle et économiquement viable des avions et un engagement des équipages durant tout leur temps de travail (duty time)
- Disponibilité et répartition des créneaux de départ et d'arrivée (slot aéroportuaires)
- Règlementation sociale (règles du droit du travail applicables aux équipages)

Les compagnies aériennes expliquent que chacun de ces facteurs a un impact sur l'équilibre global de leurs opérations à Genève. Partant, la modification d'un des paramètres influence l'équilibre auquel tous ces facteurs contribuent. En fin de compte, les compagnies doivent impérativement parvenir à maintenir des bases opérationnelles qu'elles exploitent, compte tenu de tous les facteurs déterminants.

Certains facteurs, comme la situation géographique de Genève, le niveau des prix en Suisse, la réglementation sociale applicable aux équipages, sont indépendants des acteurs du transport aérien. D'autres facteurs dépendent des instances régulatrices (OACI, EASA, OFAC). Dans ce cadre, les compagnies aériennes soulignent l'importance que les mesures qui seront décidées au terme de la procédure en cours ne restreignent pas davantage les opérations que la solution de compromis entérinée dans la fiche PSIA. En effet, toutes restrictions d'exploitations supplémentaires auraient pour impact de mettre en péril le réseau de dessertes aujourd'hui disponible à partir de Genève.

Lorsque la rentabilité d'une base n'est plus possible, les compagnies décident alors de redéployer leurs avions vers d'autres horizons. C'est ainsi qu'easyJet pris la décision de se retirer des aéroports de Madrid en 2012, ou plus récemment de Londres-Stansted en 2019. Swiss pour sa part rappelle l'historique du redéploiement de Swiss à Genève Aéroport depuis 2015 : historiquement ce projet porte le nom de « Projet Calvin » ; le challenge du nouveau directeur pour la Suisse occidentale était de faire passer Swiss Genève de plusieurs dizaines millions de pertes à une certaine rentabilité et, à tout le moins d'atteindre l'équilibre financier ; cet équilibre dépend de tous les facteurs mentionnés précédemment, soit en particulier, des conditions cadre offertes à la compagnie pour ses opérations à Genève et la pérennité de ces conditions pour le futur. Ces deux compagnies soulignent que le maintien des avions basés à Genève représente un enjeu tout-à-fait concret.

#### *Amplitude horaire*

Dans ce contexte, les compagnies consultées soulignent les raisons pour lesquelles l'amplitude horaire de l'exploitation de l'aéroport – actuellement de 6 heures du matin à minuit – est déterminante. La situation géographique de Genève au centre de l'Europe a pour conséquence que la majorité des destinations moyen-courrier sont à des distances (temps de vol) comparables. Une majorité des vols sont ainsi opérés selon le même modèle (pattern), qui implique une vague de départ le matin et un dernier vol en fin de trafic, pour ramener les appareils sur leur base (port d'attache).

À Genève, comme sur les aéroports de destination / provenance, la répartition des créneaux horaires durant la période d'exploitation est pour ainsi dire figée (slots historiques). Les possibilités pour chaque compagnie aérienne d'obtenir des créneaux nouveaux ou différents sont très limitées. Cela restreint la possibilité de remodeler le programme de vol des compagnies. Les compagnies observent à cet égard que des horaires d'exploitation réduits impliqueraient pour elles de disposer de davantage de créneaux durant la période précédente (concentration de la demande), durant lesquels les slots, très prisés, sont déjà largement attribués. Par ailleurs, cela irait à l'encontre des efforts actuellement consentis pour limiter les mouvements au départ de la position de stationnement (heure de départ à l'horaire) après 21h40 (de sorte à assurer dans toute la mesure du possible un décollage effectif depuis la piste d'envol avant 22h00).

La situation géographique de Genève au centre de l'Europe (cf. supra) restreint aussi la possibilité de structurer différemment les programmes de vols en prévoyant, par exemple, l'utilisation des avions et des équipages sur des segments de vols plus longs (de sorte à utiliser les ressources de la compagnie de manière rentable en opérant moins de fréquences quotidiennes).

Pour EasyJet, il est essentiel que les avions basés puissent effectuer 4 rotations par jour (4 allers-retours). Un schéma avec trois rotations par jour n'est envisageable qu'avec des destinations plus lointaines (plus de 3 heures de vol) ; ce qui est planifiable facilement au départ de bases excentrées en Europe, mais très réduit depuis Genève, où les destinations desservies par la compagnie sont largement équidistantes.

Des restrictions additionnelles aux mouvements en début ou en fin de journée ne permettraient pas de maintenir le programme de vol actuel. Or, les avions qui ne pourraient pas être utilisés sur toute la période d'exploitation ne seront plus basés à Genève. Cela aura pour conséquence que les équipages affectés à ces avions seraient également basés ailleurs et que les opérations de maintenance seraient assurées par les sociétés de maintenance établies sur le nouveau port d'attache de ces aéronefs. Deux segments de vols étant ainsi supprimés (le premier vol au départ de Genève le matin et le dernier vol de retour le soir), les avions qui desservent Genève seraient opérés depuis les autres bases de la compagnie. En conséquence, Genève ne serait desservi qu'au départ et à destination de ces bases. S'agissant en particulier de la compagnie EasyJet, un certain nombre de rotations est opéré déjà par des avions basés soit en Grande Bretagne (certificat d'exploitation anglais), soit en Europe continentale (certificat d'exploitation autrichien). Cela étant – comme rappelé ci-dessus – EasyJet Switzerland souhaite maintenir une flotte de 15 avions basés à Genève afin de permettre une desserte en parfaite adéquation avec la demande locale.

S'agissant aussi bien de Swiss que d'EasyJet, avec des restrictions additionnelles aux mouvements en début ou en fin de journée, nombre de destinations ne seraient plus desservies au départ de Genève, sinon marginalement en milieu de journée, à des horaires défavorables du point de vue commercial. La rentabilité et, par conséquence, l'existence de ces vols seraient mises en péril. Par ailleurs, le bénéfice économique indirect lié à l'existence d'avions et d'équipages basés à Genève viendrait à disparaître, au profit d'une autre région.

Les destinations qui seraient reprises le seraient par des compagnies basées sur d'autres plateformes, avec des avions qui ne seront pas forcément des avions de dernière génération aux meilleures performances environnementales.

Les compagnies aériennes expliquent en outre que l'amplitude horaire est nécessaire pour assurer au mieux la ponctualité des vols. Les aléas des opérations tout au long de la journée, à Genève et – surtout – sur les autres aéroports de provenance/destination, peuvent avoir pour conséquence une accumulation des retards tout au long de la journée, avec un impact sur la ponctualité des vols le soir (même si la première vague du matin part à l'heure). Il est à noter que ces aléas ne sont pas contrôlables par les compagnies aériennes. À Genève, avec des destinations largement équidistantes (cf. supra) et une desserte majoritairement de point-à-point (pas un fonctionnement « hub »), les pointes et les creux du trafic sont peu marqués. Par conséquent, il y a peu de possibilité de rattraper les retards au creux de la vague. Cela étant, et compte tenu des impératifs opérationnels et commerciaux, les compagnies aériennes usent de la possibilité de planifier des marges dans les horaires en milieu de journée (firebreak) pour absorber les retards accumulés et améliorer leur résilience opérationnelle. Une autre possibilité est de prévoir un avion et des équipages de réserve, en marge du programme de vol, pour être mis en service selon les besoins pour absorber les retards résultant des aléas des opérations. Les deux compagnies basées à Genève usent de ces moyens pour limiter les retards lorsque cela est nécessaire (par exemple EasyJet durant la saison d'été avant la crise Covid). Ces mesures ont un coût conséquent pour la compagnie aérienne. En outre, ces mesures ne sont possibles que si l'amplitude horaire permet le minimum de souplesse nécessaire à la gestion des programmes de vols. Une restriction additionnelle des horaires ne permettrait pas la mise en place de mesures de cette nature qui ont pour but de limiter les retards en fin de programme.

#### *Renouvellement de la flotte*

Les compagnies aériennes consultées confirment leur détermination de procéder au renouvellement de leur flotte.

Swiss opère à Genève 9 avions de type Airbus A220 de dernière génération, ce qui représente un investissement de plusieurs centaines de millions de Francs pour ces 9 avions. L'exploitation rentable de ces appareils à Genève dépend des conditions cadre applicables à ce jour (cadre PSIA) et des perspectives d'avenir. Les termes de la décision des autorités au terme de la présente procédure sont déterminants à cette égard. Pour la compagnie Swiss, il est très important que le cadre fixé dans la fiche PSIA soit maintenu comme tel, sans augmentation des contraintes opérationnelles.

EasyJet poursuit également un projet de renouvellement de sa flotte avec 101 avions de type Airbus A320 et A321 NEO (New Engine Option) en attente de livraison (20 options fermes ainsi que 58 options supplémentaires). À ce jour, et malgré la crise liée au Covid, aucune commande n'a été annulée par EasyJet, et seules les livraisons ont été étalées dans le temps. La direction d'EasyJet Switzerland œuvre activement à la mise en service des nouveaux appareils NEO en priorité à Genève. À nouveau, la décision au niveau du groupe dépend des

conditions cadre à Genève pour justifier l'affectation des nouveaux appareils en Suisse plutôt que sur une des 26 autres bases du groupe en Europe. À ce stade, il est prévu que 5 avions Airbus NEO soient intégrés dans la flotte d'EasyJet Switzerland d'ici l'automne 2021. La situation géographique de Genève, à équidistance de nombre de destinations européennes, avec peu de segments de vols longs, est plutôt défavorable pour la mise en service des nouveaux appareils moins bruyants et avec une consommation en kérosène moindre (les avions de nouvelle génération qui consomment moins de kérosène étant affectés en priorité à des segments de vols longs, sur lesquels le potentiel d'économie est plus important). Par conséquent – encore une fois - l'amplitude horaire est un facteur déterminant qui impactera directement l'analyse et la décision du groupe EasyJet de mettre en service les nouveaux avions en priorité à Genève, une décision qui vise avant tout à une utilisation optimale des ressources de l'entreprise (avions, équipages). L'acquisition des nouveaux Airbus A320/A321 NEO représente un investissement de plusieurs milliards de livres sterling que la compagnie se doit de rentabiliser au mieux.

Les compagnies basées observent à cet égard que le programme d'incitation financière qui favorise le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes proposé par Genève Aéroport dans le cadre de la dernière négociation sur les redevances aéroportuaires contribue à l'équilibre économique poursuivi. Les termes de cette proposition ont été acceptés par les compagnies aériennes qui opèrent à Genève, dans la perspective partagée de favoriser le renouvellement de la flotte vers des avions plus modernes aux performances environnementales (bruit et émissions de CO2) les meilleures du marché.

Pour les compagnies aériennes, le renouvellement de la flotte induit des bénéfices environnementaux à plusieurs égards (bruit, émissions de CO2), ainsi que des gains opérationnels (économie de carburant). Mais il demeure que chaque compagnie doit se donner les moyens de consentir ces investissements en faveur de la qualité et les rentabiliser au mieux, cela pour assurer la pérennité économique de l'entreprise. Les conditions cadre des opérations à Genève et les mesures d'incitation financière que Genève Aéroport propose en complément sont déterminantes.

Le schéma ci-joint de la compagnie Swiss illustre les conditions de cet équilibre entre l'utilisation des avions et la rentabilité de la compagnie (**pièce jointe**).

#### *Conclusion*

En conclusion, les compagnies aériennes consultées indiquent que toute nouvelle contrainte aéroportuaire aurait un impact sur les décisions à moyen et à long terme. Ces compagnies planifient le maintien de leurs avions basés et leur croissance sur les aéroports sur les différentes plateformes en fonction du marché, mais aussi de l'affectation optimale de leurs moyens de production (avions et équipages). À cet égard, les contraintes opérationnelles sont déterminantes. Pour ces compagnies, il est très important que les mesures qui seront décidées au terme de la procédure en cours ne restreignent pas davantage les opérations que la solution de compromis qui a été entérinée dans la fiche PSIA.

\* \* \*

***Pièce jointe***

*Schéma qui illustre les conditions de l'équilibre économique d'une compagnie aérienne*

# Une longue route vers la rentabilité

## Investissements massifs et transformations du modèle

SWISS : initiatives stratégiques à Genève 2012 – 2022

