

## ECONOMIE

Accueil | Economie | Genève, troisième hub de jets privés en Europe

# Genève, troisième hub de jets privés en Europe

Avec 200 à 300 avions d'affaires, Genève est le troisième aéroport le plus fréquenté d'Europe. Lausanne gagne aussi en importance, grâce à la capacité des Pilatus à utiliser des pistes courtes.

Olivier Grivat

Publié: 27.12.2017, 06h00



Le PC-24, le très attendu jet à double réacteur du constructeur suisse Pilatus.

Katsuhiko Tokunaga

Ernesto Bertarelli, Peter Brabeck, André Borschberg, Marc Bürki, voire Gérard Depardieu... Hommes d'affaires ou grands voyageurs, ils font partie des 200 propriétaires d'un avion privé basé au bord de l'arc lémanique. Décider soi-même des

heures de départ et d'arrivée, embarquer au pied de la passerelle sans avoir à subir les fouilles de sécurité et décoller aussitôt installé dans son fauteuil, c'est là le vrai luxe du transport. L'avion d'affaires permet aussi de relier des destinations hors des grands axes, vers des villes moins bien desservies.

**Lire aussi:** [La Suisse est au cœur du marché des jets privés ↗](#)

Utilisé par les grandes entreprises et les conseillers fédéraux qui décollent de Belp, il lui arrive de transporter de grosses fortunes étrangères qui le préfèrent à la «banale» 1<sup>re</sup> classe. En 2016, l'Office fédéral de l'aviation civile [↗](#) a recensé 200 appareils immatriculés HB, jets ou turbopropulseurs. Avec les immatriculations étrangères, ils seraient 277 selon l'association européenne de la branche (EBAA).

## 32% de la valeur du trafic genevois -

Genève arrive en troisième position des aéroports les plus fréquentés en Europe par les jets privés derrière Paris-Le Bourget et Nice, mais devant Londres-Luton, ouvert vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Londres reste la destination numéro un, mais le trafic privé y est réparti sur six aéroports. A Genève, les jets privés doivent partager la piste avec les avions de ligne et se battre pour obtenir un créneau. Ils représentent 32% de la valeur totale du trafic. La valeur ajoutée du secteur est estimée à 8 millions de francs, ou 20 000 francs par vol répartis sur une poignée de voyageurs. Zurich-Kloten n'est qu'en cinquième position, mais le Conseil fédéral entend mettre Dübendorf à portée des avions d'affaires.

Malgré ces résultats, les immatriculations d'avions d'affaires en Suisse stagnent. La faute à des régulations et à des complications administratives en hausse. De leur côté, Malte, le Luxembourg, l'Autriche ou l'île de Man progressent, notamment parce l'implantation d'infrastructures est facilitée sur leur sol.

Le secteur reste un bon baromètre des activités économiques d'une ville et de son attrait touristique. Ainsi Londres (avant le Brexit...) et Palma de Majorque font partie des aéroports dont la fréquentation a le plus augmenté. Le déclin le plus prononcé a été observé à Moscou Vnoukovo, qui a connu une baisse de 20% des mouvements lors de la chute du rouble.

«L'aviation d'affaires s'est beaucoup développée, mais il faut sans cesse améliorer les infrastructures», confie Jean Baumberger, président de l' Aérodrome de Lausanne-Blécherette <sup>↗</sup>. En cause: les nouvelles normes européennes, notamment pour la distance entre avions au parking ou le contrôle de la qualité du carburant.

Le succès du Pilatus PC-12 a boosté l'unique piste en béton lausannoise. Ce monomoteur à turbopropulseur de 8 places peut en effet utiliser des pistes très courtes, voire en terre ou en herbe. Une douzaine d'appareils de ce type y sont basés en permanence. Même Gérard Depardieu a eu son PC-12 à Lausanne. Immatriculé en Russie, il allait chercher l'acteur à Paris pour le transporter par les airs en totale discrétion. La vedette française a créé la société Cyran R en référence à Cyrano de Bergerac.

**Lire aussi:** En location ou partagé, l'essor fulgurant du jet privé <sup>↗</sup>

Peter Brabeck a aussi son PC-12 à Lausanne, mais immatriculé à Saint-Marin et avec ses initiales: PBL. Il vient de créer sa propre société aérienne Brabair (Air Brabeck...) avec trois appareils qui seront basés à Sion; outre le PC-12, elle comportera un hélicoptère avec lequel il vient de passer sa licence ainsi qu'un PC-24, jet d'affaires biréacteur qu'il a été l'un des tous premiers à commander et dont il attend encore la livraison.

Tout comme le fondateur de Swissquote <sup>↗</sup> Marc Bürki qui ne sera pas livré avant 2020: «Pilatus en est encore au stade des tests. Les techniciens de Stans sont venus à Lausanne, mais ils ne savent pas encore si le jet pourra y décoller vu la longueur de la piste (875 m), admet Jean Baumberger. En tout cas pas à pleine charge avec le plein de carburant, mais ce n'est en aucun cas un problème de bruit: les avions modernes sont nettement moins bruyants. Pilatus ne sait pas non plus si l'avion pourra être mené par un seul pilote comme le PC-12. En attendant, un nouveau hangar a été surélevé de 40 cm pour abriter le PC-24 qui devrait coûter quelque 10 millions suivant l'aménagement.»

## «On achète du temps» -

«L'aviation privée est concurrentielle sur des destinations peu desservies, estime Christopher Marich, cofondateur de My Sky <sup>↗</sup>, société de conseils financiers spécia-

lisée dans l'aviation privée basée à Lausanne et Moscou. **Le propriétaire achète avant tout du temps, de la flexibilité et du confort. Ce qui pénalise l'aviation commerciale, c'est son retard. Etre à l'heure est devenu presque un luxe.»**

My Sky vend du conseil et de l'optimisation financière: «Une barrière d'entrée majeure à la propriété d'un jet privé est la complexité de son opération et le manque de contrôle et de visibilité que les propriétaires ont sur leur bien. Cela conduit à des abus, par exemple une facture pour 25 tonnes de kérosène alors que la capacité du réservoir est de 20 tonnes. Mais dans la majorité des cas, il s'agit d'optimisations complexes qui découlent du manque de structures et de standardisation financière: une facture de l'aéroport de Genève va comporter cinq positions, alors que la même facture à Moscou va en totaliser cinquante.

Encore faut-il connaître les tarifs «justes»: une nuit de parking à Genève peut varier de 500 à 2000 francs. **Avec nos outils informatiques, nous aidons les propriétaires à rentabiliser leur appareil, mais son acquisition ne fait sens qu'à partir de 150 à 250 heures de vol par an selon le type d'avion.»**

**Lire aussi:** [Une startup suisse modernise la gestion des jets privés ↗](#)

Publié: 27.12.2017, 06h00

Vous avez trouvé une erreur? [Merci de nous la signaler.](#)

---

Cet article a été automatiquement importé de notre ancien système de gestion de contenu vers notre nouveau site web. Il est possible qu'il comporte quelques erreurs de mise en page. Veuillez nous signaler toute erreur à [community-feedback@tamedia.ch](mailto:community-feedback@tamedia.ch). Nous vous remercions de votre compréhension et votre collaboration.