

## Terrassé par la pandémie

**Prêt à un tarmac en déroute, contrôle resserré: Serge Dal Busco analyse l'actualité qui se bouscule autour de Cointrin.**

Marc Moulin

En déconfiture financière sur fond de Covid, l'Aéroport pourra emprunter jusqu'à 200 millions de francs au Canton. Les députés ont approuvé vendredi ce coup de pouce, sans l'assortir de conditions sociales, écologiques ou d'horaire. Ils ont par ailleurs concrétisé le vote populaire de 2019 des Genevois sur un «contrôle démocratique» renforcé du tarmac: le Grand Conseil et les Communes seront associés à sa gouvernance. Ce vote satisfait le patron des Infrastructures genevoises, Serge Dal Busco, président du Conseil d'État.

**C'est la douche écossaise: on bride un aéroport accusé de surchauffe tout en volant à son secours car il est exsangue...**

Il n'y a pas de paradoxe. Le prêt de 200 millions, de dernier recours et assorti de conditions imposées par la Commission de la concurrence, ne pourra être activé que si toutes les autres possibilités sont épuisées. Personne ne conteste l'existence de cet aéroport, même si certains voudraient réduire son activité. On doit sauvegarder cette infrastructure essentielle qui pourrait se retrouver en faillite si la reprise ne se manifeste pas. Quant à l'initiative pour un contrôle démocratique, elle demande de réorienter la conduite de l'aéroport, mais sans excès. Elle a eu du succès même dans des communes résidentielles, certes impactées par l'activité aéroportuaire, mais pas hostiles à son existence.

**Propriétaire de l'Aéroport, Genève paie la casse alors que c'est Berne qui dicte la ligne politique en la matière...**

C'est le principe de subsidiarité. C'est d'abord à l'Aéroport de rechercher des fonds, ensuite c'est à ses propriétaires, le Canton. Et on pourrait imaginer ultérieurement des aides fédérales. Par ailleurs, il y a un cadre légal fédéral strict, et même l'initiative votée par les Genevois s'y réfère. Ce droit fédéral peut évoluer, mais en pareil cas, il le ferait pour les trois aéroports concernés, à savoir aussi Bâle-Mulhouse et Zurich.

**Le ralentissement de Cointrin aurait pu être l'occasion de ménager des**

# «Sans reprise, l'Aéroport pourrait se retrouver en faillite»



Pour le président du Conseil d'État, Serge Dal Busco, la crise sanitaire «tombe au pire moment pour Genève Aéroport». LUCIEN FORTUNATI

**riverains qui n'ont droit qu'à six heures de calme nocturne. Ou de relever les taxes, alors que le kérosène est exonéré?**

Les taxes ont été adaptées récemment, mais légalement, elles doivent être justifiées par des contreparties en matière d'infrastructures et ne peuvent servir qu'à améliorer celles-ci. Quant aux horaires, la convention d'objectifs signée il y a deux ans contient déjà des avancées: à l'exception de trois long-courriers, il n'y a plus de départ planifié après 22 h. Cela a été négocié avec le régulateur fédéral et cela montre que sa position peut évoluer.

**L'importance économique de l'aéroport est souvent soulignée. Mais sert-on notre économie en faisant**

**transiter des touristes en route pour les Alpes françaises?**

C'est un exemple extrême. Les représentants de l'économie, notamment les entreprises exportatrices ou de services, et les responsables de la Genève internationale disent tous à quel point l'aéroport est important pour leurs activités. Elles ne seraient pas les mêmes sans Cointrin, dont l'origine est liée à l'implantation de la Société des Nations. Genève ne serait pas Genève sans cette infrastructure. Le trafic a augmenté ces dernières années. Les modèles d'affaires ont fait de l'avion un objet de consommation très courante, peu regardant de son impact environnemental. Je suis persuadé qu'une prise de conscience est en cours. Il pourrait y avoir une évolution, au ni-

veau mondial, sur l'exonération du carburant.

**Une aviation sans kérosène semble hors de portée. Peut-on sans sourcilier défendre un plan climat cantonal et le relèvement de Cointrin?**

Les 18 millions de passagers qu'on avait en 2019 ne sont de loin pas tous genevois, ce qui complique le calcul des émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport imputables à notre population. Mais on sait que nos bâtiments représentent environ 40% de nos émissions et la mobilité terrestre presque 30%. Il y a de quoi faire dans ces domaines! Le Canton agit là où il a une marge de manœuvre. À ceux qui me reprochent de faire des pistes cyclables ou de développer les transports publics, je

réponds que ces actions, indirectement, leur permettront de voler encore en avion.

**Au vu des enjeux climatiques, l'horizon de l'aviation paraît sombre. Quel futur pour les gens qui occupent les 11'000 emplois directs de l'aéroport?**

Je pense qu'il y aura une stabilisation du nombre de passagers au niveau mondial. Les compagnies voient un avenir: elles investissent dans des avions plus propres et silencieux, que notre aéroport favorise au travers de son système de taxes. On ne transformera pas du jour au lendemain des bagagistes ou des hôtes en spécialistes du triple vitrage ou de la pompe à chaleur. Cela passe par de la formation, mais cela se fera peu à peu, dans un climat que je souhaite apaisé.

**Nous voilà prêts à prêter 200 millions. En faudra-t-il d'autres?**

Si la situation sanitaire s'améliore, comme cela semble être le cas, il y aura une reprise progressive, peut-être d'ici à 2025. On ne retrouvera pas rapidement les niveaux antérieurs et ce n'est peut-être pas souhaitable. Mais cette crise tombe au pire moment pour Genève Aéroport, qui vient d'effectuer d'énormes investissements: 550 millions pour la nouvelle aile est, près de 300 millions pour le renouvellement du tri des bagages. Les amortissements qui en découlent, lorsque ces infrastructures sont mises en service, grèvent les comptes de fonctionnement, et il y a une dette à rembourser. Tout cela nécessite une reprise de l'activité.

## Alliances à droite: le président du PLR recadre Christian Lüscher

**Élections cantonales 2023 Bertrand Reich souligne que les alliances et les candidatures sont du ressort des membres du parti.**

Le conseiller national Christian Lüscher donne de la voix. Dans «Le Matin Dimanche», l'élu PLR plaide pour une alliance entre l'Entente et l'UDC en vue des élections cantonales de 2023. Les alliés devraient présenter en commun quatre candidats au gouvernement (deux PLR, un PDC, un UDC), estime-t-il, ou plutôt quatre candidates, «une façon

d'amener un côté innovant, une sorte de choc électrique». Qu'en pense son propre parti? Mis devant le fait accompli, le président du PLR genevois, Bertrand Reich, réagit.

**Bertrand Reich, Christian Lüscher propose de présenter quatre femmes de droite au Conseil d'État, dont une UDC... Qu'en pensez-vous?**

Le citoyen et conseiller national Lüscher peut avoir beaucoup d'idées, mais c'est aux membres du PLR genevois de se déterminer. Une assemblée est prévue en juin et c'est à ce moment que notre stratégie en vue des élec-



**Bertrand Reich**  
Président du PLR Genève

tions cantonales sera fixée. En attendant, j'observe simplement que sa proposition laisse totalement de côté les Vert'libéraux. D'une manière générale, le débat autour de ces questions serait plus à sa place mené au sein du parti qu'à l'extérieur. Plus que jamais, nous devons être unis.

**Selon vous, les Vert'libéraux font partie de l'équation à droite?**

On ne peut pas les exclure ou faire comme s'ils n'existaient pas! Nous travaillons avec eux, puisque nous avons récolté ensemble les signatures contre la réforme du Cycle d'orientation. Le parti du Centre est son allié dans quelques communes. On peut parfaitement dessiner une stratégie consistant à présenter cinq candidats au Conseil d'État, y compris un représentant des Vert'libéraux. Mais, à nouveau, ce sera à nos membres d'en décider.

**Christian Lüscher propose un ticket complètement féminin. Qu'en pensez-vous? Pourquoi pas, même si cet impératif catégorique ne correspond**

pas vraiment à nos habitudes. Jusqu'ici, jamais le PLR n'a choisi ses candidats en fonction de leur sexe, mais uniquement en fonction de leurs compétences. En 2018, Nathalie Fontanet était simplement notre meilleure candidate et elle le reste. Nous souhaitons évidemment qu'elle se représente. Nous sommes persuadés qu'elle sera réélue, car chacun reconnaît son travail.

**Pour avoir quatre ou cinq candidates, il faudrait que le PDC Serge Dal Busco se retire... Christian Lüscher trouve que c'est le moment. Et vous?**

Là aussi, on peut dire ce qu'on

veut, mais cette décision appartient au parti du Centre. Il est clair que la volte-face de Serge Dal Busco sur la traversée du lac nous a choqués et qu'elle marque encore les esprits. De même, son long silence jusqu'à vendredi au sujet des difficultés de l'Aéroport, élément majeur de la mobilité pour la Genève internationale, nous interpelle. Sous son règne, la complémentarité des transports a pris un coup. On ne peut cependant pas tout lui reprocher. Par exemple, le PLR de la Ville était aussi favorable au développement des pistes cyclables en ville, même si leur mise en place de nuit en 2020 a eu quelque chose de rocambolesque. **Marc Bretton**