

Au vu d'une croissance du nombre de passager·ères moins forte que prévu, un député écologiste questionne les projets d'investissements de Genève Aéroport et leur financement

# Développement de Cointrin à revoir

MARIA PINEIRO

**Aviation** ▶ Autrefois conquérant, l'aéroport de Genève est désormais dans une posture beaucoup plus modeste. Les prévisions, qui tablaient sur 25 millions de passager·ères à l'horizon 2030, ont été revues à la baisse. A la fin de la décennie, ce ne sont plus que 18,7 millions d'usager·ères qui sont attendu·es. A plus long terme, le scénario «médian» établi en 2015 en prévoit 21,6 pour 2050. Loin des prévisions précédentes, car entretemps, le Covid est passé par là. Or les projets de développement de la plateforme aéroportuaire ont été conçus pour faire face aux prévisions hautes. Pour le député écologiste Pierre Eckert, la question du dimensionnement des futures infrastructures et de leur financement se pose.

En 2022, Cointrin inaugurerait sa toute nouvelle aile est. Un projet qui aura coûté plus de 600 millions de francs! Et ce n'est que le premier de plusieurs importants – et coûteux – projets de développement des infrastructures. Dans le courant de cette année, c'est un tri-bagages flambant neuf qui devrait être inauguré. Coût de l'opération: 270 millions francs. Ensuite viendra le tour du CAP2030 qui, contrairement à ce que son nom laisse supposer, occupera l'aéroport jusque dans les années 2040. Ce projet d'envergure, qui vise notamment à rénover entièrement le terminal principal, est devisé à quelque 600 millions de francs.

## Qui va payer?

Ces chiffres inquiètent le député écologiste Pierre Eckert, qui s'est fendu d'une question urgente écrite au Conseil d'Etat afin de faire le point sur le financement de ces infrastructures. «Les dettes de l'aéroport sont importantes», souligne l'élu, qui se demande alors si ces investissements futurs «sont bien raisonnables». A fin 2022, l'ins-



En 2022, Cointrin a inauguré sa toute nouvelle aile est pour un coût de plus de 600 millions de francs. KEYSTONE

titution devait près de 685 millions de francs pour un chiffre d'affaires de 423 millions. Surtout, l'élu s'interroge sur la manière envisagée de rembourser ces emprunts. «Il n'est pas envisagé de diminuer la rétribution annuelle à l'Etat, ni d'économiser sur les charges de personnel, selon ce qu'affirme le Conseil d'Etat, ni d'augmenter les taxes. Alors comment finance-t-on?» Pour Pierre Eckert, c'est aux compagnies aériennes de mettre la main au porte-monnaie, par une augmentation des taxes.

Mais au-delà des questions de financement, l'écologiste met en cause le dimensionnement des infrastructures prévues, notamment dans le cadre de CAP2030. Les études de faisabilité ont débuté en 2017. A l'époque donc, les prévisions de fréquentation pour Genève Aéroport tablaient sur une fréquentation de 25 millions de personnes par années dès 2030. Des chiffres depuis revus à la baisse. «Nous ne voulons pas d'un aéroport surdimensionné», prévient Pierre Eckert. Il pointe le risque de

développer des infrastructures trop importantes avec ensuite le risque de devoir attirer davantage de passager·ères. «Nous ne voulons pas d'un aéroport low cost où l'offre crée la demande. L'aéroport doit répondre aux besoins réels.»

## Aéroport rassurant

Interpellé, Genève Aéroport confirme que les investissements prévus ces prochaines années sont plus que conséquents. L'enveloppe prévue «jusqu'en 2034 est actuelle-

ment estimée à 1,750 milliard de francs», précise Ignace Jeannerat, porte-parole. Néanmoins, il se veut rassurant, expliquant que ces chiffres sont «en accord avec le programme de désendettement» qui prévoit pour 2024 une dette comparable à celle connue avant la crise du Covid. Pour ce qui est de la capacité financière de l'aéroport à faire face à ces projets, le communicant souligne que «la planification directrice est basée sur la prévision des passagers actuelle et la capacité

financière de Genève Aéroport qui est en adéquation avec la prévision des passagers».



«Nous ne voulons pas d'un aéroport low cost où l'offre crée la demande»

Pierre Eckert

Quant à savoir qui paiera pour ces nouvelles infrastructures, la plateforme se réfère à l'ordonnance fédérale en la matière pour indiquer que si les coûts augmentent, les redevances peuvent suivre le même chemin. Et de préciser que «les compagnies aériennes incluent normalement ces redevances dans le prix des billets d'avion».

## Pas de surdimensionnement

Genève Aéroport réfute également tout risque de surdimensionnement des infrastructures, notamment pour ce qui est du futur terminal principal. «Nous ne rénovons pas pour accueillir un nombre déterminé de passagers, mais parce que le bâtiment, qui date de 1968, est vétuste», relève Ignace Jeannerat. Il conclut en précisant que la baisse de prévision du nombre d'usager·ères avait déjà été annoncée avant la crise du Covid, sans forcément avoir été entendue. |