



## Transport aérien

# Berne veut se mêler des affaires internes de Cointrin et de Kloten

Philippe Rodrik

**Le président du conseil d'administration de Genève Aéroport, François Longchamp, se déclare «inquiet»**

Berne veut intervenir dans la gestion interne des aéroports de Genève et de Zurich, arbitrer le mode de financement de leurs investissements et leurs objectifs de développement. En ce sens, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) préconise un prélèvement de 50 à 75% sur les recettes non aéronautiques de ces deux établissements au profit des compagnies actives sur leur tarmac, selon la presse alémanique. Ces mesures seraient abordées dans le cadre d'un projet de révision de l'ordonnance fédérale sur les taxes aériennes sollicité par le Conseil fédéral. Le président du conseil d'administration de Genève Aéroport, François Longchamp, se déclare «inquiet».

«L'objectif concret de la révision en cours de l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires consiste à faire entrer les bénéfices non aéronautiques dans le financement de l'aéronautique», indique la porte-parole de l'OFAC, Mireille Fleury. La fonctionnaire s'empresse pourtant de rappeler un point essentiel: «Les dispositions en cours d'élaboration n'ont pas de lien direct avec les compa-

gnies aériennes.» Il n'empêche que, lors de la procédure de consultation achevée le 9 décembre, l'avis des principaux clients de Genève Aéroport et Flughafen Zürich AG n'a pas manqué d'être demandé: respectivement easyJet Switzerland SA et Swiss International Air Lines AG. Sans oublier le lobby national des transporteurs aériens: Aerosuisse. A l'inverse, l'OFAC a omis de s'intéresser aux positions des cantons propriétaires des deux établissements visés: Genève et Zurich.

### L'influence de Swiss

En fait, la principale compagnie helvétique joue un rôle majeur dans cette affaire. L'idée d'un transfert obligatoire et contrôlé des recettes non aéronautiques dans les domaines aéronautiques vise un but clair: limiter la hausse des taxes imposées aux transporteurs. Et celles de Zurich sont dénoncées comme trop élevées par Swiss depuis belle lurette. Les présidents du conseil d'administration et du directoire de la compagnie bâloise, Peter Bouw et André Dosé, fulminaient déjà en ce sens les 30 et 31 mars 2003, dans la *Neue Zürcher Zeitung* et la *SonntagsZeitung*. Et l'un de leurs principaux arguments semble continuer de faire recette: sans l'offre de vols, il n'y aurait peu ou pas de voitures dans les parkings, faute de ventes des boutiques et les restaurants résilieraient leurs baux.

A ce propos, François Longchamp réplique sans détour: «Sans aéroport dûment équipé, il

n'y aurait guère d'avions ni de passagers non plus. Si l'OFAC compte affecter une partie de nos recettes non aéronautiques au bénéfice des compagnies, je ne pourrai pas l'accepter.» Cette fermeté s'explique aussi par la santé économique et politique de Genève Aéroport, un atout vital pour les cantons de Genève et de Vaud, sans oublier, en cette saison, les stations de ski françaises et valaisannes. Les comptes de l'établissement du bout du Léman ne laissent apparaître qu'un faible endettement, l'entreprise ne rencontre que peu de difficultés avec ses riverains et ses taxes sont inférieures à celle de Zurich d'au moins 35%. Cette compétitivité des tarifs n'a en outre pas empêché une énorme extension des capacités de l'établissement, à une cadence folle: le nombre de passagers est ainsi passé de 9 à 13 millions par an au cours des six dernières années à Genève.

### Le risque d'une loi

Ces performances, incontestables, ne dissipent pas complètement les appréhensions du conseiller d'Etat François Longchamp: «Même si Genève Aéroport ne constitue aucun problème aux yeux de Berne, les soucis légitimes inspirés par Zurich risquent de déboucher sur un acte législatif. Et la portée d'un tel texte est toujours générale.» Contactées, les directions de l'aéroport de Zurich et Swiss ne souhaitent pas s'exprimer sur le sujet.