

# L'aviation civile suisse réunie à Genève pour parler de son avenir

**Le 3<sup>e</sup> Congrès suisse de l'aviation a réuni le 28 octobre dernier quelque 250 personnes représentant les milieux politiques, économiques et scientifiques à Genève. Le congrès était placé sous le thème du développement durable.**

«La Confédération est responsable de la politique ferroviaire suisse. Et elle se montre incapable de gérer correctement le tronçon Lausanne-Genève, l'une des lignes les plus rentables du pays, en y installant une troisième voie. Elle est de même responsable de la politique autoroutière et ne parvient pas à résorber l'engorgement de l'A1. Et voilà qu'elle prétend gérer les aéroports!» Profitant de la tenue à Genève du 3<sup>e</sup> Congrès suisse de l'aviation, Monsieur François Longchamp, conseiller d'Etat en charge du département de la solidarité et de l'emploi et président du conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève (AIG), a rappelé avec vigueur les inquiétudes de notre canton à l'égard des visées de la Confédération. Cette dernière souhaite en effet mettre le grappin sur les revenus des aéroports de Zurich, Bâle et Genève, au moment même où ceux-ci doivent investir énergiquement pour assurer l'avenir de l'aviation suisse.

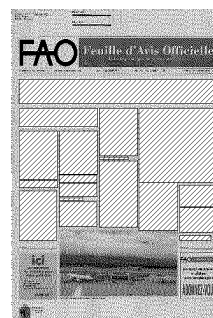
Le public présent lors de ce congrès a été sensible aux arguments genevois. Beaucoup de représentants des milieux économiques participaient en effet à cette rencontre, organisée par economiesuisse, Aerosuisse, SWISS et la Swiss International Airports Association

(SIAA); parmi eux, le président d'economiesuisse, Monsieur Gerold Bühner, et Monsieur Pierre Mirabaud, président de l'Association suisse des banquiers.

## Infrastructure vitale

Pour la Suisse, qui gagne un franc sur deux de ses exportations, une desserte aérienne de qualité est vitale. On le voit à l'exemple des efforts déployés par certains pays, comme l'Italie tout récemment, pour sauver leurs compagnies aériennes. La volonté d'ouvrir des lignes avant même que ces lignes ne soient rentables, en faisant des paris sur l'avenir, peut relever en effet d'une stratégie de développement économique d'un pays.

Une capacité que la Suisse n'a plus. Elle doit donc continuer d'attirer les compagnies d'aviation étrangères en leur fournissant des conditions idéales. Les compagnies s'installent là où elles savent qu'elles pourront remplir leurs avions, et les remplir avec un maximum de sièges vendus au prix fort. Des avions bien remplis, un minimum de retard et de coûts, et un maximum de confort: c'est l'équation parfaite.



### Investissements massifs

C'est pourquoi les aéroports suisses doivent pouvoir utiliser pleinement leurs ressources pour financer leur développement. L'aéroport de Zurich, longtemps critiqué en Suisse romande pour sa prétendue «folie des grandeurs», a investi plusieurs milliards de francs au cours des dernières années. Heureusement: c'est cette ambition et ce courage qui lui ont permis de rester concurrentiel, fiable et attractif. Heureusement pour Genève aussi, car nous avons besoin que Zurich reste fort sur les liaisons intercontinentales.

De la même manière, l'AIG connaît depuis 2006 le plus important chantier du canton. Conçue en 1968 pour cinq millions de passagers par an, l'aérogare en accueille désormais douze millions. Elle doit donc impérativement s'adapter. Or l'AIG inaugure prochainement un nou-

veau satellite. Et, l'an prochain, on fêtera la fin de trois ans de travaux qui auront presque doublé la surface de l'aérogare. Simultanément, le pôle aviation d'affaires, essentiel dans notre canton, investit plusieurs dizaines de millions pour son propre développement.

### Volontarisme

Ce volontarisme n'est possible que grâce à l'autonomie des aéroports. En 2007, l'AIG dégagait 51,6 millions de francs de bénéfices (73% de plus qu'en 2005). Une moitié de

ce bénéfice est reversée à l'Etat de Genève. L'autre moitié permet de financer le développement. Ainsi l'AIG investit près de 100 millions de francs par an, à des conditions financières très favorables, et sans impact sur le budget ou la dette de l'Etat.

*«La Confédération souhaite mieux équilibrer ses comptes. Objectif louable, bien sûr. Mais elle ne doit pas le faire en appauvrissant les aéroports. Ils sont notre dernier levier pour influencer le marché de l'aviation en faveur de notre pays», a conclu Monsieur François Longchamp.*

### Département de la solidarité et de l'emploi



Monsieur François Longchamp, conseiller d'Etat en charge du département de la solidarité et de l'emploi.

## L'aéroport de Genève et le développement durable

Monsieur Robert Deillon, directeur général de l'AIG, a rappelé les efforts de son entreprise pour concilier les trois piliers du développement durable: une économie prospère, une société équitable et une nature protégée.

L'AIG, c'est notamment:

- 108 destinations de ligne cet hiver,
- 12 millions de passagers par an,
- 8500 emplois, dont 5000 dans l'aéronautique, 3000 dans les commerces, et 500 dans la sécurité et les douanes,
- une politique de surtaxe environnementale incitant les compagnies à privilégier les avions les moins bruyants et les moins polluants,
- 3,4 millions d'investissements pour la protection de l'environnement en 2007,
- des dizaines de millions investis depuis des années dans la lutte contre le bruit auprès des riverains,
- 35% des passagers accédant à l'AIG en transports publics.

Au niveau mondial, l'aviation n'est responsable que de 2 à 3% des émissions de gaz à effet de serre. A ceux qui veulent opposer l'avion et le train, les spécialistes répondront «complémentarité». Par ailleurs, aucun avion n'est propulsé par de l'électricité produite en centrale nucléaire...



L'Aéroport international de Genève. Photo M. Faustino