

L'aéroport de Genève doit pouvoir se moderniser

Pour une économie ouverte comme celle de la Suisse, de bonnes liaisons aériennes sont simplement vitales. La Suisse doit pouvoir disposer d'infrastructures aéroportuaires modernes et dynamiques aptes à soutenir la comparaison dans la concurrence internationale. Lors de l'importante votation cantonale du 17 juin, les citoyens genevois devront dire s'ils acceptent que l'Aéroport international de Genève (AIG) devienne propriétaire des bâtiments qu'il exploite. Ceux-ci appartiennent en effet aujourd'hui à l'État de Genève. Ce transfert vise à assurer une gestion cohérente et à planifier correctement la nécessaire modernisation de l'aéroport.

Position d'economiesuisse

L'économie suisse accorde une très grande importance à un bon réseau de liaisons aériennes. Dans un monde de plus en plus globalisé, notre pays doit disposer de bonnes liaisons aériennes. Assurer l'avenir des aéroports suisses, c'est contribuer aux succès des entreprises, à l'installation de sociétés et d'organisations internationales et à l'afflux de congressistes et de touristes. C'est donc créer de l'emploi en Suisse. economiesuisse, la Fédération des entreprises suisses, souhaite que Genève donne à son aéroport les outils dont il a besoin pour affronter les défis liés à son développement.

29 mai 2007 Numéro 13-2

dossierpolitique

Nécessité d'une forte intégration dans le réseau aérien international

Pour notre pays, il est crucial d'être bien intégré dans le réseau aérien international. En effet, l'économie suisse est très imbriquée dans l'économie mondiale : nous commerçons avec le monde entier ; de nombreuses entreprises suisses opèrent à l'étranger et de nombreuses entreprises étrangères ont leur siège en Suisse. Sans de bonnes liaisons aériennes avec les principaux centres économiques du monde, ces relations ne seraient plus aussi intenses et la Suisse perdrait de son attrait.

Par sa politique aéroportuaire, la Suisse a su se faire une place remarquable dans le trafic aérien international. Il faut prendre garde à conserver ces bonnes conditions et mener une politique qui permette à nos aéroports de s'adapter aux besoins de leurs utilisateurs et aux contraintes nouvelles en terme de lutte contre le bruit, de protection de l'environnement et de sécurité.

« L'aéroport est vital pour Genève. Le transfert d'actifs permettra une gestion plus efficace et dynamique »
François Longchamp,
conseiller d'État et président de l'AIG

La votation cantonale du 17 juin à Genève est importante aux yeux de l'économie. Un refus du souverain genevois de la proposition de transferts d'actifs serait, en plus d'un très mauvais signal politique, un frein à la modernisation de l'aéroport et à sa bonne gestion. L'économie s'engage pour que les Genevois approuvent les projets de loi sur les transferts d'actifs entre l'État et l'aéroport.

Une politique aérienne clairvoyante

C'est à l'issue de la Seconde guerre mondiale déjà que le Conseil fédéral a posé les bases de la politique aéronautique de la Confédération. Celle-ci a permis à l'aéroport de Genève-Cointrin et à l'Euro-Airport de Bâle de se développer et à l'aéroport de Zurich-Kloten d'être construit. La Suisse a donc mis très tôt une infrastructure performante à la disposition de l'aviation civile. Swissair et de nombreuses compagnies étrangères en ont alors fait un usage intensif, ce qui a permis à notre pays de se faire une place remarquable dans le transport aérien international.

L'importance économique de l'aviation

Une excellente intégration dans le réseau aérien international est un important avantage comparatif ; des enquêtes scientifiques ne cessent de le confirmer. Ce n'est pas un hasard si les entreprises à caractère international s'établissent de préférence à proximité d'un aéroport. L'établissement de nombreuses organisations internationales à Genève et sur l'Arc lémanique n'aurait pas été possible sans un bon raccordement de notre pays au réseau aérien international.

Le transport aérien est également essentiel pour le tourisme. Quelque 30 % de nos hôtes étrangers gagnent la Suisse par avion.

Enfin, le fret joue également un rôle très important. Plus de 30 % en valeur de tous les biens et environ 15 % en valeur des biens importés sont transportés par fret aérien.

Il ne faut pas non plus oublier le rôle majeur de l'aviation pour l'emploi. Cela ne concerne pas seulement les compagnies aériennes ou les aéroports et les personnes occupées dans les entreprises annexes, mais aussi les salariés d'entreprises fournisseurs de biens ou de services qui dépendent totalement ou partiellement de l'aviation.

L'importance de l'aéroport de Genève

L'Aéroport international de Genève (AIG) a une importance économique considérable pour la région genevoise et pour toute la Suisse occidentale. Comme l'a démontré une étude sur son impact économique, l'AIG « contribue de manière significative à l'activité économique

« L'avenir de Genève et de ses emplois passe par notre aéroport, un outil exceptionnel au service de la région et de ses habitants. »

Michel Balestra,
président de la Chambre du commerce, de l'industrie et des services de Genève

des cantons de Genève, Vaud, Fribourg, Neuchâtel, Valais et Jura et des départements français de l'Ain, de la Haute-Savoie, de la Savoie, de l'Isère et du Jura »¹.

L'aéroport représente 8'500 postes de travail directs et 24'000 emplois en comptant les retombées indirectes et induites. Son chiffre d'affaires s'établit à de plus de 250 millions de francs (2006) et son impact économique global sur la région représente 9 milliards de francs par an. L'an dernier, l'AIG a vu transiter 10 millions de passagers, grâce à plus de 170'000 mouvements (atterrissages et décollages), et 58'000 tonnes de marchandises. Il relie Genève en vols directs à plus de 100 destinations. Enfin, il réalise plus de 3'000 accueils diplomatiques ou protocolaires par an et voit même passer chaque année plus de délégations ministérielles que New York !

Ajoutons que 72 % des exportations (en valeur) de l'industrie genevoise passent par l'aéroport. C'est un fret peu volumineux mais à grande valeur ajoutée (horlogerie notamment) qui est ainsi transporté dans les soutes des avions pour passagers. Ces exportations ont un impact très important sur l'économie régionale et donc sur l'emploi.

L'aéroport de Genève a su créer un excellent réseau de lignes internationales. Il doit toutefois continuer de développer de nouvelles connexions, car Genève ne dispose plus d'un nombre suffisant de liaisons directes avec les principales capitales extra-européennes. Ce sont ces lignes intercontinentales qui ont concouru à l'installation des organisations internationales et des sociétés multinationales sur l'Arc lémanique, ce qui à son tour contribue au développement économique, à l'importance diplomatique et à la renommée internationale de la région. L'AIG doit dès lors poursuivre une politique dynamique sur les marchés et augmenter encore son attrait.

L'aéroport de Genève, c'est :

- 8'500 emplois au sein de 150 instances et sociétés ;
- un chiffre d'affaires annuel de 250 millions de francs ;
- 24'000 emplois induits ;
- 9 milliards de francs par an d'impact économique dans la région ;
- 10 millions de passagers par an ;
- 177'000 mouvements d'avions par an ;
- 58'000 tonnes de marchandises transportées par an ;
- plus de quarante compagnies de ligne ;
- une centaine de compagnies charter ;
- une centaine de villes reliées directement ;
- 1'000 décollages par semaine ;
- 3'000 accueils diplomatiques ou protocolaires par an ;
- le 2^{ème} aéroport d'Europe dans l'aviation d'affaires.

Le 2^{ème} aéroport d'Europe dans l'aviation d'affaires

L'aéroport de Genève est le deuxième plus actif d'Europe dans l'aviation d'affaires après Paris. La catégorie « aviation d'affaires », « aviation privée » ou « taxis » a engendré, en 2006, 55'000 mouvements (décollages et atterrissages), en progression de 6,3 %.

Si l'AIG voit passer annuellement 10 millions de passagers, il prévoit une croissance du trafic à 14,5 millions de passagers d'ici 2020.

¹ Groupe de réflexion prospective, *Les grands enjeux d'une politique transfrontalière, régionale et européenne du Canton de Genève : Rapport final*, 2004, p.25, in : *Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil concernant la politique régionale, transfrontalière et européenne*, Genève, 2005.
<http://www.geneve.ch/grandconseil/data/texte/RD00567.pdf>
Ces documents s'appuient sur l'étude : *Aéroport international de Genève, Rapport final : L'impact économique de l'Aéroport international de Genève*, Amsterdam, 1999.

« Il est indispensable de donner à l'aéroport les moyens nécessaires pour lui permettre de répondre aux besoins d'une ville mondialement connue»

Adolf Ogi,
ancien conseiller fédéral, vice-président du
Comité « Pour l'avenir de Genève »

Pour faire face à cette demande croissante, l'aéroport de Genève a décidé de poursuivre une politique d'investissements raisonnable et a présenté, en janvier 2007, son nouveau plan directeur pour 2007-2012, dont la première étape prévoit la réalisation d'une extension latérale de l'aérogare (T1+) afin d'offrir de nouveaux espaces pour l'arrivée, l'enregistrement et le départ. Dans le même temps, la zone de transit va être remodelée et agrandie afin de répondre à la future mise en oeuvre des accords de Schengen et, aussi, offrir plus de confort aux passagers.

Un atout majeur de la vie socio-économique régionale

Deuxième ville de Suisse, Genève est un centre économique et diplomatique très important au niveau international. Son attractivité, et celle de l'Arc lémanique et de la Suisse occidentale dans son ensemble, sont intimement liées aux succès de l'aéroport de Genève.

Genève et la région lémanique ont vu s'implanter ces dernières années les sièges ou les succursales de très nombreuses entreprises multinationales. Ces entreprises représentaient, en 2006, 31'000 emplois. Ces sociétés induisent une activité économique importante et jouent un rôle, en terme d'attractivité, d'image et de « *know-how* », qui est tout sauf négligeable.

Relevons aussi que les entreprises installées directement dans le giron de la zone aéroportuaire représentent à elles seules 14'000 emplois.

Par ailleurs, la région est le siège de très nombreuses organisations internationales, gouvernementales et non-gouvernementales, de nombreuses missions diplomatiques et de fédérations sportives. Les 27'000 emplois liés à ces activités sont concernés de près par le dynamisme de l'aéroport.

Les dépenses des seules organisations internationales ont représenté à Genève 3,7 milliards de francs en 2006. La même année ce ne sont pas moins de 4'200 réunions internationales rassemblant 177'000 visiteurs qui se sont tenues à Genève. Il est évident que sans une desserte aérienne de qualité, la région lémanique ne pourrait pas jouer un rôle d'une telle importance sur la planète.

L'aéroport de Genève joue également un rôle majeur comme porte d'entrée pour le tourisme. En 2006, Genève a accueilli 1,3 million de touristes qui représentent 2,7 millions de nuitées. Ce sont 2,5 milliards de francs de retombées économiques directes. Or, la moitié des touristes de passage à Genève transite par l'aéroport. Les secteurs qui bénéficient du tourisme débordent évidemment largement le secteur hôtelier : restauration, agences de voyages, taxis, sociétés de transports, bijouteries, commerces, horlogerie, organisateurs de spectacles et de festivals, banques, cliniques, maisons de cure, etc. Le secteur touristique emploie quelques 18'000 personnes à Genève, 22'000 dans le canton de Vaud (EPT), et 25'000 en Valais.

La loi genevoise sur le transfert d'actifs

L'Aéroport international de Genève est au bénéfice, depuis 1994, d'un statut d'établissement autonome de droit public. Ses parts sociales sont entièrement en main du canton.

Toutefois, l'aéroport n'est aujourd'hui pas propriétaire de la plupart des immeubles qu'il exploite. Cette situation étrange fausse la réalité économique et complique la gestion.

L'absence d'actifs immobiliers dans le bilan, pourtant à charge de l'aéroport qui en assume les amortissements et l'entretien, est un handicap lors de la recherche de fonds sur le marché financier. L'AIG est confronté au paiement d'un agio sur les taux d'intérêt qu'il obtient. Ou bien il doit recourir à la garantie de l'État. L'aéroport ne peut en effet pas mettre ses bâtiments en garantie, puisqu'ils ne lui appartiennent pas. Cette situation le pénalise dans son développement et sa modernisation.

Par ailleurs, la situation financière est actuellement peu transparente puisque l'aéroport paie l'amortissement et l'entretien d'immeubles qu'il ne possède pas, ce qui est normalement le rôle du propriétaire. L'aéroport a investi, depuis 1994, pas moins de 600 millions de francs pour aménager des locaux dont il n'est même pas propriétaire.

Quant à l'État, il n'est directement propriétaire que d'une partie des terrains d'aviation.

Cette situation inconfortable a amené les autorités genevoises à voter une « Loi d'aliénation et d'investissement découlant d'opérations de transfert d'actifs entre l'État de Genève et l'Aéroport international de Genève ».

Cette nouvelle loi sur le transfert d'actifs régularise la situation et clarifie les rôles de chacun :

- L'aéroport sera propriétaire de l'ensemble de ses bâtiments, qui sont ses outils de travail et qu'il doit pouvoir gérer librement pour remplir efficacement sa mission au service du public.
- Les terrains eux sont en mains de l'État, qui accorde à l'aéroport un droit de superficie.
- L'aéroport verse un dédommagement (indexé) à l'État pour ce droit de superficie, à hauteur d'environ 4,7 millions par an.

Avantages des transferts d'actifs

L'établissement autonome qu'est l'AIG pourra ainsi plus facilement emprunter sur le marché des capitaux et financer ses projets de modernisation et d'extension. Pour les créanciers de l'aéroport, il est également important de pouvoir dialoguer avec des partenaires qui disposent d'un dossier financier solide, plutôt que de la construction financière actuelle boiteuse et confuse.

Par ailleurs, l'AIG pourra dorénavant comparer son fonctionnement avec celui d'autres aéroports en toute transparence (*benchmarking*). La situation comptable actuelle rend une telle opération complexe.

La loi sur les transferts d'actifs a été adoptée à la presque unanimité du Grand Conseil en mai 2006. Elle a été contestée par référendum par les milieux d'extrême gauche, notamment sous l'argument d'une « privatisation » de l'aéroport.

Pourtant cet argument contredit de manière flagrante la réalité des faits et la volonté très clairement exprimée des autorités genevoises, qui entendent conserver à l'aéroport son statut d'établissement exclusivement en mains publiques.

Le transfert est évalué à 155 millions de francs, soit la valeur des bâtiments de l'AIG au bilan de l'État. Celui-ci reste toutefois le propriétaire final, puisqu'il est le détenteur exclusif des parts sociales de l'établissement autonome AIG auquel ces bâtiments sont transférés.

Du point de vue financier, ce projet de loi n'a pas de conséquence négative pour l'État et ne coûte donc rien aux contribuables. Il s'agit d'une opération comptable qui permet d'alléger la dette de l'État de 155 millions. L'État de Genève recevra une indemnité annuelle pour les droits de superficie et continuera de toucher la moitié des bénéfices de l'AIG en tant que propriétaire de l'établissement. Ce projet aura donc des avantages pour l'État comme pour l'aéroport. C'est un projet « *win-win* ».

Avantages pour l'État de Genève :

- Clarification des relations juridiques et financières avec l'aéroport
- Encaissement cash de 155 millions de francs (désendettement)
- Encaissement d'une rente de superficie d'env. 4,7 millions frs/an (revenu fixe)
- Acquisition, comme aujourd'hui, de 50% des bénéfices de l'AIG (revenu variable)

Avantages pour l'AIG :

- Capacité accrue à négocier sur les marchés financiers
- Dynamisation de sa politique entrepreneuriale
- Information plus transparente pour les observateurs et les milieux financiers
- Possibilités de « *benchmarking* » avec d'autres aéroports
- États financiers donnant une image fidèle de la réalité économique
- Résultats et ratios financiers inchangés

L'aéroport doit pouvoir se développer et se moderniser

Le choix de conférer à l'AIG le statut d'établissement autonome en 1994 s'est révélé extrêmement positif. L'aéroport ne doit pas être un service de l'administration : il doit être géré par des spécialistes reconnus du domaine de l'aviation, avec des outils de gestion modernes. Il doit pouvoir s'adapter rapidement, réagir au marché, conquérir de nouvelles lignes et de nouveaux partenariats. Bref, il doit avoir une gestion entrepreneuriale. C'est ainsi qu'il peut au mieux remplir sa mission de service publique au profit des habitants du pays, de ses entreprises et de ses emplois.

Ces prochaines années l'aéroport devra faire face à d'ambitieux défis. Il lui faudra notamment investir dans les domaines suivants :

- Adapter l'aérogare, qui a été construite en 1968 pour accueillir un trafic de 5 millions de passagers, aux 10 millions de passagers actuels. Il faudra faire face à cette évolution en termes quantitatifs et qualitatifs.
- Adapter les structures pour faire gagner du temps et du confort aux passagers et permettre une meilleure fluidité
- Investir afin de se maintenir aux normes internationales qui évoluent vite dans les domaines de la sécurité aéroportuaire
- Investir afin de pouvoir accueillir les avions de la dernière génération : plus économiques, moins polluants et moins bruyants.

L'aéroport commence à être à l'étroit dans ses infrastructures, avec ses 10 millions de passagers annuels. Il lui faut donc prévoir son avenir à long terme, à travers des plans d'investissements solides. Sans adaptation à ces nouveaux défis, il risque simplement l'étouffement. C'est toute la Suisse occidentale qui en souffrirait.

La loi sur le transfert d'actifs soumise au peuple genevois le 17 juin prochain permettra à l'aéroport de faire face aux défis à venir avec de bons atouts en main. A ce titre, elle est importante pour notre économie.

Position d'economiesuisse

La Suisse est un des pays les plus globalisés de la planète. Nos entreprises font du commerce et offrent des services dans le monde entier, ce qui a des retombées économiques très positives pour notre pays. On a pu voir récemment, lors de périodes de basse conjoncture, que les exportations constituaient le moteur de la reprise de la croissance. Ce succès économique a toute son importance pour la création d'emplois, souvent à haute valeur ajoutée, dans notre pays.

Un pays aussi fortement imbriqué dans l'économie mondiale se doit d'avoir de très bonnes liaisons aériennes. C'est une évidence. L'importance de bons aéroports sur le commerce et le tourisme, sur l'attractivité de la Suisse pour les entreprises étrangères et les organisations et fédérations internationales est décisive.

economiesuisse s'engage pour que les aéroports de Suisse puissent continuer à se développer raisonnablement et à se moderniser. Il faut pour cela éviter d'ajouter de nouvelles entraves administratives, financières ou législatives qui les désavantageraient dans la concurrence internationale. Il faut que nos aéroports soient gérés de manière dynamique et moderne afin de répondre aux attentes des passagers et des entreprises qui les utilisent, qu'ils puissent réduire les temps d'attente, offrir le plus grand confort aux passagers,

répondre aux exigences nouvelles en matière de sécurité, de protection de l'environnement, de lutte contre le bruit et accueillir les avions de nouvelle génération.

La création d'un établissement autonome en mains publiques pour l'aéroport de Genève en 1994 a permis à celui-ci de réagir vigoureusement et avec succès à l'évolution du marché. L'AIG a su développer un réseau de bonnes connexions aériennes avec des vols directs vers 100 destinations. En Europe, mais aussi vers New York, Moscou ou le Proche Orient et bientôt Pékin. Fait remarquable, Genève se positionne comme n° 2 en Europe dans le secteur de l'aviation d'affaires.

L'aéroport de Genève doit pouvoir disposer librement de ses propres bâtiments. C'est son outil de travail quotidien et il est important qu'il puisse y planifier les travaux d'adaptation et de modernisation nécessaires. Il pourra ainsi répondre aux exigences liées à ses 10 millions de passagers annuels, qui seront 15 millions dans 12 ans.

La votation du 17 juin s'inscrit, comme d'autres scrutins à venir, dans la perspective d'une politique suisse de l'aviation moderne et dynamique. Elle est donc importante aux yeux de l'économie. Permettre la modernisation et le développement de nos aéroports, c'est contribuer aux succès de nos entreprises et à l'attractivité du pays, et c'est aussi créer de la croissance et de l'emploi en Suisse.