

Genève: une politique aérienne à succès

*Discours prononcé au 1^{er} congrès suisse de l'aviation à Zürich
par François Longchamp, conseiller d'Etat et président du Conseil d'administration
de l'Aéroport international de Genève
30 mai 2006*

Au nom des autorités genevoises, je tiens à remercier les organisateurs de ce premier congrès suisse de l'aviation de leur invitation à vous présenter la politique aéroportuaire de mon canton.

Il m'a été demandé de vous parler des succès de Genève. Cela est flatteur. Mais il n'en a malheureusement pas toujours été ainsi. Pour situer les choses, permettez-moi d'abord quelques rappels historiques.

Il y a juste dix ans, l'Aéroport International de Genève était pris dans des turbulences comme il n'en avait jamais connues auparavant. Le 4 avril 1996, Swissair supprimait, d'un trait de plume, treize destinations intercontinentales au départ de Genève pour les recentrer sur Zürich dans un souci de meilleure rentabilité.

Pour Genève et pour toute la Suisse romande, ce fut un coup de tonnerre. Ce n'est pas seulement le monde de l'aviation qui se sentait touché par cette décision. C'était une certaine idée de la solidarité confédérale, sur laquelle notre pays est fondée, qui était mise à mal. C'était une certaine idée de Genève, capitale diplomatique de notre pays, qui se trouvait ébranlée. Et c'était la confirmation de ce que nous supposons depuis longtemps: celle d'une volonté délibérée de favoriser, en la matière, Zürich au détriment de Genève.

Même si, économiquement parlant, la décision pouvait sembler réaliste – un petit pays comme la Suisse peut-il raisonnablement avoir deux « hubs » ? - la portée politique de cette décision s'est tout de suite fait sentir. Très vite, l'ensemble des gouvernements romands demandèrent que Genève bénéficie d'un « open sky », c'est-à-dire, concrètement, la remise en cause de la loi sur l'aviation qui protégeait Swissair en lui accordant un véritable monopole. Le Conseil fédéral proposa une révision allant dans ce sens.

D'un jour à l'autre, ou presque, Genève a dû faire sans Swissair. Et Genève a décidé de se battre.

Le statut de l'aéroport, modifié deux ans auparavant, l'avait détaché de l'administration pour devenir un établissement public autonome. Cette choix a permis à l'Aéroport International de Genève de lancer alors une politique promotionnelle en matière de tarification aéroportuaire, avec la réduction en deux ans de 20% des redevances d'atterrissage. De plus, pour attirer de nouvelles compagnies desservant de nouvelles destinations, la redevance d'atterrissage a été supprimée pendant la première période horaire, et réduite de moitié pendant la seconde période.

C'est ainsi qu'une compagnie « low cost » britannique peu connue à l'époque a proposé d'effectuer une desserte entre Londres et Genève. Cette compagnie, c'est Easyjet. Lors de son premier exercice à Genève, en 1998, elle a transporté 100'000 passagers. Sept

ans plus tard, elle en transporte 25 fois plus, faisant d'elle la première compagnie et générant plus d'un quart du trafic.

La stratégie de l'Aéroport International de Genève a donc été de s'adapter aux nouvelles conditions du marché entraînées par la décision de Swissair. Après avoir vécu des décennies avec une compagnie dominante, nous avons dû dialoguer avec plusieurs partenaires. C'est ainsi que des compagnies comme Air France, British Airways, KLM et Lufthansa, désireuses de développer les activités de leurs « hubs » ont intensifié leurs services, en quantité et en qualité. Et la clientèle a massivement suivi.

Cette clientèle de la région genevoise présente la double particularité de voyager beaucoup et d'en avoir les moyens. Nous venons de battre, avec dix millions de passagers en une année, notre record historique. Genève accueille des organisations internationales et des multinationales de premier plan. 60 % de nos passagers voyagent pour leurs affaires, souvent en première ou en business. Les compagnies reconnaissent que le « yield », le revenu moyen par siège, est élevé à Genève.

Pour faire face à cette demande croissante, l'Aéroport International de Genève a décidé de poursuivre une politique d'investissements raisonnable: adaptation de l'aérogare, nouvelles salles d'embarquements, augmentation de la capacité d'accueil. Nous avons le souci d'adapter aussi nos structures. Il y a deux semaines, le gouvernement genevois a déposé une loi visant à transférer les derniers actifs aéroportuaires encore en possession de l'Etat. L'aéroport restera une entité autonome exclusivement en mains publiques. Et les autorités cantonales n'entendent pas, et d'aucune manière, privatiser cet équipement tant elles savent combien il est nécessaire au développement économique.

Tout ceci s'est fait progressivement, en cherchant à limiter les nuisances. Depuis trente ans, l'Aéroport International de Genève poursuit la concertation avec ses riverains grâce à une commission consultative qui réunit les communes proches, les associations de riverains et les milieux écologistes. Ses travaux ont débouché sur des modifications permettant une meilleure protection de l'environnement, sans nuire aux intérêts fondamentaux de l'aéroport.

Enfin, dans un souci de politique régionale, nous avons cherché à associer nos voisins romands et français au développement de notre aéroport en ouvrant les portes de notre conseil d'administration à leurs élus. Il convient de rappeler que le tarmac de l'aéroport de Genève a été construit en partie sur le territoire français. Comme nous, nos voisins français bénéficient des avantages économiques de l'aéroport et souffrent de ses nuisances, dans une région qui bientôt n'en fera qu'une. Aujourd'hui, 7'500 personnes travaillent sur le site aéroportuaire et plus de 15'000 emplois lui sont induits.

Cette situation réjouissante est cependant aléatoire. Nous dépendons principalement de compagnies en mains étrangères. Leurs centres de décision obéissent à des logiques sur lesquelles nous avons aucune maîtrise. Et si le trafic a progressé, Genève ne dispose plus, depuis le départ de Swissair, de lignes intercontinentales importantes.

Pour Genève, comme pour la Suisse, cela représente un grand risque. Si Genève, capitale onusienne, accueille chaque année plus de ministres et de responsables politiques que New York, elle ne dispose plus d'un nombre suffisant de liaisons directes avec les principales capitales extraeuropéennes. Or, ce sont ces lignes

intercontinentales qui ont concouru à l'installation des organisations internationales et des multinationales qui font notre richesse et notre renommée.

Genève entretient des relations commerciales étroites avec l'Asie, mais n'a pas de liaisons directes avec ses principaux centres économiques. Nos récentes négociations avec une importante compagnie chinoise - Hainan Airlines - pour ouvrir une liaison directe Genève-Pékin butent sur la difficulté de trouver des vols en code sharing pour prolonger la ligne.

Enfin, il faut encore ici aborder, dans le chapitre des affaires qui fâchent, la récente et surprenante décision de différer le transfert de Skyguide à Genève. Cela a ravivé le sentiment de favoritisme envers Zürich, dans un débat qui rappelle celui de l'après-Swissair.

La politique aéroportuaire de Genève doit être partie intégrante de la politique que la Suisse entend mener. C'est pourquoi - bien loin de s'en désintéresser - les autorités genevoises suivent avec attention ce qui se passe à Zürich et à Bâle. C'est pourquoi nous nous réjouissons de savoir Swiss de retour dans les chiffres noirs, car elle demeure la compagnie de référence de notre pays. Et c'est pourquoi nous attendons d'elle qu'elle concoure aux intérêts économiques et aériens de toute la Suisse en repartant à la conquête d'une clientèle laissée orpheline.

La politique aérienne suisse ne peut se réduire à la seule addition des politiques de ses aéroports respectifs. Elle doit être bien plus que cela. A l'échelle du monde d'aujourd'hui, ce n'est en effet pas de l'avenir de nos aéroports qu'il s'agit uniquement. Il s'agit de la capacité d'un pays tout entier à démontrer qu'il n'entend pas n'être qu'une escale sur un plan de vol, mais bel et bien une tête de ligne. Et c'est cette Suisse que nous devons, de Genève à Zürich, appeler de nos vœux.

Genève, le 30 mai 2006