

TRANSPORT AÉRIEN *L'aéroport de Genève a dévoilé hier le nom de son nouveau directeur. André Schneider aura à gérer la forte croissance de l'institution, épine dorsale de tout un pan de l'économie.*

Un nouveau pilote pour Cointrin

RACHEL RICHTERICH

Le nom n'a fuité que peu avant l'annonce officielle. Et il en a surpris plus d'un. André Schneider, 56 ans, actuel vice-président de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) prendra la direction générale de l'aéroport de Genève cet automne. Inconnu des milieux de l'aviation, «c'est un homme de défi, qui saura apporter un regard neuf», s'enthousiasme Corine Moinat, présidente du conseil d'administration de l'institution, devant la presse hier. Et des défis, il y en a.

A commencer par succéder à celui qui aura incarné les dix années de croissance spectaculaire de l'aéroport, Robert Deillon. En termes de fréquentation d'abord, passant de 10 millions de passagers en 2006, à 15,8 millions l'an dernier, selon le bilan présenté hier à la presse (voir ci-après). Un chiffre qui devrait avoisiner les 25 millions en 2030. Les retombées économiques pour la région sont estimées à 7,2 milliards de francs, faisant de la plateforme «l'épine dorsale de toute une zone transfrontalière», rappelle Corine Moinat.

Colocation difficile

Et c'est sans doute là que réside le plus gros challenge, dans la gestion de cette évolution. Les attentes sont grandes, notamment du côté de l'aviation privée. «Nous espérons pouvoir poursuivre les discussions constructives entamées il y a un an avec les dirigeants de la plateforme», relève Walter Chetcuti, président de l'Association genevoise de l'aviation d'affaires (AGAA). Il n'en a pas toujours été ainsi à Cointrin, deuxième aéroport d'affaires européen, derrière Londres mais devant Paris. L'industrie de jets privés, qui contribue largement à la croissance de la région, drainant diplomates de la Genève internationale ou cadres des puissantes multinationales installées sur les rives du Léman, se trouve freinée par les capacités limitées de l'infrastructure aéroportuaire.

Son talon d'Achille, c'est cette unique piste pour les atterrissages et décollages – une trentaine par heure –, qu'il faut partager entre tous les aéronefs: vols privés, commerciaux, charters et fret. Avec certains jours des pics de plus de 70 000 passagers. Dont beaucoup voyagent avec easyJet, premier utilisateur de la plateforme avec plus de 43,2% de parts de marché. Félicitant André Schneider pour sa nomination, Thomas Haagen, directeur commercial de la compa-

gnie low cost pour l'Europe du Nord s'est dit «persuadé que cette collaboration fructueuse et constructive perdurera». Une façon très diplomatique de formuler les attentes qui pèsent sur le nouveau patron de Cointrin.

Vastes chantiers

Charge à lui de mettre tous ces intérêts au diapason, tout en ménageant les sensibilités environnementales et en développant les liaisons directes stratégiques, comme avec Pékin, commente un acteur du milieu aéronautique de premier plan, qui souhaite rester discret. «Une liaison qui pourrait fonctionner mieux», a concédé Robert Deillon. «La desserte, ces 48 liaisons directes que nous offrons, c'est sans doute la plus grosse valeur de cet aéroport», a rappelé le futur retraité.

Une exigence à laquelle devrait répondre du moins en partie l'aile est, destinée aux gros-porteurs. Lancée en 2009 et devisée à 620 millions de francs, «la construction va s'accélérer cette année» pour s'achever vers 2020, a assuré Robert Deillon. Un vaste chantier auquel s'ajoutent les rénovations de l'étage de check-

«Ces 48 liaisons directes que nous offrons, c'est la plus grosse valeur de cet aéroport» ROBERT DEILLON

in et du hall à bagages, «dès cet été».

Sans oublier une possible entrée dans le capital des aéroports de Lyon (Saint-Exupéry et Bron), à laquelle la régie publique autonome est candidate. «Nous attendons la réponse de l'Etat français», qui a décidé de privatiser la plateforme dans laquelle il détient une part de 60%, a annoncé Robert Deillon.

Bien profilé

Pour conduire ces projets, André Schneider semble être la personne toute trouvée, ayant contribué à la mise en œuvre du Swiss Tech Convention Center de l'EPFL, et piloté celle du Rolex Learning Center. «Il a l'habitude des grands chantiers», se félicite Corine Moinat. Quant au principal intéressé, absent à l'annonce de sa nomination qui n'a été validée que le matin même par l'Exécutif genevois, il déclare: «Je ne m'exprimerai pas sur l'aéroport et ses défis avant d'avoir pu commencer à me faire une vue d'ensemble de tous les dossiers». I



Le talon d'Achille de l'aéroport de Cointrin, c'est sa piste unique. KEYSTONE

CROISSANCE RECORD L'AN DERNIER

Genève Aéroport a accueilli un nombre record de 15,8 millions de passagers en 2015. Au premier trimestre, la fréquentation a encore augmenté de 7,2% par rapport à celle enregistrée lors des trois premiers mois de l'an dernier. Le chiffre d'affaires n'est pas en reste. Il s'est établi à 423,7 millions de francs en 2015. Genève Aéroport a ainsi pu dégager

un bénéfice de près de 75 millions de francs, dont la moitié sera reversée à l'Etat de Genève.

L'aéroport propose plus de 140 destinations. La compagnie à bas coûts easyJet reste de loin le principal transporteur actif sur la plateforme, avec une part de marché de 43,2%. Il est suivi par Swiss (15%) et British Airways (4,7%). ATS

Des codes, des partitions, mais pas d'avions



André Schneider (PHOTO EPFL/ALAIN HERZOG), né en novembre 1959 et père de quatre enfants, assure pour l'heure la vice-présidence de l'EPFL chargée des ressources et des infrastructures. Docteur en sciences informatiques de l'Université de Genève et du CERN, il a commencé sa carrière dans le conseil informatique, avant d'œuvrer entre 2003 et 2010 à l'organisation du rendez-vous annuel des puissants de ce monde, le WEF (World Economic Forum).

Il a en parallèle développé une société de conseil – André Schneider Global Advisory SA – pour aider des entreprises à s'implanter, dans une optique de développement durable.

Plus surprenant, André Schneider a également été musicien professionnel. Après avoir étudié le tuba à Munich, il a joué dans des orchestres prestigieux, tels que le Berliner Philharmoniker et le Lucerne International Festival Orchestra.

Il n'a en revanche aucune expérience dans l'aéronautique. Mais c'est justement ce qui plaît à Corine Moinat, présidente du conseil d'administration de Genève Aéroport. «Nous avons assez de compétences aéroportuaires à l'interne. André Schneider, doté d'une grande ouverture d'esprit, apportera un regard neuf, qui ne pourra que nous aider», souligne celle qui a pris la gouvernance de l'institution l'an passé, sans avoir jamais non plus travaillé dans les milieux de l'aviation. RR

IMPACTS NÉGATIFS

Le réel coût du trafic aérien genevois

Entre le développement de l'aéroport de Genève, présenté comme inévitable, et la protection de l'environnement et de la qualité de vie des riverains, le choix est cornélien. Pour amener le débat dans l'espace public, l'association écologiste Noé21 et ses partenaires (Association Transports et Environnement, Association Climat Genève, WWF, Association des Riverains de l'Aéroport) publient une étude sur le trafic aérien à Genève et ses conséquences néfastes.

En effet, les bénéfices de ce type de trafic sont largement étudiés et exploités mais l'impact et le coût de ce dernier ne sont que rarement évoqués. L'étude menée par ces différentes associations permet de chiffrer les externalités négatives que génère le trafic aérien qu'elle classe en quatre catégories de coûts: économiques, sociaux, environnementaux et purement fiscaux.

Les chiffres avancés dans ce

rapport sont affolants: à eux seuls les coûts climatiques sont estimés à 202 millions de francs par année pour la Confédération et, en dix ans, le régime fiscal spécial de l'aviation a généré une perte de 4 milliards de francs uniquement pour le canton de Genève.

Pour sa défense, l'aéroport met en avant les sommes importantes qu'elle investit dans son programme d'insonorisation dans les communes voisines (suisses et françaises) ainsi que son engagement à respecter la certification carbone. Bien que reconnus par les auteurs de l'étude, ces engagements ne sont pas jugés suffisants pour autant. En effet, ce qui préoccupe le plus l'association écologiste est de savoir quelle partie de ces coûts est (ou sera) supportée par les finances publiques.

La réduction, d'une part, du potentiel de construction de logements et, d'autre part, de la valeur des biens et terrains si-

tués à proximité de l'aéroport genevois suscitent également une vive inquiétude, révélée par l'association. Et les conséquences de telles réductions sur le marché déjà fragile de l'immobilier à Genève sont inquiétantes: limitation du développement urbain de plusieurs communes (Vernier, Meyrin, Genthod et Versoix) et perte de valeur des biens habitables sur leurs territoires.

Pour finir, le rapport de Noé21 pointe le manque d'information et de travaux effectués sur les externalités négatives du trafic aérien. L'association et ses partenaires demandent qu'une étude approfondie soit effectuée rapidement afin que des décisions réfléchies et avisées quant au futur de l'aéroport de Genève puissent être prises. LÉA NOBS

Rapport complet: www.noé21.org/site/fr

LICENCIEMENT COLLECTIF

Nouveau conflit syndical à l'aéroport Genève Cointrin

La société espagnole Global Express a repris en décembre dernier les trois bureaux de change de Genève Aéroport, tenus, jusqu'alors, par American Express pendant dix ans. Le Syndicat des services publics (SSP) dénonce une dégradation des conditions de travail et un licenciement collectif.

Onze anciens employés d'American Express ont été licenciés depuis ce rachat – dont au moins six en trente jours –, ce qui constitue un licenciement collectif, a indiqué hier devant les médias Jamshid Pouranpir, secrétaire syndical au SSP. L'affaire sera portée devant le Tribunal des prud'hommes.

Alors que les conditions de travail doivent rester identiques dans l'année qui suit une reprise, les employés révèlent une dégradation. Les nouveaux employés

touchent des salaires mensuels nettement plus bas, sans compensation pour le travail dominical ou de nuit. Aucune formation ne leur est donnée, la hiérarchie leur déconseillant même de parler aux anciens collaborateurs expérimentés.

Pour leur part, les employés sont filmés et surveillés en temps réel, il leur est interdit de parler entre eux et leur nom figure sur les fiches données aux clients. Alors qu'ils effectuent 80 à 120 transactions par jour, ils ont dénoncé l'obligation de se lever pour chaque client, ce qui accroît la pénibilité du travail.

Global Express nie également les droits syndicaux des employés. Dans un courrier adressé au SSP, la société indique qu'elle ne reconnaît, «en aucun cas, un partenariat avec le SSP» car elle conteste sa représentativité au

sein de l'entreprise. Selon Jamshid Pouranpir, la moitié des quarante-sept employés actuels a pourtant rejoint le syndicat.

Le SSP déplore l'absence de réaction de Genève Aéroport et du Département de la sécurité et de l'économie qui le chapeaute. Il critique aussi la politique de l'aéroport, une régie publique, qui promeut la sous-enchère salariale au sein des entreprises concessionnaires. La semaine passée, les syndicats actifs à l'aéroport déploieraient que la candidature d'Airline Assistance Switzerland ait été écartée, dans le cadre d'une mise au concours d'une concession d'assistance au sol de l'aéroport, alors qu'il s'agit de la seule entreprise qui a passé un accord avec les syndicats pour éviter le dumping salarial.

ATS/CO