



Plus d'information sur l'image Aux commandes de Genève Aéroport depuis bientôt quatre mois, André Schneider vient de lancer un programme d'investissements de plusieurs centaines de millions de francs.

Nicolas Righetti

Genève Mobilité Transports

Dejan Nikolic

Publié mardi 24 janvier 2017 à 21:07.

André Schneider: «Nous allons investir 620 millions pour l'aile Est de Genève Aéroport»

Onze mille travailleurs pour 16,5 millions de visiteurs par année: la plateforme de Cointrin est une petite ville à l'étroit dans la grande. Son nouveau directeur général, André Schneider, détaille ses projets

Genève Mobilité Transports

Dejan Nikolic

Publié mardi 24 janvier 2017 à 21:07.

Genève Aéroport sature. La deuxième plateforme du pays a dépassé fin décembre dernier les 16,5 millions de passagers, soit trois fois plus que ne peuvent théoriquement accueillir ses infrastructures. André Schneider a été choisi pour donner un nouveau souffle à Cointrin. Il y a urgence: les prévisions tablent sur près de 10 millions d'usagers supplémentaires, à l'horizon 2030.

A la manœuvre depuis septembre dernier, l'homme providentiel qui a fait ses gammes au CERN, à l'EPFL et au WEF s'est notamment attelé à la refonte intégrale de Cointrin Vision, un projet délirant élaboré en 2012 et censé doter l'aéroport d'un nouveau pôle d'activité enjambant l'autoroute, avec une terrasse publique, un «business center», des restaurants, un parking, un nouveau centre commercial de la taille de Balexert et un hôtel. Au moment où Cointrin, la Confédération, le canton et des communes genevoises parachèvent la feuille de route (PSIA) censée maîtriser la croissance spectaculaire de Genève Aéroport, entretien avec son nouveau directeur général.

Lire aussi: [A Genève Aéroport, un tarmac sous pression](#)

Le Temps: Selon la Cour des comptes, Cointrin doit tripler ses investissements, pour passer de 50 à 100 millions de francs en moyenne par année sur cette dernière décennie, à 150 à 250 millions jusqu'en 2030. Comment?

André Schneider: Ces chiffres sont biaisés, car ils intègrent des calculs basés sur des devis estimatifs liés à Cointrin Vision, un projet – à son origine – disproportionné et ne correspondant pas à nos besoins stratégiques. Ce dernier prévoyait des financements irréalistes, entre un et deux milliards de francs. Comme je n'ai pas été engagé pour sculpter des nuages, j'ai convaincu mon Conseil d'administration de réévaluer l'ensemble, afin de dégager de vraies priorités. La version 2.0 de Cointrin Vision, qui comporte à présent des planifications concrètes, se veut plus raisonnable et pragmatique.

– C'est-à-dire?

– Nous allons continuer d'optimiser notre manière de travailler, ce qui s'est dernièrement traduit par la mise en place d'un plan d'urgence pour absorber les pics de fréquentation durant la saison d'hiver. Nous allons également déployer un plan d'investissements, jusqu'en 2020-2022, comprenant les travaux du secteur de l'aile Est, un chantier devisé à 620 millions de francs, ainsi que d'autres adaptations plus immédiates. Soit quelque 250 millions pour moderniser notre zone d'enregistrements, avancer la façade du hall des arrivées et refaire le tri, ainsi que la réception des bagages.

La réponse de Cointrin Vision au problème des commerces n'était pas adaptée

Il faudra aussi repenser le périmètre de contrôle de sécurité, quitte à sacrifier des surfaces commerciales ou, au contraire, agrandir la mezzanine pour offrir

davantage de profondeur. Une fois ces étapes réalisées, nous repousserons les murs de notre terminal principal, côté Salève. Ce dernier, datant de 1968, était initialement prévu pour accueillir cinq millions de passagers. Nous l'avons graduellement adapté pour pouvoir gérer favorablement jusqu'à 15 millions d'usagers. Mais ce seuil a été dépassé il y a plus de deux ans.

– Combien va coûter le chantier d'agrandissement du terminal?

– Moins de 600 millions de francs, j'espère. L'opération se fera pour ainsi dire «à cœur ouvert», en parallèle de l'exploitation de l'infrastructure. Il n'est pas prévu, à ce stade, d'ouvrir le capital de Genève Aéroport pour réaliser ces travaux.

– Le département de l'Ain espère construire un deuxième terminal au Nord du tarmac. Qu'en pensez-vous?

– Nous collaborons à cette étude de faisabilité. En transférant de l'autre côté du tarmac le sous-ensemble français de nos infrastructures, qui a également atteint la limite de ses capacités, l'idée serait de séparer nos deux flux, sans pour autant générer du trafic transit. Cela créerait un accès direct à l'aéroport depuis la France, sans avoir à passer par la route douanière, libérant ainsi des espaces physiques sur notre territoire, tout en offrant à nos voisins la possibilité de développer leurs propres parkings et dispositifs de location de voitures, sans les contraintes auxquelles nous sommes confrontés côté helvétique. Si nous sommes tout à fait favorables à cette initiative, encore faut-il revoir la Convention franco-suisse de 1956.

– Cette mise à niveau risque-t-elle d'entraîner une hausse de la taxe passagers, actuellement de 22,15 francs, contre environ 33 francs à Zurich?

– Cette redevance, dont le montant ne se décrète pas unilatéralement, mais doit faire l'objet d'un consensus entre les compagnies, l'aéroport et la Confédération, pourrait augmenter de manière à refléter ce qui aura été investi pour le confort de nos clients.

– Verra-t-on un jour un second Balexert à Cointrin? Vos esquisses de 2012 prévoyaient un nouveau centre commercial de 40 000 à 74 000 m². La superficie de vos magasins, côté piste, est toujours inférieure de 40% par rapport à vos concurrents. L'offre est aussi mal répartie, car excentrée par rapport aux flux des passagers.

– La réponse de Cointrin Vision au problème que vous évoquez n’était pas adaptée. Mais nous réfléchissons à une nouvelle répartition entre les espaces commerciaux et ceux dédiés aux opérations aéronautiques.

– A Genève, les passagers ont une propension à dépenser plus élevée qu’ailleurs (+50% par rapport à une référence de 17 autres aéroports internationaux). Cointrin sous-exploite-t-il son potentiel commercial?

– Si l’on me donnait aujourd’hui un terrain vierge de 340 hectares, je construirais l’aéroport différemment, avec des flux plus logiques qui ne léseraient pas l’activité des magasins côté Ville lors du déploiement de notre plan d’urgence hivernal, comme c’est le cas en ce moment. Mais je dois composer avec l’existant, sachant que nous pourrions effectivement capter davantage de recettes issues de nos boutiques et de nos restaurants, qui représentent aujourd’hui environ la moitié de nos revenus non aéronautiques.

Si l’on me donnait aujourd’hui un terrain vierge de 340 hectares, je construirais l’aéroport différemment

Toutefois, avec l’essor du numérique – sans parler du franc fort –, nous observons un recul marqué des achats. Nous nous préparons à d’importants changements ces dix prochaines années. A l’image de nos infrastructures, notre modèle d’affaires, dont nous avons longtemps profité, mais qui est à présent sous pression, sans être toutefois encore en crise, a besoin d’un sérieux rajeunissement. Mais nos options sont limitées, faute d’espaces suffisants.

– Où en êtes-vous de la fiche PSIA, cette feuille de route censée fixer les conditions d’exploitation et de développement de Cointrin jusqu’en 2030?

– Le processus devrait être bouclé à l’automne 2017. Dès que le canton et la Confédération auront trouvé un accord concernant l’évolution des courbes de bruit, laquelle imposera ses marques sur la gestion du territoire [ndlr: périmètres autorisés à bâtir, restreints ou exclus de toute construction], la fiche sera au préalable soumise à une consultation publique.

– Berne refuse que l’enveloppe de bruit à ne pas dépasser soit plafonnée sur les niveaux de 2020, comme le souhaite Genève.

– Nous sommes proches d’un compromis basé sur un modèle dynamique intégrant l’évolution réelle de la croissance aéronautique. Le nombre de passagers augmente de manière constante [ndlr: 16,5 millions en 2016, soit à un rythme annuel de +4,56%]. Mais les atterrissages et les décollages

d'avions progressent près de trois fois moins vite qu'anticipé [ndlr: + 0,54% l'an passé]. Les nouveaux Bombardier CSeries de Swiss ou les prochains Airbus A320neo d'easyJet généreront une capacité de sièges supplémentaires de 6% sur les routes existantes, sans augmenter le nombre de mouvements. Grâce aux performances améliorées de ces appareils, nous n'assisterons pas à une progression linéaire du bruit par avion ces treize prochaines années.

– Quel est l'équilibre adéquat entre les besoins de Cointrin et ceux des riverains?

– Comme pour les CFF, je ne maîtrise pas directement l'évolution du nombre de passagers. Je ne peux qu'y répondre par des mesures d'accompagnement. Partant de là, je m'efforce de favoriser un développement qualitatif. Il faut accepter la croissance, mais pas à n'importe quel prix.

– Que vous inspire l'initiative populaire cantonale pour un pilotage démocratique de Cointrin, déposée en décembre dernier?

– Je souscris pleinement au constat qui est à l'origine de cette démarche: Genève Aéroport doit faire preuve de davantage de transparence. Mais je ne suis pas d'accord quant aux moyens d'imposer cette ouverture. Depuis ma nomination, je ne cesse de nous remettre en question et m'emploie à insuffler un esprit de coordination avec tous nos partenaires. Genève Aéroport est un établissement public autonome. Son Conseil d'administration est composé d'élus de différents partis siégeant au Grand Conseil. Mais nous sommes aussi une entreprise, dont l'activité est tributaire d'un contexte industriel qui évolue rapidement. Soumettre chaque décision à un débat parlementaire, potentiellement long, serait préjudiciable.

– Envisagez-vous de développer de nouvelles destinations?

– Oui, mais uniquement si ces dernières se justifient économiquement ou stratégiquement. Auquel cas je m'engage à ne pas utiliser les plages horaires les plus critiques: il n'y aura jamais d'avion entre 05h00 et 06h00, et nous n'augmenterons pas le bruit entre 22 heures et minuit. Nous avons aussi décidé d'augmenter les taxes de bruit et d'émission CO₂, pour alimenter un nouveau programme d'insonorisation des logements proches de l'aéroport [ndlr: le coût moyen par maison est de 20 000 francs] devisé à 93 millions sur les treize prochaines années, contre 51 millions de 2004 à ce jour.

Il n'y aura jamais d'avion entre 05h00 et 06h00, et nous n'augmenterons pas le bruit entre 22 heures et minuit.

Cela dit, le budget pour l'ensemble des mesures visant à limiter les nuisances générées par Genève Aéroport est largement supérieur à ces montants. Pour le seul amortisseur de bruit, l'investissement a été de 15 millions de francs. Ce dispositif permet de pratiquer des essais moteurs à pleine puissance, avec une réduction sonore d'un facteur 100.

– Vous allez aussi imposer le biocarburant. En quoi est-ce une première mondiale, Oslo développe déjà un programme comparable baptisé ITAKA?

– La différence avec la Norvège, c'est que nos compagnies aériennes n'auront pas le choix. Nous ajouterons systématiquement 1% de carburant à base de déchets alimentaires dans leurs réservoirs. L'opération sera notamment financée par Genève Aéroport, à hauteur de plusieurs millions de francs par an. Par ailleurs, le bio fuel norvégien est importé des Etats-Unis, alors que le nôtre sera acheminé des Pays-Bas, via un pipeline.

– Le patron de Ryanair Michael O'Leary affirme qu'il sera capable dans dix ans d'offrir des vols gratuits en se payant sur une partie des revenus des aéroports, notamment ceux tirés des boutiques et des restaurants. Qu'en pensez-vous?

– Je suis nouveau dans l'aéronautique. J'apprends de nouvelles choses tous les jours. Mais ce genre de déclaration relève clairement du fantasme.