



Conférence de presse du 27 mai 2008 - Intervention de François Longchamp

Aéroport international de Genève: des ambitions nécessaires

- chantier du T+ : rattraper le retard
- collaborations avec Annecy et d'autres aéroports
- nouveau terminal : anticiper les besoins d'ici à 2025

A quoi servent les bénéfices record

Voilà plusieurs années que l'AIG vous annonce des records d'affluence et des résultats records en termes financiers. C'est bien. Mais cela ne suffit pas, même si je tiens à relever ici le caractère exceptionnel des bénéfices réalisés en 2007. Exceptionnels dans leur ampleur, mais exceptionnels aussi parce que 2007 a été caractérisée également par l'opération des transferts d'actifs, et par des investissements conséquents.

Non, cela ne suffit pas, et c'est pourquoi l'AIG est aujourd'hui en chantier - le chantier le plus important du canton actuellement. C'est à cela que doivent servir les bénéfices d'une entité comme l'AIG, dont le but n'est pas prioritairement lucratif, mais de fournir à la région, Vaud et France y compris, une infrastructure dynamique et de qualité. Même si, pour l'Etat de Genève, les bénéfices de l'AIG signifient aussi des rentrées financières bienvenues, puisqu'une partie de ce bénéfice contribue à la solidarité publique, via la caisse de l'Etat.

Le chantier T+ : rattraper le retard

Soyons clairs : ce chantier ne nous permet pas d'attendre sereinement l'avenir. Il vient tout juste rattraper le retard pris au cours des précédentes années. L'aérogare n'avait plus connu de véritable extension depuis la construction du nouveau terminal en 1968. Je parle ici de la capacité d'accueil des passagers, des facilités de transfert, d'enregistrement, etc. Le terminal construit en 1968 était prévu pour accueillir environ 5 millions de passagers par an. Nous sommes aujourd'hui à plus du double ! Et même si la crise des subprimes et d'autres aléas de l'économie mondiale peuvent ici où là ralentir sa croissance, celle-ci paraît durable.

Les Genevois et les Romands ont tendance à l'oublier, l'AIG jouit d'un réseau réellement hors du commun en comparaison avec la taille du bassin de population qu'il dessert. Cette situation n'est pas gravée dans le marbre pour l'éternité. Nous le devons au fait que les lignes sont ici rentables, parce que nous avons une part importante de clients haut de gamme. Ces clients requièrent aussi un service et des infrastructures haut de gamme, y compris les clients des compagnies dites « low cost ».

Les chantiers de demain...

C'est pourquoi le Conseil d'Etat a entamé des réflexions sur les prochains chantiers que nous devons mener à l'AIG. Comme je vous l'ai dit, le T+, bien qu'il s'agisse d'un chantier important, ne fait que rattraper le retard accumulé. Nous devons maintenant penser à construire un nouveau terminal, probablement sur l'emplacement de l'ancienne aérogare. Car contrairement à ce que l'on a pu entendre ici ou là, le problème de l'AIG pour l'avenir ne se situe pas dans le fait qu'il ne dispose que d'une seule piste. D'autres aéroports, comme celui de Gatwick, accueillent 30 millions de passagers par an avec une seule piste. Non : l'enjeu prioritaire, c'est d'accélérer et de faciliter l'enregistrement, le transit, les contrôles douaniers,

l'acheminement des bagages, les accès routiers et ferroviaires à l'AIG, le stationnement automobile. Quant à la gestion du tarmac, elle peut encore être optimisée.

Mais nous devons aussi veiller à gérer l'espace aérien et les flux de trafic de manière cohérente avec des aéroports voisins, qui ne sont pas en situation de concurrence, mais de complémentarité. Il s'agit en priorité de celui d'Annecy, qui d'ici la fin de l'année sera à 25 minutes de l'AIG en autobus par la nouvelle autoroute. Il s'agit aussi de celui de Payerne. Ces réflexions ont été engagées depuis fin 2005, et des groupes de travail sont actuellement en place pour parvenir à dégager, d'ici quelques mois, des perspectives claires pour les collaborations futures.

Le succès de la destination Genève, la bonne gestion de l'AIG pour laquelle je tiens ici à féliciter son directeur général Robert Deillon et toute son équipe, les bénéfiques records dégagés, doivent avant tout permettre à l'aéroport d'aborder sereinement l'ère des grands chantiers qui ne fait que commencer.

Au plan cantonal et fédéral, nous devons aussi poursuivre nos efforts pour que ces ambitions n'entraînent pas de nuisances insupportables pour les riverains. Là aussi, l'aéroport de Genève est en avance sur d'autres, comme celui de Zurich par exemple. C'est une avance qu'il convient de conserver, dans l'intérêt de nos riverains.

... et les chantiers d'après-demain

Mais une fois que nous aurons mieux exploité le potentiel de l'AIG (qui représente aujourd'hui 8'500 emplois sur son site, qui est le 2^e plus important centre commercial de la région), il faudra prévoir en amont, avec d'autres partenaires (Vaud, la Confédération, les CFF) les aménagements nécessaires à son accessibilité. Un aéroport à 15 ou 18 millions de passagers par an, cela aura aussi des conséquences sur la fréquentation des autoroutes et des lignes de chemins de fer. Plus d'une vingtaine de trains desservent chaque heure l'aéroport de Zurich. A Genève, nous n'en avons que 1 toutes les 20 minutes. Des infrastructures dont on débat depuis longtemps, comme la boucle CFF de l'AIG au Vengeron, vont devenir indispensables dans une ou deux décennies. La 3^e voie CFF Genève-Lausanne également. Sans oublier les capacités de l'autoroute A1 et celles des places stationnement.

Ce sont là les enjeux auxquels le gouvernement genevois, ainsi que les autorités d'autres cantons, les autorités fédérales et les autorités frontalières sont confrontés pour les prochaines années. La santé de l'AIG ne doit donc pas être un seul motif de réjouissance à court terme. Elle doit lui permettre d'investir dans son avenir et dans l'avenir de toute une région.