

Crise du Covid-19

La mobilisation s'organise autour d'un aéroport exsangue

Alors que le nombre de passagers est au plus bas, certains dénoncent un manque de soutien. Une association voit le jour.

Chloé Dethurens

Quelque 130 millions de francs. C'est le montant des pertes financières que devrait subir Genève Aéroport en 2020. Pour soutenir la plateforme, privée de 90,9% de ses voyageurs, une nouvelle association, portée par plusieurs organisations faïtières économiques de Suisse romande, est en train de voir le jour. Car pour certains, le soutien politique en faveur de Cointrin est insuffisant.

En effet, pour plusieurs acteurs de l'économie locale, il faut faire plus. «L'aéroport est pris en tenailles: il subit une crise conjoncturelle sans précédent du fait de la pandémie, mais aussi une menace structurelle puisqu'il sera davantage encore politisé par l'initiative acceptée l'an passé, regrette **Vincent Subilia, directeur**

général de la Chambre de commerce, d'industrie et de services de Genève (CCIG). Face à ces difficultés, un soutien économique fort est indispensable.»

Pour mobiliser autour de l'aéroport, **la CCIG** a réussi à fédérer diverses faïtières du monde économique de Suisse romande afin de fonder une nouvelle association de soutien, qui vise à «défendre les intérêts économiques de l'aéroport, lequel célèbre son 100^e anniversaire, et sans lequel Genève serait une aimable bourgade de banlieue, et non pas une capitale internationale», illustre **Vincent Subilia**. La structure, dotée d'un secrétariat permanent, devrait voir le jour en tout début d'année.

«Depuis le début de la crise, on n'entend pas le Conseil d'État sur ce sujet, regrette un administrateur. C'est le vide total. On a l'impression qu'il ne s'y intéresse pas.» Selon un proche de Cointrin, «Serge Dal Busco a beaucoup parlé des autoroutes cyclables et du stationnement ces derniers mois. L'aéroport, lui, est le parent pauvre de la mobilité alors qu'il est aux abois. Le risque, si l'on ne le soutient pas, c'est de se retrouver à terme avec un aérodrome de province à la desserte très ré-

duite.» D'autres interlocuteurs s'inscrivent néanmoins en faux. «L'aéroport est une institution autonome. En tant que telle, il est normal que le Conseil d'État le laisse travailler en toute indépendance», tempère un autre administrateur contacté.

«Un vaste éventail de scénarios est à l'étude dans le cas où la crise devrait perdurer.»

Ignace Jeannerat

Porte-parole de Cointrin

Qu'en est-il concrètement? L'État n'a accordé aucune aide directe à Cointrin, nous confirme Genève Aéroport (hormis les 10 millions accordés aux commerces de la structure par le Grand Conseil). Il n'a pas non plus renoncé à prendre sa part du bénéfice 2019, 42 millions de francs. «Mais le dialogue est constant», assure Ignace Jeannerat, porte-parole de Cointrin. Ce qu'affirme également le Département des infrastructures, qui chapeaute l'aé-

roport: une délégation politique du Conseil d'État rencontre régulièrement le conseil d'administration, alors qu'une structure composée des différents services financiers (Genève Aéroport et Canton) a été mise en place pour parler spécifiquement de budget. Au niveau fédéral, l'unique aide directe est constituée des mesures de RHT.

Mais la situation s'est aggravée ces derniers mois. En novembre, Genève Aéroport n'a pu compter que sur 9% de passagers par rapport à l'an passé. En 2021, la reprise ne dépassera pas les 60%, selon les prévisions de la plateforme annoncées jeudi. Le 8 décembre, le conseil d'administration, lui, a décidé de ne pas lancer de procédure de licenciements collectifs, compte tenu des diverses mesures d'économie prises. Mais si la relance ne devait pas avoir lieu, un plan social pourrait être décidé «en concertation avec les organisations représentatives du personnel». «Toute prévision au-delà de trois ou quatre semaines comporte un degré d'incertitude conséquent», relève Ignace Jeannerat. Qui précise qu'un «vaste éventail de scénarios est à l'étude dans le cas où la crise devrait perdurer».