

Genève & culture

Visite de l'exposition «SIDA- Une lutte en images», proposée par **Sandra Sunier** au MICR
Lire en page 23



STEEVE IUNCKER-GOMEZ

Genève Aéroport

Nouvelle année record avec 761 000 passagers en plus

Cointrin a encore accéléré sa croissance vertigineuse en 2016. Ce qui exacerbe ses défis

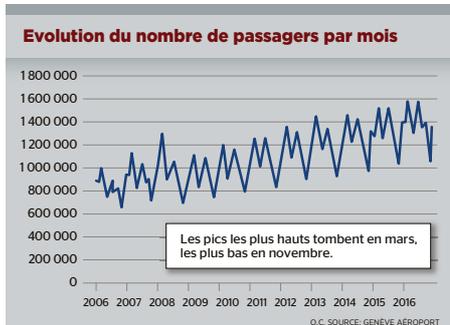
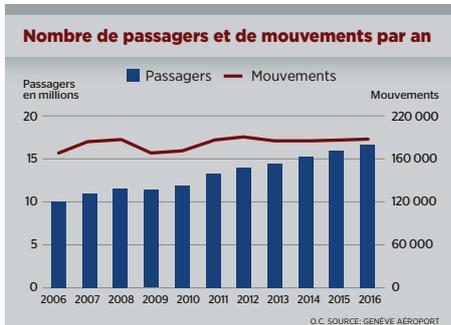
Richard Etienne

La hausse du nombre de passagers s'accroît à Cointrin. Genève Aéroport, dans son rapport annuel publié hier, indique avoir accueilli 16,5 millions de passagers en 2016. C'est 4,8% de plus que les 15,7 millions de 2015. Ou 761 419 personnes supplémentaires. Il faut remonter à 2011 pour observer une hausse plus forte encore.

A nouveau, EasyJet est le principal vecteur de cette croissance. La compagnie orange a franchi la barre des sept millions de personnes transportées au bout du lac (7 113 413), constituant une hausse de 5,9%. Le groupe britannique relie Genève à 75 destinations (contre 69 en 2015) et a accaparé 43,6% des passagers à Cointrin, un nouveau record. Swiss, en deuxième position, en a accueilli 14,4%, devant British Airways, Air France, Lufthansa et KLM.

Le fret aérien - cet indicateur économique observé - s'est montré plus volatil depuis la crise financière. L'an dernier, il a connu une forte hausse après avoir chuté en 2015. Financièrement, ce trafic génère d'excellents résultats. La plate-forme publie un chiffre d'affaires de 445,3 millions de francs - un record également - et un bénéfice net de 80,8 millions. L'entreprise recense, pour la première fois également, plus de mille employés (1002 à la fin de décembre).

Les transporteurs aériens parviennent pour l'instant à absorber



cette demande, sans trop augmenter les cadences. Le nombre de mouvements (atterrissages et décollages) est quasi stable. «Les appareils sont toujours plus gros ou plus remplis», indique André Schneider, directeur de Genève Aéroport. Une moyenne de 112 passagers a été recensée par mouvement

l'an dernier - encore un chiffre qui augmente chaque année depuis une décennie (voir infographie). Les technologies aident à remplir les avions et à serrer les rangs sur la piste. Elles composent avec la petite taille de la parcelle, qui limite le nombre d'appareils susceptibles de s'y baser. Son emplacement ur-

bain exclut toute possibilité d'agrandissement. Les compagnies d'aviation privées, qui jouent un rôle prépondérant à Cointrin (le deuxième aéroport d'Europe en la matière), sont de plus en plus contraintes de poser leurs jets ailleurs. Un cadre du leader du secteur, Netjets Europe,

indiquait dans nos colonnes la semaine dernière recourir aux aéroports de Lyon, Chambéry, Annecy, voire Sion, faute de place à Cointrin. Les représentants de Genève Aéroport disent «avoir des idées» pour y remédier, sans les préciser pour l'instant. Les défis vont s'exacerber. Selon une étude de l'Office

fédéral de l'aviation civile (OFAC), la demande en transport à Cointrin passera à 25 millions de passagers en 2030, ce qui représentera 235 000 mouvements par an. Soit près de 650 mouvements par jour, un toutes les 90 secondes.

Gros investissements
Pour faire face, l'aéroport investit de plus en plus. Quelque 162 millions de francs ont été mis sur la table l'an dernier, un montant jamais vu depuis de nombreuses années. Des travaux sont en cours (lire ci-contre). L'aile Est, de 520 mètres de long, est refaite. Elle sera utilisée pour les long-courriers et les court-courriers non Schengen. L'espace de l'aérogare sera aussi agrandi.

Le Brexit cause aussi des soucis à Cointrin, alors que Londres est la première destination des avions qui y décolle. Les droits pour voler vers la Grande-Bretagne doivent être renégociés, une mission remplie par l'OFAC. En attendant, les commerçants de la parcelle y perdent, alors que la livre a perdu de sa valeur par rapport au franc. «Les passagers britanniques achètent désormais plus côté britannique», relève André Schneider.

L'importance de l'aéroport serait cruciale pour l'économie de la région. Les deux tiers des entreprises sondées dans une récente étude de la **Chambre de commerce genevoise (CCIG)** indiquent que sa présence leur est utile. Outre-Atlantique, plusieurs études révèlent que le produit intérieur brut des villes situées aux alentours d'un aéroport tend à croître davantage.

«On a accumulé un retard en matière d'infrastructure»

● Entretien avec la présidente du conseil d'administration de Genève Aéroport, Corine Moinat.

Etes-vous prêts à accueillir 25 millions de passagers par an d'ici à 2030?

On a accumulé un retard en matière d'infrastructure que l'on doit rattraper. Le terminal 1 a été construit en 1968 pour accueillir 5 millions de passagers par an. On a dépassé les 16,5 millions en 2016. Les travaux d'avancement de la façade, qui seront finis à la fin de l'année, nous permettent

de gagner 1000 m² et apporteront de l'oxygène aux guichets d'enregistrement. On augmentera le nombre de passages pour la sécurité, qui subissent des congestions pendant les pics de fréquentation.

Comment se passent les travaux de l'aile Est?

L'entreprise suisse HRS a remporté la semaine dernière un appel d'offres pour un contrat de plus de 300 millions lancé cet automne pour réaliser le gros du bâtiment. Les travaux devraient

se terminer en 2020. Ces salles d'embarquement permettront de traiter les vols gros-porteurs.



Corine Moinat
Présidente du conseil d'administration de Genève Aéroport

Autre défi: les installations de tri des bagages, qui doivent être changées d'ici à 2022.

Pourquoi?
L'Office fédéral de l'aviation

civile nous impose cette date pour faire évoluer le système de sûreté d'une technologie 2D (comme une radiographie) à des images en 3D (comme une IRM). Il faut remplacer les installations actuelles sans interrompre le traitement des bagages car les passagers ne s'arrêteraient pas de voyager. C'est un défi aussi car les nouvelles machines sont plus volumineuses, alors que nous souffrons d'un manque de place. Mais nous avons une planification pour respecter les délais. **R.E.T.**

Lire l'éditorial en page une:
«Cointrin: l'envers de la médaille»

Le Club des patineurs de Genève craint pour sa survie

A la patinoire des Vernets, la structure s'inquiète de voir son temps de glace «drastiquement» réduit

Un tract, une lettre lue en début de séance mais aussi une motion déposée en urgence. Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'appel au secours du Club des patineurs de Genève (CPG) n'est pas passé inaperçu de la séance du Conseil municipal de la Ville de Genève d'hier soir. En cause, les changements d'horaires imposés au club par le Service des sports de la Ville, suite à la crise traversée par l'école de patinage aux Vernets.

«Jusqu'à fin janvier, le club et les enseignants se partageaient la glace l'après-midi», explique Sylviane Maulini, présidente du CPG. Or, comme le relève le club sur son site, «ces heures sont désormais gérées par les professeurs».

Au nombre de six, dont Stéphane Lambiel et Vanessa Gusmeroli. Le club dénonce, lui, «une réduction drastique» de son temps de glace. Celui-ci passant de 17 heures par semaine auparavant à 5 heures. Ces temps de glace étant réservés aux cours collectifs, le club affirme ne plus pouvoir offrir d'heures de patinage artistique à ses membres. A cela s'ajoute le fait que «pour les patineurs inscrits aux cours, il n'est plus nécessaire d'être membre».

Le CPG affirme avoir déjà perdu sept compétiteurs, dont cinq élites. «On assiste au démantèlement de notre club. Alors qu'il se portait très bien et était l'un des meilleurs de Suisse.»

Relayant les inquiétudes des dirigeants en plénière, le conseiller municipal MCG François Baertschi interroge: «Pourquoi s'acharne-t-on contre ce club?» Le CPG estime quant à lui que «la glace payée par le contribuable ne doit pas être commercialisée».

Une critique qui jette un froid entre la structure et Sami Kanaan, conseiller administratif en charge du Sport. Ce dernier rétorque que «la situation était nettement pire avant. Les professeurs ne payaient que 2500 francs par an

malgré un chiffre d'affaires conséquent. La coexistence entre toutes ces pratiques n'était pas satisfaisante. Nous avons mis de l'ordre.» Le magistrat affirme que, dans le cadre de cette vaste réorganisation, ses services ont demandé au club d'exprimer ses besoins en temps de glace. «Nous n'avons reçu leur réponse que la semaine passée.» Il rappelle enfin que le club, comme tous les adeptes de patinage, est victime du manque de glace à Genève. En atteste le fait que «des premiers entraîneurs des enfants débutent à 6 h du matin».

Le débat n'est pas clos puisque la motion d'urgence déposée par le PLR a été soutenue par tous les partis, excepté le PS. **Marie Prieur**

PUBLICITÉ



Journée de droit du travail

Organisée par
M^e Gabriel Aubert
Mardi 30 mai 2017

Informations et inscriptions:
www.jdt-aubert.ch