

GENÈVE

N° 3 européen de l'aviation d'affaires

Le nombre d'emplois directs et indirects liés à cette activité s'élève autour de 6500. Les multinationales, les banques et le négoce représentent environ 90% du marché. Par Jean-Philippe Buchs

Gâce aux activités économiques à haute valeur ajoutée et à la présence de nombreuses organisations internationales, Genève est devenu un centre incontournable pour les acteurs de l'aviation privée. Son aéroport est le numéro trois en Europe avec 34'529 mouvements en 2022 derrière Paris Le Bourget et Nice Côte d'Azur. Publié par The European Business Aviation Association (EBAA), ce classement se fonde sur le nombre de décollages et d'atterrissages des appareils (Pilatus, Embraer, Dassault, etc.) qui sont fréquemment utilisés par les compagnies aériennes de la branche pour les vols d'affaires, diplomatiques, sanitaires, etc.

Comme dans les autres aéroports européens, les vols commerciaux opérés par des compagnies privées jouent un rôle clé avec une part de marché de 64%. Il faut y ajouter le trafic réalisé par les flottes d'avions en mains des entreprises. La gamme d'offres permet aux clients de pouvoir se déplacer rapidement et de manière flexible en fonction de leur propre besoin.

«Pour nos membres, les entrepreneurs et les membres du top management des entreprises constituent notre marché principal. Les multinationales suisses et étrangères, les banques et les acteurs du négoce, soit trois branches d'activités, représentent, à hauteur d'un tiers pour chacune d'elles, environ 90% du marché», observe Walter Chetcuti,

président de l'Association genevoise d'aviation d'affaires, dont les membres comptent environ 1100 collaborateurs. Si nous extrapolons les données publiées dans une étude nationale parue en 2022, le nombre d'emplois directs et indirects liés à cette activité s'élèverait autour de 6500 pour Genève.

LA FRANCE DEVANT LE ROYAUME-UNI

Avec 95% du trafic d'affaires total, la Suisse et l'Europe constituent les principales destinations au départ de Genève. Par pays, la France distancie largement le Royaume-Uni et l'Italie. Et par aéroport, Paris Le Bourget devance Nice Côte d'Azur et Farnborough. «La présence de Nice ne me surprend pas. Elle s'est positionnée comme ville de congrès avec plus de 300 événements professionnels par an, dont les participants viennent en avion», indique Walter Chetcuti.

Selon l'Aéroport de Genève, qui sera dirigé par Gilles Rufenacht dès l'automne 2024, les vols d'affaires sont plus importants que ceux calculés par EBAA. Basé sur les standards de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), son décompte, qui prend en compte tout le trafic hors vols de ligne et charters, indique 45'194 mouvements pour 2022. Soit 10'165 de plus, probablement en raison de la sous-estimation du nombre de vols diplomatiques, militaires, de formation et d'entraînement dénombrés par EBAA. L'intérêt de cette statistique réside

905

Le nombre d'aéroports connectés

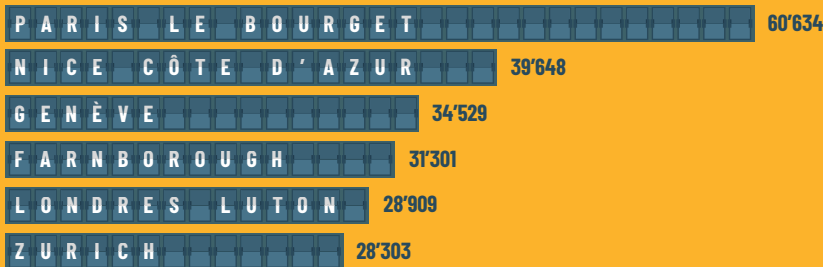
95%

La part du trafic à destination de la Suisse et de l'Europe

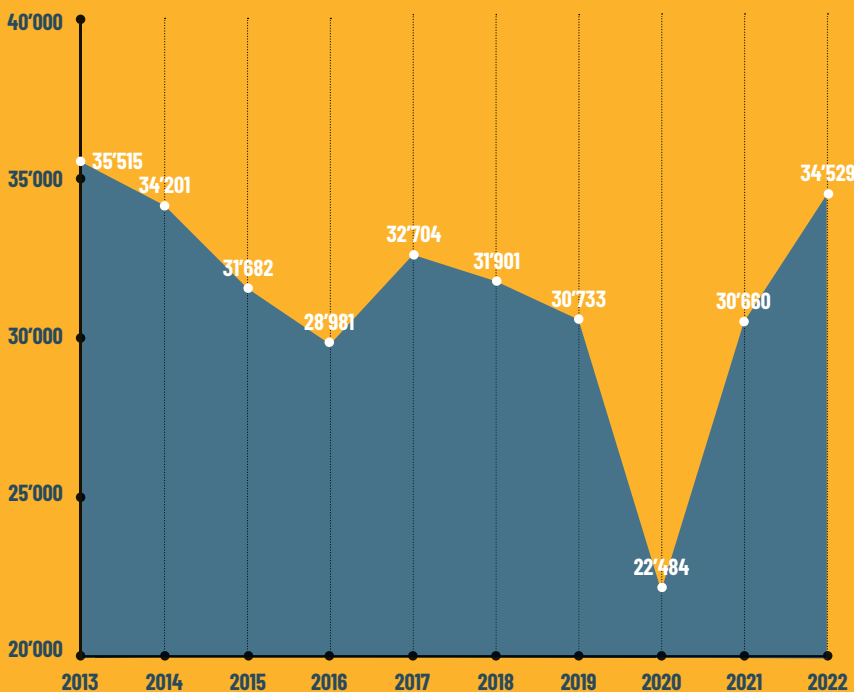
LE HUB GENEVOIS EN QUELQUES CHIFFRES

L'AÉROPORT DE GENÈVE, N° 3 EN EUROPE

Selon le nombre de mouvements d'avions* en 2022

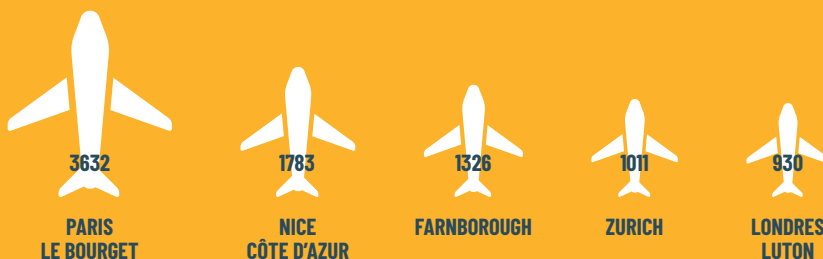


LE NOMBRE DE VOLS* A ATTEINT EN 2022 UN PIC EN DIX ANS



PARIS, PREMIÈRE DESTINATION DEPUIS GENÈVE

Principales destinations, selon le nombre de mouvements d'avions* en 2022



*Mouvements = atterrissages et décollages
Source: The European Business Aviation Association

dans le fait qu'elle publie le nombre de passagers des vols privés. En 2022, il s'est élevé au total à 82'853. Ce qui représente un pic depuis dix ans.

Pour l'Aéroport de Genève, ce marché constitue une source de revenu. Si les recettes sont négligeables au niveau de la taxe prélevée sur les passagers au départ (moins de 1%), elles atteignent 17% pour les redevances calculées sur le poids des avions. «L'aviation d'affaires est déterminante pour l'attractivité et la vitalité du tissu économique régional. L'Aéroport de Genève doit être à l'écoute de ses besoins et lui attribuer la place qui lui revient. Il conviendra d'être vigilant afin d'éviter que ce secteur ne devienne le parent pauvre de l'infrastructure aéroportuaire», insiste Vincent Subilia, directeur de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève.

DIALOGUE DIFFICILE AVEC BERNE

Alors que les projections prévoient une progression du trafic de 30% sur le plan national d'ici à 2030, le développement de l'aviation d'affaires à Cointrin doit relever plusieurs défis. À commencer par la cohabitation qui peut s'avérer complexe aux heures de pointe entre les vols de ligne et les vols privés en raison de l'existence d'une seule et unique piste de décollage et d'atterrissage. Or, l'Aéroport n'envisage pas d'augmenter les capacités. «Nous réfléchissons toutefois aux conditions à offrir à cette aviation dans les prochaines années pour maintenir cette activité importante pour la Genève internationale et l'économie de la région», affirme son porte-parole, Ignace Jeannerat.

L'indifférence de la Confédération inquiète aussi. «Le dialogue est difficile avec l'Office fédéral de l'aviation civile qui a tendance à oublier les besoins de l'économie romande», regrette Walter Chetcuti. De même, la saturation de l'autoroute et des routes en direction de Cointrin préoccupent les acteurs, car la rapidité pour se rendre à un rendez-vous d'affaires est la clé de l'aviation privée. «Trop excentrée, Payerne n'est pas une alternative à Cointrin», relève Walter Chetcuti. Enfin, la décarbonation des appareils reste un challenge. Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, le Parlement européen vient d'approuver un règlement obligeant les fournisseurs de kérosène à fournir aux aéroports une part toujours plus importante de carburant durable (de 2% en 2025 à 70% en 2050). ■