Abo **Aviation d'affaires**

# À Genève, des jets privés aux vols parfois très courts

Des dizaines de déplacements effectués par des avions suisses de ou vers Cointrin durant l'année 2022 ont duré moins d'une heure. Des trajets «très minoritaires» mais nécessaires, selon les compagnies.

Chloé Dethurens

Publié: 23.09.2022, 06h31
Mis à jour: 23.09.2022, 08h53

82

Un jet privé sur le tarmac et devant le Mont-Blanc. En un an, le nombre de vols privés a augmenté de 35% à Genève.
KEYSTONE

L'aviation d'affaires a de beaux jours devant elle. À Genève, le nombre de vols a grimpé de 35% par rapport à la même période de l'an passé, selon un rapport récent de l'association faîtière européenne. À l'heure où les préoccupa-

tions environnementales ne cessent de prendre de l’ampleur, la «Tribune de Genève» a analysé les trajets des jets privés immatriculés en Suisse ayant transité par l’aéroport de Cointrin.

Avec un constat: des dizaines de vols sont de très courte durée et ne rejoignent pas toujours des destinations dites «d’affaires». Mais cela resterait «anecdotique» et surtout «nécessaire», selon les compagnies privées.

L’Association européenne de l’aviation d’affaires (EBAA) estime à 48 le nombre de départs quotidiens d’avions d’affaires depuis Cointrin, et à 25’000 le nombre de vols cette année, jusqu’au mois d’août. Où vont ces jets? Surtout à Paris (2300 vols depuis le début de l’année), à Nice (1200) et à Londres (933). Mais il est difficile d’obtenir des chiffres plus précis: nombre de jets privés, appartenant à des compagnies taxis ou à des particuliers, sont immatriculés à l’étranger. Notamment sur des îles (île de Man, Guernesey, Malte), au Luxembourg et au Portugal.

## Paris en tête

Pour tenter d’avoir une idée plus fine des destinations et de la durée de ces vols atterrissant ou décollant de Genève, nous avons retracé les déplacements en 2022 de dizaines d’avions privés immatriculés en Suisse, dont on trouve la liste exhaustive auprès de l’Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Pour sélectionner les jets d’affaires et exclure les aéronefs médicaux, militaires ou encore les petits avions, nous avons suivi les critères de l’Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne. Leur temps de trajet a ensuite pu être déterminé à l’aide du site Flightradar (même si certains avions y échappent).

Bien sûr, ces jets suisses rejoignent de nombreuses destinations lointaines (Los Angeles, New York, Buenos Aires). Mais il apparaît que des centaines de vols retracés depuis janvier sont de très courte durée: la destination phare de cette aviation privée est en effet Paris-Le-Bourget, une ville pourtant facilement accessible en train, avec 60 vols d’avions suisses depuis le début de l’année. Des aéroports également proches sont régulièrement rejoints par ces jets privés helvétiques: Nice (94 vols), Bâle-Mulhouse (45 vols), Zurich (plus de 130) en font partie.

Mais il y a encore plus court. Une liste plus exhaustive de 1700 vols privés suisses effectués jusqu’en août dernier, établie par l’Association des riverains de l’aéroport (ARAG), le confirme, même si tous les trajets n’y sont pas répertoriés (certains vols tentent de ne pas être traqués): des dizaines d’avions rejoignent depuis le début de l’année Grenoble, Lyon, Sion, Lausanne, Payerne, Buochs, Annecy, Cannes ou encore Saint-Moritz, luxueuse destination de loisirs, mais aussi d’affaires.

## Credit Suisse ou Patek Philippe

Des villes italiennes comme Milan, Brescia, Pise ou Gênes figurent aussi parmi les destinations brèves des avions suisses. Ainsi, au moins 167 vols d'une durée de treize à cinquante-neuf minutes ont pu être extraits pour 2022, et probablement plus de 300 selon la liste de l'ARAG (et évidemment encore plus si l'on prend les jets privés étrangers). On remarque aussi la mention régulière de vols vers des destinations dites «de loisirs», comme Ibiza, Palma, Saint-Tropez ou Cannes.

Ces jets sont en majorité affrétés par des compagnies aériennes privées, basées à Genève ou ailleurs en Suisse. Mais on trouve aussi des propriétaires privés, comme des entreprises ou des particuliers. À l'image de la compagnie MSC, qui n'a pas répondu à nos sollicitations. Deux de ses jets ont effectué au moins une quarantaine de vols très courts durant l'année, notamment vers Gênes, Lyon ou Milan.

Rolex, Credit Suisse ou Patek Philippe font aussi partie des utilisateurs. Des destinations très lointaines sont répertoriées, mais parfois aussi des vols plus courts pour Zurich, Saint-Gall, Nice ou Ibiza. Certaines fondations ont aussi leurs appareils. L'une d'elles, basée à Genève, a affrété plusieurs vols pour Saint-Moritz.

## Maintenance et positionnement

Selon les compagnies contactées, ces trajets courts seraient minoritaires et, pour les plus brefs, il s'agirait de vols de maintenance ou de positionnement, dans le but de rejoindre un autre aéroport, parfois sans passagers. «Ils représentent une infime minorité, car la moyenne de la plupart des vols se situe entre une heure trente et quatre heures», indique Stefano Albinati, CEO d'Albinati Aeronautics.

Ces brefs trajets représenteraient 3% des vols de l'une des compagnies contactées, Haute Aviation. «Si c'est ce que le client veut, nous le faisons, indique son service de communication. Nous positionnons ainsi des avions, ou nous accueillons des clients pour continuer leur voyage. C'est notre travail.» Si une partie des trajets représentent en effet des escales vers des destinations plus lointaines, pour d'autres, il s'agit bien du but final.

## Rapides et discrets

Or, pour les experts du domaine, ces trajets ont toute leur utilité. «Nonante pour cent des vols d'affaires sont privilégiés par les entreprises pour leur rapidité, mais aussi pour leur discrétion, indique Philippe Meyer, consultant aéronautique. Il est possible de travailler en vol en toute confidentialité, ce qui ne serait pas envisageable dans un TGV, par exemple.»

Walter Chetcuti, président de l'Association genevoise d'aviation d'affaires, confirme: celle-ci permettrait «des horaires flexibles, des itinéraires compliqués, une confidentialité totale, permettant que presque 100% du temps de

voyage soit du temps de travail utile». Depuis la pandémie, certains industriels effectueraient aussi davantage de télétravail depuis leurs destinations de loisirs, comme Ibiza, Palma ou Saint-Tropez, qui figurent également souvent dans la liste des destinations opérées depuis Genève.

Mais gagne-t-on vraiment du temps par rapport au train, qui fait arriver le voyageur au centre-ville dans certaines gares? Oui, nous répondent différents interlocuteurs. Notamment car le processus d'embarquement est plus rapide que pour les vols réguliers. «On se présente vingt minutes avant le décollage, on vous transfère sur la piste, c'est très rapide», indique un utilisateur fréquent. Selon un rapport de la Swiss Business Aviation Association, le voyageur privé gagnerait deux heures sur son trajet.

Une compagnie interrogée va dans le même sens: «Les aéroports les plus utilisés par l'aviation d'affaires sont plus petits, peu fréquentés, pas ou très peu desservis par l'aviation de ligne, et offrent un meilleur accès au centre des grandes villes ou permettent de rejoindre rapidement des localités excentrées et difficilement accessibles autrement.»

## Pas exorbitant

Suivant la configuration du voyage, les prix ne seraient d'ailleurs pas si exorbitants. «L'aviation d'affaires s'est démocratisée, l'image bling-bling qu'elle a pu renvoyer est désormais marginale», relève Vincent Subilia, directeur général de la Chambre genevoise de commerce, d'industrie et des services (CCIG), initiateur d'AERIA+ (Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante).

«Il y a un véritable besoin pour la desserte des aéroports périphériques en particulier. Imaginez que vous devez vous rendre dans une ville avec plusieurs collaborateurs, tôt le matin, pour laquelle il vous faut transiter par trois aéroports. Le prix n'est pas forcément plus élevé avec un avion privé. Et c'est sans compter sur les impacts majeurs sur la région, en termes d'emplois et de revenus», relève-t-il.

Selon la Swiss Business Aviation Association, le trafic générerait 34'000 emplois indirects et directs, et représenterait 1% du PIB du canton. «Toutes les études indépendantes montrent que l'aviation d'affaires fait vraiment partie des conditions-cadres autant pour accueillir et conserver de grandes entreprises internationales que pour rester un pôle diplomatique.»

## «Le boom des avions privés est un non-sens»

Pour les défenseurs de l'environnement, la situation actuelle n'est plus acceptable. «Le boom des jets privés est un non-sens, après un été si sec en raison du climat, relève Lisa Mazzone, présidente de la Coordination régionale pour

un aéroport urbain respectueux de la population et de l'environnement (Carpe). Les nuisances que génèrent ces vols courts pour notre région, alors qu'il existe des alternatives ferroviaires, sont problématiques. Pour les destinations plus lointaines, on a vu avec l'enterrement de la reine d'Angleterre que même les plus grands de ce monde peuvent voyager sur des vols de ligne.»

Cet été, l'ARAG a écrit à plusieurs compagnies de jets privés, en demandant de lui communiquer les mesures prises pour minimiser les émissions de carbone et le bruit de leurs avions. Une seule compagnie a répondu, en disant qu'à la demande des clients, il est possible d'instaurer un programme d'utilisation de carburant moins polluant. Plusieurs sociétés de taxis nous ont affirmé l'avoir mis en place. Toutes ces entreprises indiquent que, globalement, les vols d'affaires ne représentent que 0,04% des émissions de gaz à effet de serre.

Sur son site internet, l'Association genevoise d'aviation d'affaires (AGAA) précise que le secteur s'est démocratisé et a généré un phénomène, le «coavionnage», où plusieurs passagers partagent un avion. «Il est ainsi désormais possible d'emprunter un vol privé à quatre pour un prix équivalent à la classe affaires d'un vol commercial dans un rayon de 2000 kilomètres, indique l'association. Des vols de courte durée dont les prix ne cessent de baisser, en raison de la demande grandissante depuis plus de deux ans.»

N'y a-t-il pas de volonté de limiter ces vols à Cointrin? «Genève Aéroport opère dans le cadre fixé par le législateur et le régulateur, répond Ignace Jeannerat, porte-parole. Comme exploitant de la plateforme, nous agissons selon des règles précises et n'avons donc pas la compétence de «sélectionner», de refuser ou d'agir selon des critères différents des règles fixées par le régulateur.»

**Chloé Dethurens** est journaliste au sein de la rubrique genevoise depuis 2019. Elle écrit pour la Tribune de Genève depuis 2007. Plus d'infos

Vous avez trouvé une erreur? Merci de nous la signaler.

**82 commentaires**