

Date de dépôt: 2 septembre 2002

Messagerie

Rapport

de la Commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi de M^{me} et MM. Christian Grobet, Pierre Vanek, Rémy Pagani, Salika Wenger et Jean Spielmann modifiant la loi sur l'aéroport international de Genève (H 3 25)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapporteur: M. Alain-Dominique Mauris

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie a examiné le PL 8568 lors de sa séance du 15 avril 2002. Cette commission est présidée par M. Alain Charbonnier. Assistent à la séance : M. Carlo Lamprecht, président du DEEE, M. Christian Goumaz, directeur des affaires juridiques du DEEE. Le procès-verbal est rédigé par M^{me} Anne-Marie Fiore.

Préambule

Bien que le sujet traité par ce projet de loi ne soit plus d'actualité, la commission décide quand même de se livrer à une discussion s'y référant et surtout de prendre connaissance de la nouvelle situation de Swissport, après son rachat par la société anglaise Candoovers.

Un des auteurs du projet de loi et membre de la Commission de l'économie présente brièvement celui-ci. Il développe ses arguments dans son rapport de minorité quant au maintien dudit projet.

Auditions

M. Hochuli

Il est responsable de Swissport Genève, société juridiquement indépendante, dont l'actionnaire est Swissport International qui appartient à 100 % à Candovers.

L'activité de Swissport est l'assistance aux passagers, embarquement, débarquement, chargement et déchargement des avions, fret et nettoyage de l'intérieur des avions. La société compte 1000 collaborateurs, soit 600-650 postes à 100%. Le chiffre d'affaires est d'environ 100 millions par année. Il y a un léger recul (-8%) des activités suite à la crise. Il n'y a pas eu de licenciements économiques, actuellement du personnel est engagé.

Swissport s'occupe de plusieurs compagnies, dont Swiss, à l'exception d'EasyJet et des compagnies prises en charge par Jet Aviation.

Il semble que Swiss aurait manifesté son intention de reprendre une partie des activités de Swissport. Il s'ensuit une comparaison avec Kloten, mais là Swiss possède son propre terminal.

M. Hochuli nous brosse une description du type de personnel qui travaille pour Swissport et des nouveaux engagements effectués.

Enfin, M. Hochuli estime que le PL 8568 va à l'encontre de ce qui se pratique aujourd'hui. Si l'aéroport reprenait les activités de handling, il serait juge et partie. Il relève tout de même qu'il est fréquent que la compagnie nationale s'occupe du service passagers dans son pays.

M. Jobin, directeur général de l'aéroport de Genève

M. Jobin a préparé à l'attention des commissaires un exposé sur « *ce qu'est l'aéroport* » : L'aéroport délivre des concessions aux prestataires de services qui exercent les activités de manutention des bagages et d'assistance aux passagers. Une directive de l'Union européenne stipule qu'il faut deux prestataires de services indépendants l'un de l'autre et indépendants de l'exploitant de l'aéroport pour que la concurrence puisse jouer.

L'exploitant de l'aéroport ne peut donc pas assurer l'assistance aéroportuaire. A l'AIG, il y a deux sociétés de handling, Swissport et Jet Aviation, et depuis une année EasyJet qui effectue son propre handling.

Depuis 1994, l'AIG est devenu un établissement public autonome. Par rapport au PL 8568, l'AIG n'envisage pas de racheter Swissport. D'une part, l'activité se poursuit et n'est plus menacée, même les syndicats ont approuvé ce rachat. D'autre part, la directive de l'Union européenne ne le permet pas. Ce projet n'est plus d'actualité.

A une question sur le contrôle des bagages de soutes, M. Jobin explique que, depuis l'été 2001, l'Office fédéral de l'aviation civile applique une directive mondiale instituant le contrôle complet des bagages ; 120 personnes assurent cette activité.

La discussion des commissaires porte sur l'actualité du projet de loi. Le vote d'entrée en matière est refusé.

Sur 15 présents :

Pour : 2 (AdG)

Contre: 12 (2 S, 3 L, 2 R, 2 Ve, 1 UDC, 2 PDC)

Abstention: 1 (S)

En conséquence, la majorité de la Commission de l'économie vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de refuser l'entrée en matière de ce projet de loi.

Projet de loi (8568)

modifiant la loi sur l'aéroport international de Genève (H 3 25)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Article 1

La loi sur l'aéroport international de Genève, du 10 juin 1993, est modifiée
comme suit :

Art. 41A Reprise d'activités concédée (nouveau)

Au cas où la société SAirGroup décide de renoncer à tout ou partie des
activités d'intendance qu'elle assume en relation avec l'exploitation de
l'aéroport de Cointrin à travers sa filiale Swissport, soit par le transfert des
activités ou par la cession des actions de Swissport à une autre société, ces
tâches seront reprises par l'aéroport qui proposera à cette fin de réengager le
personnel de Swissair qui leur est affecté.

Article 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la
Feuille d'avis officielle.

Date de dépôt : 2 septembre 2002

Messagerie

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapporteur: M. Rémy Pagani

Mesdames et
Messieurs les députés,

Swissport international a été racheté dernièrement par la multinationale financière anglaise Candover. Swissport Genève fait désormais partie d'un vaste groupe financier qui n'a qu'un seul but : valoriser des entreprises et les revendre pour réaliser de substantiels bénéfices.

Contrairement à ce que pense la majorité de la Commission de l'économie, le sort de Swissport Genève n'est pas réglé. Le secteur de l'aviation est aujourd'hui soumis à des fluctuations économiques importantes et extrêmement dangereuses. On peut, sans beaucoup de risques de se tromper, en déduire que la transnationale Candover n'aura qu'un seul objectif : se débarrasser rapidement de cette entreprise dès qu'elle aura atteint une masse critique intéressante pour des placements financiers encore plus lucratifs.

Le projet de loi qui a été déposé par l'AdG, en pleine débâcle de la compagnie d'aviation Swissair, se voulait à la fois une solution concrète aux difficultés que traversait l'aéroport de Cointrin et un objet de réflexion sur le devenir de la maîtrise d'un aéroport pour une collectivité régionale. En refusant l'entrée en matière sur ce projet de loi, la Commission de l'économie a répondu négativement à la solution pragmatique proposée et s'est interdit toute réflexion dans ce domaine, laissant ainsi « les lois du marché œuvrer ».

Tirer les leçons d'une catastrophe économique nationale

Qui pouvait imaginer avant la désarticulation du groupe Swissair que cette catastrophe aurait lieu et surtout qu'elle mettrait en péril l'aéroport de Zurich. De cette réalité une leçon doit être tirée : la dérégulation du marché

mondial permettant toutes les dérives, nous ne sommes pas à l'abri d'une autre catastrophe qui viendra irrémédiablement placer à la périphérie du trafic aéroportuaire international les deux aéroports situés dans notre pays. C'est pourquoi des mesures énergiques doivent et devront être prises, tant pour garantir la continuité du fonctionnement de ces aéroports, que pour garantir la desserte aérienne des principales villes dans le monde à partir de nos régions.

Ce n'est sûrement pas en dilapidant 2,4 milliards de francs de l'argent public pour créer une compagnie d'aviation dite « Swiss », avec les mêmes responsables et sur les mêmes bases financières que Swissair, que l'on pérenniserait cette activité. Seule une compagnie nationale de service public pourra garantir l'existence des relations commerciales et touristiques de notre pays dans le monde. De même, la maîtrise par les collectivités publiques de l'ensemble des services destinés aux passagers est une nécessité.

Privatiser les bénéfices et socialiser les pertes

La maîtrise du trafic aérien et de toutes les activités aéroportuaires passe par des choix démocratiques et, malheureusement, les décisions prises ces dernières années vont à l'encontre de cette condition. L'aéroport de Zurich a été privatisé et, à Genève, un projet de loi visant le même objectif est traité à la Commission de l'économie. Cette stratégie consistant à privatiser les bénéfices des aéroports quand les affaires vont bien et à collectiviser les pertes quand les affaires vont mal ne permet pas de pérenniser sur le long terme cette activité, notamment en investissant dans les infrastructures.

A ce titre l'exemple de Zurich est frappant. En effet, les énormes investissements qui ont été réalisés après la privatisation ont mis à genoux cette entreprise lorsque la conjoncture économique s'est retournée. Les pertes considérables que continue à essuyer cet aéroport une année après la disparition de SAirGroup devront bien un jour ou l'autre être épongées par quelqu'un !

Imposer le transfert modal

Si l'on considère que l'ensemble des émissions de polluants de l'aéroport est aujourd'hui sous contrôle, il n'en reste pas moins que l'intensification des mouvements d'avions ne fait que participer à l'augmentation des rejets de gaz carbonique dans l'atmosphère. Les engagements internationaux pris lors du sommet de Rio de Janeiro et, plus récemment, de Kyoto, vont conduire de nombreux gouvernements à imposer, à terme, des limitations drastiques dans

les transports aériens, afin de réduire les émissions de CO₂. Dans ces conditions, on ne peut croire que cette limitation sera décrétée par la direction des aéroports sans qu'elle ne soit imposée par des forces politiques.

Sachant que la seule alternative aux transports aériens continentaux de moins de 1000 km reste le transfert modal (chemin de fer, transports en commun routiers, etc.), la responsabilité de la mise en place d'une politique coordonnée des transports reviendra sans nul doute aux autorités publiques. Ainsi, à ce titre aussi, la maîtrise de l'ensemble des activités aéroportuaires par les collectivités publiques est incontournable.

Un projet de loi qui reste d'actualité

Si l'on entre un peu plus dans le concret de cette affaire, on s'aperçoit que la perte de maîtrise par les pouvoirs publics de l'ensemble du système informatique ainsi que de celui des tapis roulants qui acheminent les bagages, aurait pu provoquer un début de chaos y compris à Genève. En effet, pour empêcher la paralysie de l'aéroport, il devenait impossible de laisser partir en faillite Swissport, propriétaire des tapis roulants, ainsi qu'Atraxis qui maîtrise l'ensemble du système informatique. Les responsables de l'aéroport de Genève l'ont bien compris, car aujourd'hui ils tentent de racheter l'ensemble des tapis roulants et de maîtriser le système informatique.

A notre avis ces mesures vont dans le bon sens, mais sont loin d'être suffisantes pour réellement maîtriser cet outil industriel qu'est un aéroport.

Pour toutes ces raisons nous vous proposons, Mesdames et Messieurs les députés, l'amendement suivant au PL 8568-A :

Art. 41 A Reprise d'activités concédées (nouveau)

Au cas où la société Candover décidait de revendre l'entreprise Swissport Genève soit par le transfert des activités ou par la cession d'actions à une autre société, ces tâches seront reprises par l'aéroport qui devra proposer à cette fin le réaménagement du personnel qui leur est affecté.

En effet, nous ne comprenons toujours pas comment il a été possible à SAirGroup, et notamment au commissaire au sursis concordataire, de mettre en vente cette activité, alors qu'elle résulte d'une concession accordée par l'aéroport de Genève. Autrement dit, cette activité n'appartient pas en tant que telle à Swissport, mais dépend bel et bien de notre aéroport.

Au vu de ces explications, le rapporteur de minorité vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à entrer en matière sur le présent projet de loi et à le voter avec l'amendement proposé.