

Date :12 Septembre 2020  
Média : Tribune de Genève

## Face à la loi CO<sub>2</sub>, les jets d'affaires redoutent le K.-O.

Près d'un tiers de jets en moins arrivent à Genève cette année en raison de la pandémie. À Berne le parlement met la dernière touche à une redevance qui menace de doubler les taxes d'atterrissage.

Touchée de plein fouet par six mois de paralysie des déplacements intercontinentaux pour cause de pandémie, l'aviation d'affaires, qui ne s'est jamais remise de la grande crise financière de 2008, voit avec crainte la nouvelle taxe écologique en discussion au parlement. Selon plusieurs acteurs du secteur, cette redevance, sous sa forme actuelle, porterait un coup sévère à l'activité de Cointrin, troisième destination des jets en Europe, après Paris-Le Bourget et Nice.

Les données fournies vendredi par WINGX, un bureau d'études de marché travaillant avec l'association européenne du secteur (l'EBAA), montrent que cette année les atterrissages d'avions d'affaires à Genève sont inférieurs de près de 28% à ceux de 2019.



### 500 à 5000 francs de taxes par vol

À Berne, durant la navette entre les deux chambres du parlement de la nouvelle loi visant à restreindre les émissions de CO<sub>2</sub> du pays, les élus du Conseil national ont maintenu jeudi le projet d'imposer une redevance de 500 à 5000 francs sur les appareils d'affaires, suivant leur taille et la distance parcourue. À titre de comparaison, la taxe «incitative» prévu pour le passager d'une compagnie aérienne atteindrait entre 30 et 120 francs par billet.

La disposition doit repasser devant les parlementaires du Conseil des États, qui n'avaient pas suivi la Chambre basse sur ce point lundi dernier. Les représentants des cantons, soucieux de soutenir des aéroports locaux comme Berne-Belp ou Sion, avaient limité cette redevance à 500 francs.

### Vol détourné vers Annecy?

Poussé dans les cordes par le coronavirus, le secteur, dont les représentants de la Swiss Business Aviation Association

Date : 12 Septembre 2020

Média : Tribune de Genève

[SBAA] se sont réunis vendredi matin à Genève, craint d'être mis K.-O. par ce tour de vis. La redevance prévue irait de 500 francs pour un appareil de 15 tonnes – soit un peu plus petit qu'un Dassault Falcon 2000 de douze places – à près de 5000 francs pour les gros biréacteurs long-courriers Bombardier de plus de 50 tonnes. Cela conduirait à multiplier par près de deux les taxes d'atterrissage des plus gros jets, qui tournent actuellement entre 7000 et 10'000 francs.

«Cette mesure est mal conçue – si le but est d'allouer un montant pour compenser les rejets de gaz à effet de serre, pourquoi ne pas taxer la consommation de kérosène ou le nombre d'heures de vol, selon le principe du pollueur-payeur du système européen CORSIA?» s'interroge un responsable d'une société genevoise à laquelle est confiée l'exploitation de vingt-quatre appareils. À ses yeux, une taxe CO<sub>2</sub> en l'état poussera les plus gros jets se rendant à Genève – et leurs clients fortunés – à atterrir à Annecy-Meythet ou Lyon-Bron. Quitte à finir en hélicoptère.

## Un tiers d'activité a disparu

«La vague actuelle de nouvelles mesures de quarantaine et de restrictions de voyage aura un effet dévastateur sur le marché», prédit Eymeric Segard, directeur général de **LunaJets**. Ce dernier rappelle que l'activité du secteur plonge déjà d'un tiers depuis le début de l'année en Europe, «avec un recul encore plus important des recettes». **LunaJets** dit être parvenu à limiter la baisse de son activité à -18%.

## «Septembre sera un dur retour à la réalité»

Eymeric Segard, LunaJets

Selon le responsable de cette société qui se présente comme le plus grand courtier européen de vols en jets privés, «septembre sera un dur retour à la réalité», après un été où le report sur l'aviation d'affaires des passagers les plus aisés des lignes régulières a permis de limiter les dégâts. «La demande émanant des entreprises – les sept dixièmes de l'activité de septembre à Noël – est faible, malgré les prix les plus bas jamais atteints pour les allers-retours en journée ou les liaisons transatlantiques», poursuit le patron d'une société qui a organisé 6000 vols l'an dernier.

«Les nombreux vols intra-européens commandés cet été ont laissé un temps croire que cela pouvait repartir... mais sur les liaisons transcontinentales c'est le calme plat», confirme le patron d'une autre entreprise. «La crise est encore plus forte qu'en 2009 et cette fois il ne s'agit pas que d'une bulle financière balayant ceux qui spéculaient à crédit sur des avions; des mesures sanitaires décidées d'un point à l'autre du globe dissuadent les déplacements», poursuit ce dernier.

Pour l'instant les restructurations et les suppressions d'emplois se font derrière le rideau. Mais les acteurs du secteur sont unanimes. Après PrivatAir en 2018 et l'américain JetSmarter en 2019, d'autres enseignes en vue ne pourront éviter un atterrissage brutal si la paralysie persiste. Selon un rapport de l'EBAA datant de 2018, plus de 1200 personnes travaillent dans l'aviation d'affaires à Genève, un effectif qui dépasse 4700 emplois en ajoutant prestataires et sous-traitants.

**Tribune de Genève - Pierre-Alexandre Sallier, 12 Septembre 2020**

<https://www.tdg.ch/face-a-la-loi-co2-les-jets-daffaires-redoutent-le-k-o-136602073499>