

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 168-2018
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.531

Déposée le: 03.09.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: de Meuron (Thun, Les Verts) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Oui 06.09.2018

N° d'ACE: 1101/2018 du 24 octobre 2018
Direction: Direction de l'économie publique
Classification: –



Après l'immobilisation au sol des avions de SkyWork, il faut arrêter de subventionner l'agrandissement de l'aéroport de Belp !

La majorité du Grand Conseil a approuvé le crédit de plus de deux millions de francs destiné à la quatrième étape d'agrandissement de l'aéroport de Belp au mois de mars 2018. En toile de fond de tout cela : les conséquences néfastes de l'aviation, la baisse du nombre de passagers et passagères et une immobilisation au sol des avions de la compagnie aérienne SkyWork évitée de justesse en 2017. Les Verts avaient catégoriquement rejeté le crédit et critiqué l'utilisation de l'argent des contribuables pour venir en aide au trafic aérien, principalement privé, de l'aéroport. Même sous un angle purement économique, l'agrandissement planifié est discutable, car on peut supposer qu'il n'est pas possible d'exploiter le trafic aérien au départ de Berne de manière aussi rentable que l'aéroport le souhaite. L'immobilisation au sol des avions de SkyWork et la déclaration du directeur général de Swiss, qui exclut une reprise, l'aéroport et la région de Berne étant selon ses dires tout bonnement trop petits, viennent confirmer cette hypothèse.

L'immobilisation au sol des avions de SkyWork entraîne une perte de 60 pour cent des vols et d'un tiers du chiffre d'affaires de l'aéroport. Il faut se demander si l'agrandissement qui a été prévu (quatre hangars pour l'aviation légère, un grand hangar, des abris et une voie de circulation) peut être effectivement réalisé. Les Verts et les associations de défense de l'environnement ont toujours remis en question l'utilité économique de cette quatrième étape d'agrandissement. Avec

cet agrandissement, l'argent des contribuables bernois risque fort de ne pas être investi de manière durable, et pas uniquement en raison des conséquences sonores considérables.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. L'agrandissement de l'aéroport est-il encore réalisable avec la suppression de 60 pour cent des vols et la perte d'un tiers du chiffre d'affaires ?
2. Des experts voient l'avenir de l'aéroport se dessiner plutôt dans domaine de l'aviation d'affaires que de l'aviation de ligne : qu'en pense le Conseil-exécutif ?
3. Si la stratégie de l'aéroport était modifiée (réorientation du tourisme à l'aviation d'affaires), l'utilisation des subventions octroyées par la Confédération et le canton serait-elle conforme au droit ?
4. Le Conseil-exécutif envisage-t-il de suspendre le financement jusqu'à ce que l'aéroport définisse clairement sa nouvelle stratégie ?
5. Au moment de déterminer la valeur ajoutée de l'aéroport, le Conseil-exécutif a-t-il aussi pris en compte les coûts externalisés, comme le bruit et les émissions, ainsi que le débat sur les émissions de CO₂ et le réchauffement climatique ?
6. Du point de vue économique, ne serait-il pas plus urgent, plus durable et respectueux du climat d'effectuer d'autres investissements en faveur de la mobilité dans les régions touristiques, comme une amélioration de la communication sur les offres de mobilité, une amélioration de la desserte par les transports publics, le développement du transport de colis de porte à porte, de covoiturage ou du partage de voiture ?

Motivation de l'urgence : Avec l'immobilisation au sol des avions de SkyWork, 60 pour cent des vols sont annulés : il faut de toute urgence revoir la stratégie de l'aéroport (aviation de tourisme ou d'affaires). Si on s'oriente vers l'aviation d'affaires, il convient de vérifier si elle remplit les prescriptions légales pour être soutenue par des fonds publics.

Réponse du Conseil-exécutif

Répondant aux besoins des trafics de ligne et charter, de l'aviation d'affaires et du trafic non commercial (dont les vols relevant de la base fédérale et les vols de formation), l'aéroport de Berne assume pour le site économique et touristique bernois un rôle prépondérant, également dans le domaine hors aviation. En 2017, cet aéroport a enregistré environ 48 000 mouvements aériens, dont près de 6000 pour le segment des trafics de ligne et charter. Depuis 2017, la compagnie *SkyWork Airlines* était la seule à proposer des liaisons aériennes toute l'année depuis et vers Berne et figurait parmi les principaux clients de *Flughafen Bern AG*, la société exploitant l'aéroport. Les répercussions économiques de sa faillite se font sentir en conséquence. Le 20 septembre 2018, *Flughafen Bern AG* a donc communiqué la suspension provisoire des projets d'investissement et la révision de la stratégie déployée jusque-là.

Durant la session de mars 2018, le Grand Conseil a autorisé une subvention d'investissement d'un montant de 2 millions de francs. Le Conseil-exécutif a pris la décision, relevant de sa com-

pétence exclusive, d'autoriser un prêt fédéral NPR à taux zéro de plus de 4 millions de francs, et de prendre un engagement conditionnel de plus de 2 millions de francs pour sa responsabilité envers la Confédération. Les versements de la part du canton sont conditionnés par la réalisation effective du programme de construction 2018-2020. En raison de la suspension du projet décidée par *Flughafen Bern AG*, aucun versement n'a encore été effectué.

Le Conseil-exécutif prend position comme suit sur les questions posées :

1. La décision de l'opportunité et de l'ampleur des investissements à réaliser dans les années à venir revient à *Flughafen Bern AG*.
2. Il appartient à *Flughafen Bern AG* et plus particulièrement à son conseil d'administration d'estimer les chances de succès des projets sur le marché et d'adapter, au besoin, la stratégie.
3. Les subventions du canton seraient dans ce cas également conformes à la législation puisqu'elles sont conditionnées par la réalisation effective du programme de construction 2018-2020 et non par l'orientation stratégique adoptée par *Flughafen Bern AG*.
4. La question ne se pose pas pour le Conseil-exécutif puisque le conseil d'administration de *Flughafen Bern AG* a pour l'heure suspendu tous les projets d'extension.
5. L'examen de la valeur ajoutée de l'aéroport de Berne présenté dans le rapport accompagnant l'arrêté du Grand Conseil est basé sur une étude mandatée par l'Office fédéral de l'aviation civile¹. Les effets externes n'y sont pas pris en compte.
6. Certaines liaisons aériennes vers les centres européens et des plaques tournantes (aussi appelées « *hubs* »), qui viennent compléter des réseaux ferré et autoroutier de bonne qualité, jouent un rôle important pour le site économique et touristique bernois. Les offres de mobilité disponibles dans le canton que cite l'auteur de l'interpellation ne sauraient être considérées comme un substitut aux liaisons internationales.

Destinataire

- Grand Conseil

¹ Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz. INFRAS. Zurich. 30 mai 2011