

Il y aurait 25 millions de passagers en 2030? Des experts réfutent le chiffre



Aéroport Les projets de développement de Cointrin se fondent sur un rapport allemand prévoyant une hausse de la fréquentation basée sur des calculs que certains spécialistes contestent sérieusement.

Ces prévisions semblent curieusement faciles à calculer. Trop faciles même. Et ses conclusions un rien schématique: «Nous ne voyons aucun obstacle à la croissance de l'Aéroport international de Genève.» Sous-entendu: elle restera identique à celle qu'il a connue ces dix dernières années. L'expertise commandée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) auprès du leader européen de conseils en aviation civile, le bureau allemand Intraplan Consult

GmbH, sis à Munich, est pourtant déterminante, car elle va définir, en grande partie, le développement des infrastructures aéroportuaires pour les vingt prochaines années de Cointrin.

Or, malgré la complexité de telles projections à long terme, pour Intraplan, l'affaire semble simple et limpide: on prend la situation actuelle de l'arc lémanique et de la France voisine, on tire une ligne droite ascendante et on poursuit sur ces mêmes données. Dans cette méthodologie: le monde d'aujourd'hui va se reproduire demain à l'identique; sans aucun changement notable et inattendu.

Pour preuve. Extraits de cette expertise. Première affirmation: «La population suisse va croître de 9,4% d'ici 2030, de 12,4% à Genève, de 17,1% dans le canton de Vaud et de 17,4% en Haute-Savoie» (page 2 du rapport de 61 pages). Deuxième affirmation: «Le produit intérieur brut (PIB) va croître de 2% en 2015, de 2,4% entre 2016-2020 et de 2,2% entre 2021 et 2030» (page 32). Troisième assertion: «Les prix des billets pour les vols de ligne conventionnels vont rester constants jusqu'en 2030 et ceux des compagnies low-cost vont augmenter de 0,5%.» Ainsi, les clients de l'Aéroport international de Genève (AIG) seraient très peu sensibles à leur fluctuation; ce facteur-là ne saurait dès lors être un frein à leurs envies de voyage...

248 000 vols par an

Dans cette veine, il y eut donc 7,76 millions de passagers à l'AIG en 2000, puis 11,4 millions en 2008 et, enfin, 15 millions en 2014; il y a aura donc 25 millions de passagers en 2030. C'est ma-

thématique: «Le nombre de passagers à Genève va croître de 14,45 millions (*chiffre de 2013, ndlr*) à 18,3 millions en 2020 et 25 millions en 2030», affirment les consultants allemands qui précisent encore qu'ils ont choisi une «optique prudente» de croissance de la demande, de 3,3% par année, «un taux en deçà de la moyenne observée entre 1995 et 2013 et, surtout, entre 2002 et 2013 qui fut de 5,9%».

Retour sur terre. Ça vole déjà très fort dans le ciel genevois, de 5 heures du matin à 23 h 30 le soir, ne serait-ce que pour assurer les vols taxis low-cost d'EasyJet. Mais là aussi, le rapport à scénario unique d'Intraplan ne voit pas de problèmes: «Les mouvements annuels de vols vont passer de 189 000 aujourd'hui, à 212 000 en 2020, puis à 248 000 en 2030», soit un vol toutes les 90 secondes, avec une seule piste toujours et sans vols de nuit.

Depuis des années déjà, l'Association des riverains de l'Aéroport de Genève, puis les communes avoisinantes alertent sur les nuisances croissantes de cet aéroport en ville. Préoccupée par ces chiffres, Lisa Mazzone, présidente des Verts genevois, a donc décidé de passer au crible scientifique ce rapport d'Intraplan: «Nous avons mandaté des experts indépendants, ingénieurs et physiciens EPF, regroupés au sein de l'association Noé21, afin qu'ils réalisent pour nous une évaluation de la fiabilité scientifique des prévisions d'Intraplan».

«Etude trop sommaire»

Questionné, Jean-Luc Bertholet, statisticien professeur à l'Université de Genève, dénonce en premier, dans un courrier dont nous avons eu copie, les lacunes dudit rapport et ses conclusions: «L'étude précitée est trop sommaire pour aboutir à une conclusion solide.» Jérôme Strobel, physicien et coauteur de l'expertise, est encore plus explicite: «Comment peut-on baser des projections sur un seul et unique scénario» alors qu'il existe des centaines de scénarios de croissance, forcément aléatoires, élaborés notamment par l'Association internationale du transport aérien (IATA) et auxquels Berne semble rester sourd.

En un mois, car il y a urgence, les quatre chercheurs ont ainsi découvert au moins cinq failles méthodologiques importantes dans cette bible déterministe. Voici les plus saillantes. Premièrement, «l'effet de saturation de la demande en trafic passagers n'a pas été pris en compte», démontre ainsi Noé21 dans son analyse baptisée «Prévisions du trafic aérien à Genève: le diable se cache dans les hypothèses». Or, et même en maintenant l'axiome d'une croissance soutenue du PIB d'Intraplan, «ce choix pourrait à lui seul engendrer une surestimation de l'ordre de 15%, soit quelque 3,5 millions de passagers pour la prévision 2030».

Genève est à saturation

La saturation de la demande pointe pourtant son nez dans un marché devenu mature. Ainsi, selon une étude de PricewaterhouseCoopers (PwC), la zone Genève-Vaud-Haute-Savoie affiche déjà un taux de 4,8 voyages annuels par habitant, alors qu'aucun autre pays au monde ne dépasse 4,5 voyages par habitant. Pire: pour le seul canton de Genève, le trafic est de 10,1 déplacements annuels par habitant, nourrissons et nonagénaires compris, ce qui fait de lui le champion mondial toutes catégories.

Deuxièmement, les projections de croissance du PIB sont encore plus sujettes à caution, du fait de son imprévisibilité. Pour preuve: il aura suffi que la Banque nationale suisse supprime,

en janvier dernier, le taux plancher de 1,20 franc pour un euro, pour que les prévisions de progression du PIB, dans les cantons de Vaud et de Genève chutent de moitié en 2015, à 1,1 ou 1,2%. En fin d'année 2014, on prévoyait pourtant encore un beau 2% de croissance.

Cela dit, le clou, ce n'est pas Noé21 qui l'enfoncé, mais l'Université de technologie de Chemnitz (en Allemagne) qui a, en 2014, confronté a posteriori 103 prévisions d'Intraplan avec la réalité. Résultat des courses: 70% d'entre elles ont un peu ou largement surestimé la croissance du trafic aérien dans les aéroports allemands.

Berne décidera en 2016

Dès lors, les auteurs du «diable se cache dans les hypothèses» ont modélisé un autre scénario fondé notamment sur une croissance modérée. «Non pas pour se poser en référence, affirme Jérôme Strobel, mais simplement pour démontrer qu'en introduisant d'autres prémisses qu'Intraplan, on obtient un résultat sensiblement différent. » A savoir un Aéroport de Genève de 17,5 millions de passagers à l'horizon 2030 contre les 25 millions du bureau munichois.

«Au vu des résultats de l'étude de Noé21, nous demandons à l'OFAC de commander rapidement une véritable expertise». Le temps presse. Fin 2016, le Conseil fédéral déterminera le développement des infrastructures aéroportuaires de la Suisse, pour les vingt prochaines années et tout se joue en ce moment.

Elisabeth Eckert elisabeth.eckert@lematindimanche.ch