

Pour un aéroport raisonnable Place aux procédures démocratiques !

Communiqué de presse

Genève, vendredi 23 août 2013. Les récentes déclarations du Directeur de l'Aéroport de Genève au magazine spécialisé *Passenger terminal World* (janvier 2013 pp. 41-41) auquel nous avons été rendu attentifs par une dépêche de la RTS font croire que les travaux pour l'extension de l'Aile Est de l'aéroport ont commencé, sans faire mention des oppositions d'acteurs politiques genevois. Réactions.

Dans l'entretien accordé au magazine spécialisé *Passenger Terminal World* (), par M. Robert Deillon, se prononçant au nom de l'aéroport de Genève, nous avons relevé des déclarations qui appellent à être corrigées ou commentées :

« Nous commençons maintenant à construire une nouvelle infrastructure (...) accommodant des avions de petite et grande taille. Ce projet à 400 millions de francs sera terminé en 2016. »

Les travaux en réalité n'ont pas commencé parce que l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) n'a pas délivré son feu vert, préalable indispensable à de tels travaux. Une opposition formelle et argumentée a été déposée auprès de l'OFAC par des organisations, partis et communes genevoises (1). Place aux procédures démocratiques !

« M. Deillon pense qu'une augmentation à 20 millions passagers/an en 2025 est réaliste ».

La politique climatique fédérale et genevoise vise une maîtrise et une réduction des émissions de gaz à effet de serre en Suisse. Imaginer que cette politique pourra être mise en pratique avec une augmentation des émissions du secteur aérien est utopique. Est-il bien raisonnable d'imaginer que chaque Genevois effectuera une vingtaine de vols en avion par an en moyenne à l'horizon 2025 (2), compte tenu de l'impact environnemental très conséquent du trafic aérien ?

« Le développement de l'infrastructure de l'aéroport permettra de passer de 40 vols / heure à 46-48 vols / heure ».

L'association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport souligne que la situation est déjà très critique aujourd'hui en termes de pollution sonore et atmosphérique. Une augmentation de la fréquence des vols va à l'encontre des objectifs sanitaires locaux.

« Nous prévoyons de construire un deuxième terminal pour servir le nombre attendu de passagers ces prochaines années. »

De façon générale, tant que Paris et Zürich seront parmi les destinations principales des vols au départ de Genève, toute extension de capacités de l'aéroport ira à contre sens d'une politique responsable. Une politique réaliste consisterait à transférer les déplacements vers le chemin de fer à grande vitesse lorsque les distances sont courtes et à maintenir l'offre en transport aérien pour les longues distances.

Aujourd'hui l'aéroport de Genève joue indéniablement un rôle économique important pour la collectivité en tant qu'infrastructure de transport. Néanmoins, dans le contexte du XXI^e siècle dominé par les crises climatiques et énergétiques, il ne peut plus se permettre de répondre à toutes les demandes, voire de les stimuler. **Un passage au paradigme de la « gestion de la demande en trafic aérien » est nécessaire pour concilier les intérêts publics économiques, sociaux et environnementaux du développement durable.**

(1) Noé21, WWF, ATE, Les Verts, Commune de Vernier et Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport

(2) En considérant que l'aéroport de Genève dessert un bassin de population d'environ un million d'habitants.



.....
Noé21 est l'acronyme de Nouvelle orientation économique pour le 21e siècle

ONG indépendante spécialisée dans les solutions au changement climatique

Accrédité à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques

Membre du Bureau européen de l'environnement et du Réseau action climat Europe CAN-E

Noé21 - 19 Quai Ch. Page - 1205 Genève – Switzerland - Tel. + 41 22 329 51 36 info@noe21.org