

LE TEMPS

AVIATION Mercredi 12 juin 2013

L'écologie menace de couper une aile à Cointrin

Par Marc Moulin

Des associations environnementales et des communes riveraines s'opposent à la nouvelle aile Est de l'aéroport de Genève Le projet de nouveau secteur gros-porteurs est contesté. Les communes riveraines s'allient aux organisations environnementales

La croissance continue du nombre de passagers empruntant l'aéroport international de Genève (AIG) ne fait pas que des heureux. Une coalition de communes suisses et françaises touchées par les nuisances aériennes, de trois associations environnementales et du parti écologiste fait opposition aux vellétés de l'aéroport de transformer son secteur dévolu aux gros-porteurs en une nouvelle aile Est.

Le projet, pour lequel des travaux préparatoires ont déjà été effectués, fait l'objet d'une enquête publique sous l'égide de l'Office fédéral de l'aviation civile. Le lugubre édifice actuel, bâti à titre provisoire en 1975, serait remplacé à l'horizon de fin 2017, selon les vœux de l'AIG qui, avec 13,9 millions de passagers reçus en 2012, affiche une croissance annuelle de 5,9%.

«Nous voulons tirer la sonnette d'alarme face aux conséquences de cette croissance effrénée, explique Jérôme Strobel, conseiller scientifique de l'association Noé21. Elles sont importantes et, malheureusement, pas débattues.» Selon lui, le boum des émissions carboniques liées au trafic aérien réduit à néant les efforts entrepris dans d'autres secteurs (transfert modal, isolation des bâtiments). Sur la base des statistiques du kérosène livré à Cointrin, le spécialiste chiffre à 78% la hausse des émissions de CO2 des avions décollant de Genève entre 2000 et 2011. Un calcul réfuté par l'AIG: «C'est considérer que tout le kérosène serait brûlé au décollage sur Genève», réplique Bertrand Stämpfli, porte-parole.

L'inflation du nombre de passagers est, pour les opposants, essentiellement due à l'essor de l'aviation à prix cassé, centrée sur le «loisir à bon marché». «L'aéroport a un rôle économique reconnu, enchaîne Jérôme Strobel. Mais ne doit-on pas prioriser son utilisation? L'AIG ne répond pas aux besoins de l'économie.» Les Verts, pour leur part, prônent une hausse des taxes aéroportuaires.

Soulignant l'impact des nuisances, le magistrat de Vernier Yvan Rochat renchérit: «Un quart de la population de villes comme Vernier, Meyrin ou Versoix sont touchées par les valeurs limites et subissent des moins-values sur les biens fonciers», souligne cet écologiste qui préside l'association des communes riveraines. «Nous remettons en cause un développement qui implique des dépenses toujours plus grandes alors que le low cost développe beaucoup de destinations qui sont atteignables par des trains rapides.»

La critique devrait épargner une structure dévolue à des gros-porteurs assurant surtout des dessertes

long-courriers. La nouvelle structure est en outre décrite par l'AIG comme nécessaire non pas pour accroître le trafic, mais pour améliorer l'accueil des passagers. Le nouveau bâtiment permettrait à six gros-porteurs d'embarquer les voyageurs via des passerelles articulées. Seule la moitié des six places actuelles dispose de ce confort, des bus étant utilisés pour rallier les trois autres emplacements.

Ce descriptif laisse les opposants sceptiques. Ils relèvent que le projet d'aile Est offre aussi une nouvelle position dévolue à des avions de catégorie inférieure. Trois des nouveaux emplacements pour grands avions sont en outre modulables afin d'accueillir six avions moyens. «Il y a une volonté de poursuivre le développement au-delà du raisonnable, estime Yvan Rochat. L'aspect modulaire est déterminant dans notre opposition: on voit bien qu'il y a un projet caché.»

«Il ne s'agit pas d'édifier un nouveau bâtiment mais d'en remplacer un ancien, qui est totalement dépassé et peu ergonomique, réplique Bertrand Stämpfli. La nouvelle aile doit nous aider à mieux gérer l'exiguïté de notre tarmac, qui constitue notre talon d'Achille, mais elle n'implique pas d'avions supplémentaires. Ce n'est pas un outil de développement de l'aéroport mais un moyen d'accompagner une croissance que nous subissons plus que nous ne la favorisons.» Le chargé de communication met aussi en pièces l'argumentaire ciblant les vols low cost, qui, relève-t-il, accueillent aussi une clientèle d'affaires.

«Nous avons l'impression d'être otages d'apôtres de la décroissance, qui montrent du doigt un type d'aviation, mais nous refusons d'entrer dans ce débat, poursuit Bertrand Stämpfli. Il ne nous appartient pas de dire s'il est moral de voler pour 100 francs vers le Portugal ou si nous devrions tous passer nos vacances chez Tante Jeanine à Tolochenaz.» Et de relever que la flotte d'EasyJet, moderne et donc relativement peu polluante, ainsi que ses taux de remplissage élevés, en font un bon élève en matière environnementale.

LE TEMPS © 2013 Le Temps SA