

## La transparence aura-t-elle notre peau?

### La chronique

Claude Monnier



Rappelez-vous le temps, pas si lointain, où l'un des grands slogans à la mode était: «Transparence! Transparence en toutes choses!» Sous-entendu: lorsque j'ignore ce qui se trame, je risque toujours de me faire avoir; en revanche, le jour où je pourrai tout savoir, tout connaître, nul ne pourra plus me rouler dans la farine!

Confesserez-vous que je me suis toujours méfié de ce culte de la transparence? Je suis en effet convaincu que seule une bonne dose de discrétion, voire de secret nous permet de vivre de façon civilisée les uns avec les autres.

La suite des événements m'a cependant battu froid. Avec Internet, le secret et la discrétion ont cessé d'exister en effet. Vous et moi pouvons trouver aujourd'hui sur le réseau tout ce que nous voulons ou presque. Pire, les services secrets (genre NSA yankee) et les hackers privés ont désormais les capacités technologiques de débusquer sur le Net n'importe quel secret d'Etat, d'entreprise ou de personne, mais aussi de planter, via le réseau, si le cœur leur en dit, une pagaille hautement destructrice.

Il y a cependant plus délétaire encore. Le fouinage auquel nous habitons désormais l'usage d'Internet est en train de changer radicalement nos mœurs. Alors que jadis nous n'eussions

eu ni les moyens ni l'idée de «sortir», sur les hommes politiques, les chefs d'entreprise, tous ceux qui ont quelque pouvoir, des listes secrètes de comptes offshore, des révélations sur des passés éventuellement agités ou, s'agissant d'Etats, sur certains projets fous, sur certaines manœuvres diplomatiques tordues, aujourd'hui, en revanche, il nous semble tout à fait naturel de le faire.

**«Je le crois, car seul le secret permet une vie civilisée...»**

A l'heure actuelle, la France d'après l'affaire Cahuzac est en tête de ces douteux progrès de transparence. Tout ce qui y compte, de gauche, de droite ou d'ailleurs, risque donc à tout instant de tomber. A ce rythme, les présidents et les ministres seront bientôt incapables de gouverner, les chefs d'entreprise seront contraints de fuir à l'étranger, bref le pays, qui déjà patine dans le yogourt, s'arrêtera peu ou prou de fonctionner...

Question: pareille progression vers la transparence démente est-elle réversible? Franchement, j'en doute. Le réseau Internet sait se défendre, si on le détruisait ici, il se reconstruirait là, d'autant plus increvable qu'il est chaque jour plus immense et multiple. Internet nous rend d'une certaine manière omniscients, presque à l'égal de Dieu - mais aussi, c'est le prix à payer, d'une fragilité extrême et permanente...

## Face-à-face



### L'aéroport doit-il s'agrandir?

L'extension de l'aéroport est à l'ordre du jour. Plusieurs associations concernées, le WWF, les Verts genevois et l'organisation

environnementale Noé21, ont annoncé leur opposition à la construction d'une aile est. Un membre des Verts libéraux dit ici ses craintes et le directeur sa conviction.

## Aéroport: une croissance à risques

### L'invité

Philippe Meyer de Stadelhofen  
Les Verts libéraux \*



Notre aéroport connaît une croissance fulgurante: + 82% de passagers, soit quasi un doublement, en dix ans! Cela profite à l'ensemble de notre région et nous nous en réjouissons. Toutefois, l'aéroport fait face à deux soucis.

La pollution inhérente à cette activité a fortement augmenté aussi: les émissions de CO2 des avions au départ de Genève ont augmenté de 78% entre 2000 et 2011, alors qu'elles sont globalement restées stables dans les autres secteurs, selon les scientifiques de Noé21.

Cela ne veut pas dire que les dirigeants de l'aéroport ne font rien, loin de là, mais ils agissent sur des aspects locaux, comme notamment l'encouragement à la mobilité douce pour les employés et la production d'énergie renouvelable. Leurs efforts en la matière méritent d'être relevés!

Par contre, en ce qui concerne la pollution induite par les décollages et atterrissages des avions, il reste beaucoup à faire. Le kérosène étant le seul carburant qui ne souffre d'aucune taxe (sur les vols internationaux), contrairement à l'essence et au mazout, les autorités internationales pourraient mettre fin à cette exception et introduire une taxe CO2, qui aurait pour effet de stimuler l'exploitation d'avions moins polluants.

**«Genève doit veiller à conserver la qualité de vie de ses habitants»**

Une majoration de la taxe passager pourrait également être envisagée, les dirigeants de l'aéroport reconnaissant eux-mêmes qu'elle est l'une des plus basses d'Europe. Elle pourrait être plus importante pour les vols courts, qui sont plus polluants que les vols longs et qui peuvent aisément être remplacés par le train.

Le produit de ces taxes pourrait être utilisé pour financer une diminution des polluants dans l'atmosphère à Genève et en Suisse.

L'autre problème auquel est confronté notre aéroport est le manque de place pour absorber la croissance attendue des passagers et des vols. Pour autant, faut-il vraiment construire un nouveau terminal, une «aile est»? Une telle décision devrait s'inscrire dans une réflexion large concernant la qualité de la prospérité que nous désirons au niveau de notre région. Voulons-nous vraiment augmenter la pollution de l'air que nous respirons? Ne pourrions-nous pas envisager de répartir les vols entre Genève et Lyon, par exemple, et de relier ces deux aéroports par un train à grande vitesse?

Genève doit veiller à conserver la qualité de vie de ses habitants. Il n'est pas certain que ce qui a assuré son succès jusqu'à ce jour contribue à sa prospérité dans le futur. Elle doit apprendre à partager les fruits de son attractivité et ses problèmes. Et profiter du fait que le Grand Genève est en cours de construction pour faire preuve de vision à long terme, faute de quoi, les mêmes questions se poseront à nouveau dans quelques années.

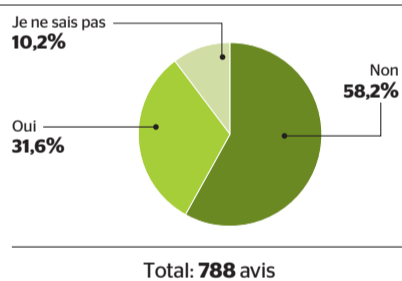
\* Candidat au Grand Conseil

## Sondage

### La question d'hier

Roger Federer va-t-il gagner le tournoi de Wimbledon?

Répondre à nos sondages sur: [www.tdg.ch](http://www.tdg.ch)



## www.tdg.ch

### Vidéo

**Elles surfent en robe et talons aiguille** Des surfeuses russes ont relevé le défi à Bali: glisser sur l'eau en talons aiguilles et en robe.



**Grand Canyon sans filet** Un an après avoir franchi les chutes du Niagara, le funambule américain Nik Wallenda est devenu le premier homme à traverser le Grand Canyon, à 450 mètres de hauteur.

## Le coup de gueule de la Genevoise

Immoral et écoeurant!

Je reviens sur cette affaire d'indemniser les prisonniers «mal logés» à raison de 100 fr. par jour soit 3000 fr. par mois! Un jeune sorti diplômé de sa formation et qui se retrouve au chômage touche 1000 fr. par mois. S'il est nourri et logé par ses parents, ceux-ci ne peuvent le faire considérer comme à leur charge par l'administration fiscale et s'il ne peut s'assumer, il est dirigé vers l'aide sociale. Dans le même canton, une avocate, payée pour ce genre de clients là par l'assistance juridique financée par nos impôts, demande le triple pour les inconvénients d'une incarcération «à l'étroit» d'un prévenu qui a commis de

nombreux délits, par ailleurs nourri, logé, soigné et blanchi à nos frais. Ce combat totalement biaisé peut devenir, du coup, une incitation à la malversation.

Et les honnêtes gens se retrouvent les dindons de la farce. C'est tout simplement immoral et écoeurant!

Isabelle Brunier

**Vous êtes un citoyen attentif et/ou indigné? La rédaction d'un billet d'humeur de 900 signes vous tente? Envoyez-le à l'adresse postale de la «Tribune de Genève» ou par courriel à: [coupdegueule@tdg.ch](mailto:coupdegueule@tdg.ch)**

## Ne pas couper les ailes à Genève

### L'invité

Robert Deillon  
Directeur général Genève Aéroport



S'il convient de se féliciter de l'intérêt suscité par la mise à l'enquête publique du projet de construction d'une aile est à Genève Aéroport, certaines déclarations font craindre que ce chantier ne devienne l'otage d'un débat qui le dépasse très largement.

La politique publique en matière de transport ne se décide pas à l'aéroport de Genève, et la construction d'un nouveau bâtiment sur cette plate-forme ne doit pas cristalliser des débats sociétaux ou politiques censés s'épanouir dans d'autres enceintes.

Le débat sur les alternatives au transport aérien, qui sont importantes à l'heure de la multi et de l'intermodalité, ne doit pas prêter l'exploitation d'une infrastructure qui répond localement à un besoin et doit satisfaire à un certain nombre d'exigences, notamment en termes de

qualité, de confort et de sécurité. L'aile est ne constitue pas un «nouveau terminal» pensé pour générer de la croissance. Il s'agit de salles d'embarquement destinées à remplacer les installations existantes, construites à titre provisoire dans les années 70, et aujourd'hui en tous points obsolètes.

**«L'aile est fait passer l'aéroport d'un siècle à l'autre, avec un bâtiment à énergie positive»**

Par ailleurs, en termes écologiques, l'aile est fait passer l'aéroport d'un siècle à l'autre, avec un bâtiment à énergie positive qui contribuera en outre à protéger du bruit la zone villa au sud des installations. Il ne crée pas de capacité stricto sensu, mais permettra à l'exploitant de gagner en ergonomie et en efficacité dans la gestion d'une croissance qui est positive en termes quantitatifs mais également qualitatifs. Il faut en effet remarquer que,

en dix ans, le nombre de passagers a augmenté de 70% tandis que le nombre de décollages et atterrissages n'a augmenté que de 18%, et que les appareils sont moins bruyants et moins polluants.

Les compagnies aériennes fédérées au sein d'IATA viennent de signer un engagement à ne pas produire plus d'émissions de CO2 d'ici à 2020 et de réduire ces émissions de 50% d'ici à 2050 en comparaison avec les chiffres de 2005.

Ayons l'honnêteté de dire que peu de secteurs de l'industrie sont aussi volontaristes dans le domaine environnemental! Il serait également injuste de ne pas prendre en considération les importants efforts mis en œuvre par Genève Aéroport au titre de sa politique environnementale, et surtout imprudent - pour ne pas dire suicidaire - de ne pas prendre en compte l'importance vitale que l'aéroport revêt pour la place économique, touristique, financière, industrielle et diplomatique.

Autant de secteurs dans lesquels nous sommes en concurrence avec des villes qui basent leur argumentaire sur le dynamisme et l'ergonomie... de leur aéroport! L'aile est est l'outil par lequel Genève va pouvoir leur résister.