



L'extension de l'aéroport face à des procédures d'opposition

AVIATION • *L'Aéroport veut une nouvelle aile. Mais l'augmentation du trafic aérien – très polluant – est-elle une fatalité? demande l'association Noé 21.*



Les opposants souhaitent que la dimension environnementale soit prise en compte lorsque l'avenir de l'aéroport est évoqué. J.-P. DI SILVESTRO

ATS/PHILIPPE BACH

La construction du nouveau terminal «aile est» de l'Aéroport international de Genève (AIG) est remise en question par une coalition emmenée par l'association écologiste Noé 21. Une opposition à la demande d'approbation des plans a été déposée auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), comme il a été annoncé hier au cours d'un point de presse.

Parmi ces opposants, on trouve également deux associations à but idéal – le WWF et l'Association transports et environnement –, les Verts, la commune de Vernier – qui dépose sa propre opposition, davantage axée sur la lutte contre le bruit – et l'ATCR-AIG (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport de Genève).

Développement sans fin

Du point de vue juridique, la présence du WWF et de l'ATE est importante pour la suite: seul ce genre d'associations a la qualité pour recourir à un niveau plus élevé au cas où il serait choisi de porter plus loin la contestation. D'autres voies de contestation – comme

celle qui avait vu le peuple se prononcer sur de nouveaux guichets en 1991 – sont désormais closes, avec l'autonomisation de cet établissement.

Les adversaires du nouveau terminal dénoncent la politique de développement «effrénée» menée par l'aéroport de Genève, alors que le trafic aérien constitue une source importante d'émissions de CO₂, un gaz à effet de serre qui a des conséquences sur le climat. Ils s'interrogent sur la nécessité de construire une telle infrastructure. Ce projet, évalué entre 350 millions et 450 millions de francs, vise à poursuivre la croissance du trafic aérien et du nombre de passagers à Genève, estime Jérôme Strobel, scientifique travaillant pour Noé21.

Discours biaisé?

Selon lui, le nouveau terminal ne servira pas exclusivement aux gros porteurs, comme annoncé par l'AIG. Conçu pour être modulable, il accueillera aussi des moyens courriers, soit des appareils utilisés par des compagnies dites «low cost», auxquelles l'Aéroport de Genève doit une grande partie de son essor ces dernières années.

Les opposants au terminal ne veulent pas interdire de voyager et disent être conscients de l'importance pour l'économie locale d'un bon aéroport avec de bonnes connexions. Ils souhaitent toutefois que la dimension environnementale soit prise en compte lorsque l'avenir de l'aéroport est évoqué.

Augmentation constante

Le trafic aérien est un secteur d'activité en pleine progression. A ce rythme de croissance, il émettra en 2050, a estimé l'ONU, sept fois plus d'émissions de CO₂ qu'aujourd'hui, a rappelé M. Strobel. Son développement anéantit les efforts menés dans d'autres secteurs en matière de gestion durable d'énergie.

En dix ans, Cointrin a vu le nombre de ses passagers passer de 8 millions à 14 millions. Selon Noé 21, la vente d'énergie (kérosène) à l'Aéroport de Genève a augmenté de 78% entre 2000 et 2011. Une hausse qui apparaît, pour l'association, fortement corrélée à l'évolution du nombre de voyageurs.

L'opposition invoque toute une série de manquements par rapport aux

contraintes contenues dans la Loi fédérale sur l'environnement ainsi que dans deux de ses ordonnances d'application portant l'une sur la protection de l'air (OPAIR) et l'autre sur la protection contre le bruit (OPB).

Contre-arguments

De son côté, l'aéroport de Genève dit avoir tenu compte des recours et des oppositions dans la marche du chantier. «Nous avons a priori bon espoir de dissiper certaines craintes des opposants», a indiqué son porte-parole Bertrand Stämpfli. Ce dernier a rappelé que le nouveau terminal doit remplacer un bâtiment vétuste des années 1970.

«L'aile est» ne va pas générer un surplus de trafic, a soutenu M. Stämpfli. L'aéroport, en modernisant ses installations, répond simplement à la demande. Le porte-parole a rappelé que Cointrin ne disposait pas de réserves foncières. Le développement atteindra donc inévitablement un plafond indépassable un jour ou l'autre. |

Le projet avait alors été approuvé par 71% des votants.