

La fronde s'organise contre l'extension de l'aéroport

Les Verts genevois et plusieurs associations s'opposent à la construction de l'aile est, destinée aux long-courriers

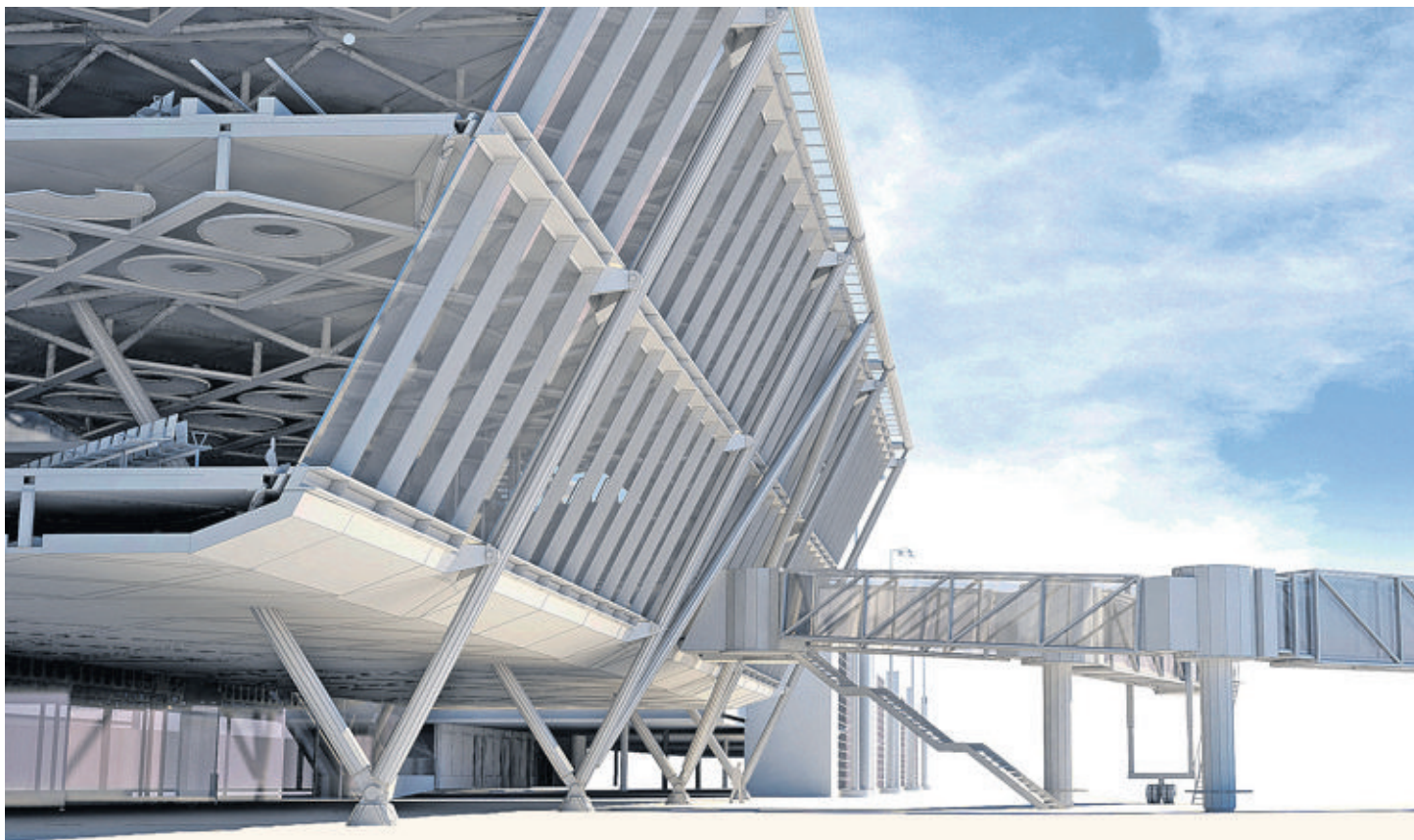
Chloé Dethurens

L'aéroport de Genève se sent à l'étroit. Pour gagner de l'espace, il compte se créer une toute nouvelle aile est, plus vaste, destinée aux avions long-courriers. Mais le projet de Cointrin, prévu pour 2016, suscite de nombreuses inquiétudes. L'Association transport et environnement (ATE), celle des communes riveraines de l'aéroport, le WWF, les Verts genevois et l'organisation environnementale Noé21 ont chacun déposé une opposition. Leur crainte? Que le projet favorise la croissance de Cointrin.

Récemment mise à l'enquête publique, la future aile est viendra remplacer le terminal actuel, construit en 1975 de manière provisoire. Le bâtiment, de 500 mètres de long, 30 mètres de large et 15 mètres de haut, se chiffre à environ 350 millions de francs. Il comportera six places destinées aux gros-porteurs, autant qu'actuellement. Celles-ci pourront aussi accueillir de plus petits appareils, comme c'est le cas aujourd'hui. Les travaux visant à préparer le chantier ont d'ores et déjà commencé.

«Croissance effrénée»

Mais pour les associations environnementales, les communes riveraines et les Verts genevois, ce projet ne fera qu'accompagner et favoriser «la croissance effrénée de l'aéroport». «C'est une nouvelle étape qui permettra de poursuivre l'évolution du trafic, redoute Jérôme Strobel, conseiller scientifique chez Noé21, craignant de voir les compagnies low-cost débarquer dans le



L'aile est, récemment mise à l'enquête publique, remplacera le terminal actuel, construit en 1975 de manière provisoire. Elle comportera six places destinées aux gros-porteurs, autant qu'actuellement. Celles-ci pourront aussi accueillir de plus petits appareils, comme c'est le cas aujourd'hui.

2012 en chiffres

L'aéroport de Genève a accueilli **14 millions** de voyageurs l'an passé, soit 5,9% de plus qu'en 2011. C'est plus que la moyenne mondiale (3,9%) et que les aéroports voisins. Le nombre de mouvements, lui, a grimpé de 2%, soit plus de **192 900** décollages et atterrissages au total. Londres est la ville la plus prisée (deux millions de passagers), suivie par Paris. Juste devant Swiss, la principale compagnie basée à Cointrin reste easyJet, qui représente **39,7%** du trafic, avec une hausse de 10,8% du nombre de passagers en 2012. **CH.D.**

futur terminal. L'aéroport a un rôle économique à jouer. Mais une telle croissance a-t-elle un sens? Ces questions ne sont pas assez débattues.»

Première inquiétude? La pollution de l'air. Selon Noé21, les émissions de CO₂ produites par les vols au départ de Cointrin ont grimpé de 78% de 2000 à 2011, notamment suite à la hausse du nombre de passagers. La consommation d'énergie hors kérosène dans le canton, elle, aurait baissé de 2% durant le même laps de temps. «Cela anéantit les efforts fournis dans d'autres secteurs, où les politiques publiques en faveur de l'environnement commencent à avoir un impact, poursuit Jérôme Strobel. Pour éviter un emballement des conditions climatiques à

l'avenir, tous les domaines devront agir, y compris le transport aérien.»

Représentant des communes riveraines de l'aéroport et magistrat à Vernier, le Vert Yvan Rochat tire lui aussi la sonnette d'alarme. «Quelque 25% des habitants de Versoix, Meyrin et Vernier sont touchés par les nuisances sonores de l'aéroport. Le développement de l'aile favorisera la croissance du nombre de mouvements. Cela pèsera encore plus lourd sur nos territoires. Il est nécessaire de remettre en cause ce type de développement.» L'inquiétude se retrouve également dans les communes: au Grand-Saconnex, la Verte Lisa Mazzone a proposé que l'Exécutif fasse opposition au projet de l'aéroport, ce qui a été refusé.

Dénonçant la «banalisation» du

voyage en avion et «l'utilisation abusive» de ce dernier, les Verts genevois se sont aussi joints à la fronde. Ils déposeront à la fin du mois un projet de loi demandant l'augmentation des taxes aéroportuaires de compensation carbone. «Il n'est pas normal que les trajets en avion vers Paris prennent le pas sur ceux effectués en train, estime Delphine Klopfenstein. Cette croissance va à l'encontre de la logique de réduction de l'empreinte écologique.»

Recours possible

L'Office fédéral de l'aviation civile examinera ces oppositions, ainsi que les autres émises lors de l'enquête publique, et tranchera. En cas de non-entrée en matière, un recours pourrait être déposé.

Cointrin répond

● L'aéroport assure que la construction de l'aile est vise à gagner en «confort, standing et ergonomie», pour les passagers mais aussi sur le tarmac, lors de la préparation des avions. «Cela nous donnera plus de souplesse, de facilité à gérer la croissance que nous subissons», résume Bertrand Stämpfli, porte-parole. Cointrin l'assure, la démolition-reconstruction de l'aile n'impliquera pas une augmentation du trafic. «Cela ne va pas faire venir des avions. La croissance est déjà là, rappelle le porte-parole. Notre rôle, défini par la Confédération, est d'accueillir le trafic dans de bonnes conditions, et d'offrir les infrastructures nécessaires.»

L'aéroport insiste sur le fait que l'aile est produira plus d'énergie qu'elle n'en consommera. «Oui, nous générons des nuisances, reconnaît Bertrand Stämpfli. Mais nous menons une politique énergétique parmi les plus volontaristes du canton. Par ailleurs, le kérosène des avions décollant de Cointrin n'est pas brûlé qu'au-dessus de Genève. Ainsi, l'aéroport n'est responsable que de 3% des émissions générées dans le canton.»

L'évolution de Cointrin connaîtra-t-elle une limite? Probablement d'ici 2040 ou 2050. «Nous n'avons pas de réserve foncière et savons qu'un jour, en passant le cap des 20 millions de passagers, nous arriverons à saturation.» Quid des projets futurs? Une extension au nord, seul secteur proche du tarmac exempt d'urbanisation, n'est pas à l'ordre du jour. Une ouverture nocturne de la piste est exclue, affirme Cointrin. **CH.D.**