

Il y aurait 25 millions de passagers en 2030? Des experts réfutent le chiffre

Aéroport Les projets de développement de Cointrin se fondent sur un rapport allemand prévoyant une hausse de la fréquentation basée sur des calculs que certains spécialistes contestent sérieusement.

Elisabeth Eckert

elisabeth.eckert@lematin.ch

Ces prévisions semblent curieusement faciles à calculer. Trop faciles même. Et ses conclusions un rien schématique: «Nous ne voyons aucun obstacle à la croissance de l'Aéroport international de Genève.» Sous-entendu: elle restera identique à celle qu'il a connue ces dix dernières années. L'expertise commandée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) auprès du leader européen de conseils en aviation civile, le bureau allemand Intraplan Consult GmbH, sis à Munich, est pourtant déterminante, car elle va définir, en grande partie, le développement des infrastructures aéroportuaires pour les vingt prochaines années de Cointrin.

Or, malgré la complexité de telles projections à long terme, pour Intraplan, l'affaire semble simple et limpide: on prend la situation actuelle de l'arc lémanique et de la France voisine, on tire une ligne droite ascendante et on poursuit sur ces mêmes données. Dans cette méthodologie: le monde d'aujourd'hui va se reproduire demain à l'identique; sans aucun changement notable et inattendu.

Pour preuve. Extraits de cette expertise. Première affirmation: «La population suisse va croître de 9,4% d'ici 2030, de 12,4% à Genève, de 17,1% dans le canton de Vaud et de 17,4% en Haute-Savoie» (page 2 du rapport de 61 pages). Deuxième affirmation: «Le produit intérieur brut (PIB) va croître de 2% en 2015, de 2,4% entre 2016-2020 et de 2,2% entre 2021 et 2030» (page 32). Troisième assertion: «Les prix des billets pour les vols de ligne conventionnels vont rester constants jusqu'en 2030 et ceux des compagnies low-cost vont augmenter de 0,5%». Ainsi, les clients de l'Aéroport international de Genève (AIG) seraient très peu sensibles à leur fluctuation; ce facteur-là ne saurait dès lors être un frein à leurs envies de voyage...

248 000 vols par an

Dans cette veine, il y eut donc 7,76 millions de passagers à l'AIG en 2000, puis 11,4 millions en 2008 et, enfin, 15 millions en 2014; il y a aura donc 25 millions de passagers en 2030. C'est mathématique: «Le nombre de passagers à Genève va croître de 14,45 millions (chiffre de 2013, ndlr) à 18,3 millions en 2020 et 25 millions en 2030», affirment les consultants allemands qui précisent encore qu'ils ont choisi une «optique prudente» de croissance de la demande, de 3,3% par année, «un taux en deçà de la moyenne observée entre 1995 et 2013 et, surtout, entre 2002 et 2013 qui fut de 5,9%».

Retour sur terre. Ça vole déjà très fort dans le ciel genevois, de 5 heures du matin à 23 h 30 le soir, ne serait-ce que pour assurer les vols taxis low-cost d'EasyJet. Mais là aussi, le rapport à scénario unique d'Intraplan ne voit pas de problèmes: «Les mouvements annuels de vols vont passer de 189 000 aujourd'hui, à 212 000 en 2020, puis à 248 000



Le scénario officiel mise sur une croissance à 25 millions de passagers et 248 000 vols par an, Est-ce vraiment réaliste?

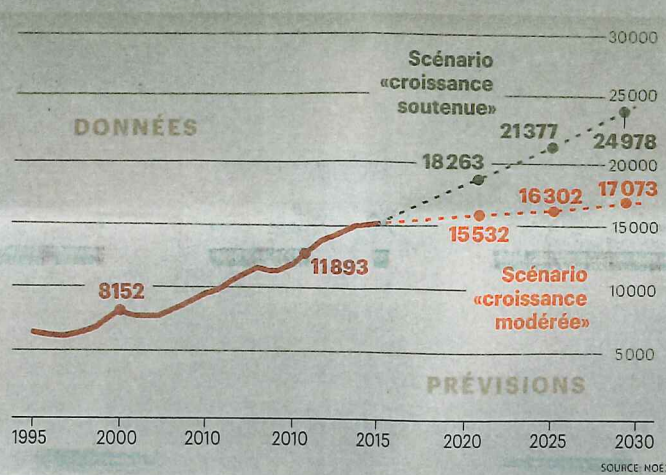
en 2030», soit un vol toutes les 90 secondes, avec une seule piste toujours et sans vols de nuit.

Depuis des années déjà, l'Association des riverains de l'Aéroport de Genève, puis les communes avoisinantes alertent sur les nuisances croissantes de cet aéroport en ville. Préoccupée par ces chiffres, Lisa Mazzone, présidente des Verts genevois, a donc décidé de passer au crible scientifique ce rapport d'Intraplan: «Nous avons mandaté des experts indépendants, ingénieurs et physiciens EPF, regroupés au sein de l'association Noé21, afin qu'ils réalisent pour nous une évaluation de la fiabilité scientifique des prévisions d'Intraplan».

«Etude trop sommaire»

Questionné, Jean-Luc Bertholet, statisticien professeur à l'Université de Genève, dénonce en premier, dans un courrier dont nous avons eu copie, les lacunes dudit rapport et ses conclusions:

Prévisions de trafic passagers selon les scénarios



«L'étude précitée est trop sommaire pour aboutir à une conclusion solide.» Jérôme Strobel, physicien et coauteur de l'expertise, est encore plus explicite: «Comment peut-on baser des projections sur un seul et unique scénario» alors qu'il existe des

centaines de scénarios de croissance, forcément aléatoires, élaborés notamment par l'Association internationale du transport aérien (IATA) et auxquels Berne semble rester sourd.

En un mois, car il y a urgence, les quatre chercheurs ont

ainsi découvert au moins cinq failles méthodologiques importantes dans cette bible déterministe. Voici les plus saillantes. Premièrement, «l'effet de saturation de la demande en trafic passagers n'a pas été pris en compte», démontre ainsi Noé21 dans son analyse baptisée «Prévisions du trafic aérien à Genève: le diable se cache dans les hypothèses». Or, et même en maintenant l'axiome d'une croissance soutenue du PIB d'Intraplan, «ce choix pourrait à lui seul engendrer une surestimation de l'ordre de 15%, soit quelque 3,5 millions de passagers pour la prévision 2030».

Genève est à saturation

La saturation de la demande pointe pourtant son nez dans un marché devenu mature. Ainsi, selon une étude de PricewaterhouseCoopers (PwC), la zone Genève-Vaud-Haute-Savoie affiche déjà un taux de 4,8



«L'étude précitée est trop sommaire pour aboutir à une conclusion solide»

Jérôme Strobel, physicien et coauteur de la contre-expertise

voyages annuels par habitant, alors qu'aucun autre pays au monde ne dépasse 4,5 voyages par habitant. Pire: pour le seul canton de Genève, le trafic est de 10,1 déplacements annuels par habitant, nourrissons et nonagénaires compris, ce qui fait de lui le champion mondial toutes catégories.

Deuxièmement, les projections de croissance du PIB sont encore plus sujettes à caution, du fait de son imprévisibilité. Pour preuve: il aura suffi que la Banque nationale suisse supprime, en janvier dernier, le taux plancher de 1,20 franc pour un euro, pour que les prévisions de progression du PIB, dans les cantons de Vaud et de Genève chutent de moitié en 2015, à 1,1 ou 1,2%. En fin d'année 2014, on prévoyait pourtant encore un beau 2% de croissance.

Cela dit, le clou, ce n'est pas Noé21 qui l'enfoncé, mais l'Université de technologie de Chemnitz (en Allemagne) qui a, en 2014, confronté a posteriori 103 prévisions d'Intraplan avec la réalité. Résultat des courses: 70% d'entre elles ont un peu ou largement surestimé la croissance du trafic aérien dans les aéroports allemands.

Berne décidera en 2016

Dès lors, les auteurs du «diable se cache dans les hypothèses» ont modélisé un autre scénario fondé notamment sur une croissance modérée. «Non pas pour se poser en référence, affirme Jérôme Strobel, mais simplement pour démontrer qu'en introduisant d'autres prémisses qu'Intraplan, on obtient un résultat sensiblement différent.» A savoir un Aéroport de Genève de 17,5 millions de passagers à l'horizon 2030 contre les 25 millions du bureau munichois.

«Au vu des résultats de l'étude de Noé21, nous demandons à l'OFAC de commander rapidement une véritable expertise». Le temps presse. Fin 2016, le Conseil fédéral déterminera le développement des infrastructures aéroportuaires de la Suisse, pour les vingt prochaines années et tout se joue en ce moment. ●

L'OFAC, l'Etat de Genève et l'AIG se rangent derrière le rapport Intraplan. A quelques réserves près...

Que pensent les instances concernées par cette expertise prévoyant 25 millions de passagers en 2030, à savoir l'Office fédéral de l'aviation civile, le Département genevois de la Sécurité et de l'économie (DSE) ainsi que l'Aéroport international de Genève? De légères nuances se dessinent entre elles.

Seconde expertise?

L'analyse critique de Noé21 - que ses auteurs n'ont pas encore transmis à Berne - va-t-elle interpeller l'OFAC pour solliciter une nouvelle expertise à un autre bureau? «Le rapport Interplan a fait l'objet d'un examen interne, nous répond Martine Reymond, porte-parole de l'OFAC. Les résultats de l'étude sont validés et permettent de nourrir les réflexions, en vue d'élaborer la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique

(PSIA) de l'Aéroport de Genève.» En clair, c'est non.

Fiabilité de l'étude

Sur ce point, les trois instances sont unanimes. «La méthodologie du bureau Intraplan est reconnue pour établir les pronostics du trafic aérien, affirme ainsi l'OFAC. Ce bureau a notamment établi une prévision de la demande du trafic aérien en Suisse en 2005. La même méthodologie est appliquée aujourd'hui.» De son côté, Bertrand Stämpfli, porte-parole de l'Aéroport de Genève, ajoute qu'«Intraplan a été régulièrement sollicité par la Confédération et ses études sont réputées sérieuses».

Il nous précise encore que «l'AIG a fait ses propres estimations des besoins, basés sur d'autres modèles de calcul, qui nous font arriver aux mêmes chiffres». Enfin, Emmanuelle Lo Verso, secrétaire générale

adjointe au DSE, estime que l'expertise d'Intraplan postule une croissance de 3% du trafic aérien par an, «ce qui semble cohérent». Par ailleurs, ajoute-t-elle, «le volume global est moins important que les pics de fréquentation ponctuels sur lesquels on se base pour dimensionner cette infrastructure».

Un PIB trop rose?

L'OFAC botte quelque peu en touche. Martine Reymond: «Le bureau Intraplan se fonde sur des sources officielles, notamment le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO)», en ce qui concerne les prévisions de croissance économique et démographique. Mais la porte-parole réfute totalement une approche linéaire des prévisions établies par Intraplan: «Sa méthodologie prend en compte de nombreux paramètres.» Voire, ajoute-t-elle, «la modification de certains d'entre eux,

s'écarter temporairement des hypothèses de base, n'est pas de nature à modifier substantiellement les prévisions de trafic».

Tout est-il joué?

Sur ce point, l'Etat de Genève est formel: «Le rapport d'Intraplan est un élément de référence, mais en aucun cas un objectif absolu. Les discussions relatives à l'extension de Genève Aéroport sont toujours en cours», affirme Emmanuelle Lo Verso, car la question à laquelle l'autorité politique doit réellement répondre est: «Dans quelles conditions Genève Aéroport va-t-il pouvoir continuer à satisfaire la demande, sachant qu'il doit continuer à assumer son rôle d'épine dorsale de l'économie régionale?» Et là, la messe n'est pas dite.

Le prix de l'étude

«58 500 francs», selon l'OFAC.