

Genève & région

Pierre Omer et sa Swing Revue au parc La Grange

Page 19

L'Hepia bichonne son potager à la Servette

Page 16



LAURENT GUIRAUD

Aéroport

La révolte gronde contre l'explosion du trafic

Les perspectives de croissance de l'aéroport inquiètent les riverains et les écologistes. Ils vont lancer une initiative

Christian Bernet

La pression s'accroît sur l'aéroport, et plus particulièrement sur ses perspectives de croissance. Hier, onze associations ont décidé de coordonner leurs efforts pour réclamer «un pilotage démocratique» de Cointrin. Elles annoncent pour la mi-août le lancement d'une initiative populaire. Réunies dans une coordination qui répond à l'acronyme de Carpe, ces associations représentent des riverains de Suisse et du Pays de Gex, ainsi que des groupes de protection de l'environnement, tels que le WWF ou l'ATE.

«L'avenir de l'aéroport ne doit pas se décider en conclave, estime Lisa Mazzone, conseillère nationale Verte. Nous ne remettons pas en question son importance pour l'économie, mais nous voulons un développement concerté et respectueux de la population et de l'environnement.»

«Consultation alibi»

La référence au conclave n'est pas fortuite. La Confédération et le Canton sont en train d'élaborer un document au nom obscur, le Plan sectoriel d'infrastructure aéronautique (PSIA). Ce document doit permettre d'adapter les installations de Cointrin à la croissance du trafic aérien. Une consultation est prévue en 2017, mais la coordination craint qu'elle ne soit «qu'un alibi».

La Carpe est inquiète des perspectives de croissance. Les experts prédisent une explosion du trafic aérien. Le nombre annuel de vols devrait passer de 187 000 à 235 000 en 2030. Celui des passagers de 15 à 25 millions. «Cela signifie un vol toutes les 90 secondes, 18 heures par jour et 7 jours sur 7», relève Jean-François Bouvier, président d'une association d'habitants de Vernier.

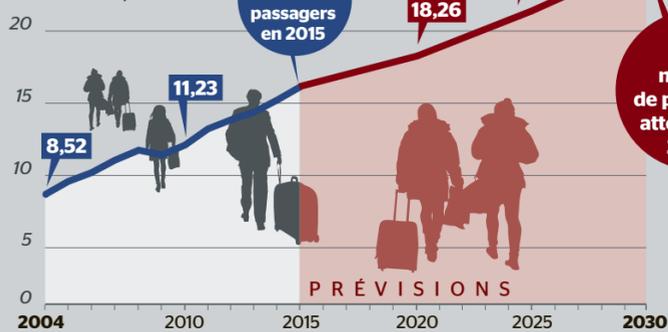
«La machine s'emballer»

Pour la Carpe, «la machine s'emballer». La pollution de l'air et le bruit vont encore augmenter, réduisant à néant les efforts qui sont faits dans d'autres domaines pour réduire la pollution. «L'aviation génère 8% des gaz à effet de serre, relève Yvonne Winteler, de l'association Climat Genève. A quoi cela sert-il de limiter la circulation et d'isoler les bâtiments si on ouvre les vannes pour le trafic aérien?»

La création de la Carpe est une étape de plus dans le bras de fer engagé. Depuis une année, les

Le développement du trafic aérien jusqu'en 2030

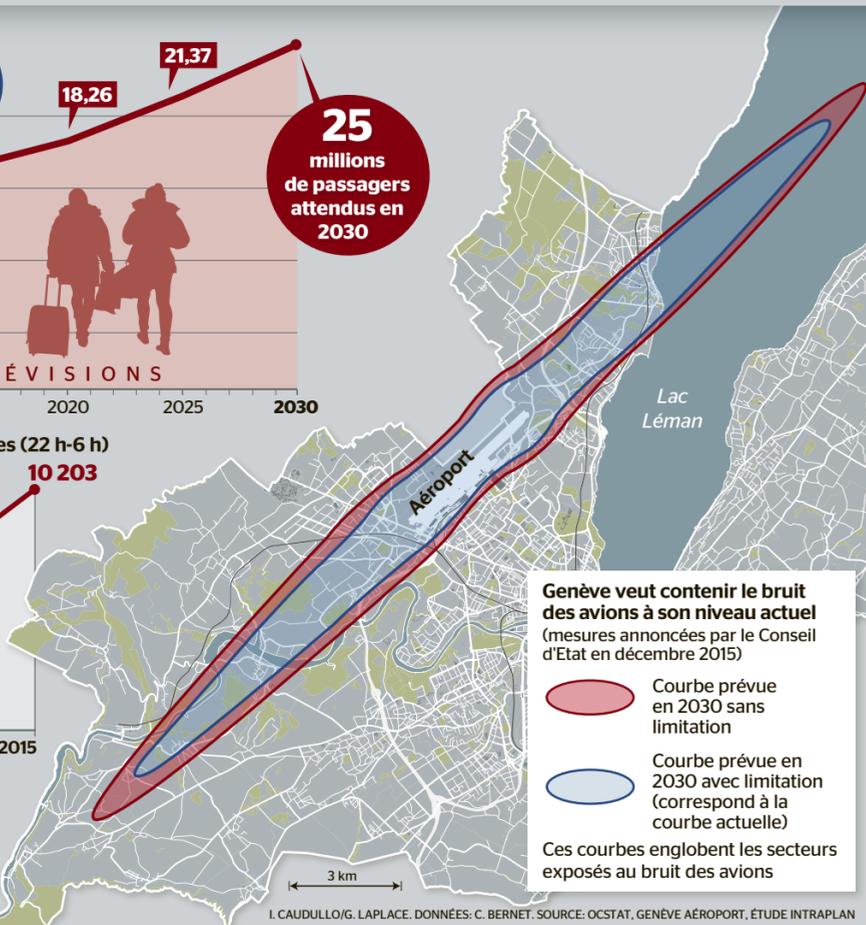
Evolution du trafic de passagers
En millions de personnes



Evolution des mouvements nocturnes (22 h-6 h)
(la grande majorité des vols nocturnes a lieu entre 22 h et 23 h)



ANNÉE	TOTAL	%
2003	163 760	3,7
2015	188 829	5,4



Genève veut contenir le bruit des avions à son niveau actuel (mesures annoncées par le Conseil d'Etat en décembre 2015)

- Courbe prévue en 2030 sans limitation
 - Courbe prévue en 2030 avec limitation (correspond à la courbe actuelle)
- Ces courbes englobent les secteurs exposés au bruit des avions

«L'aviation génère 8% des gaz à effet de serre. A quoi cela sert-il de limiter la circulation et d'isoler les bâtiments si on ouvre les vannes pour le trafic aérien?»

Yvonne Winteler
Association Climat Genève

Comment dessiner l'avenir de l'aéroport

Jusqu'à où doit grandir l'aéroport? Quel type d'aviation doit-il privilégier? A ces questions, la coordination Carpe ne répond pas. «Pour l'heure, nous adoptons la logique du Conseil d'Etat, qui, pour le bruit, travaille en termes d'enveloppes, et donc d'impact général, explique Yvan Rochat, conseiller administratif de Vernier. Une fois ce cadre posé, Genève Aéroport doit s'adapter pour le respecter. A lui de savoir s'il faut modifier ses taxes ou prendre d'autres mesures. D'une manière générale, c'est à l'Etat et à l'Office fédéral de l'aviation civile de faire des propositions.»

«Il nous semble que 25 millions de voyageurs, c'est trop et cela ne permettra pas de respecter les normes contre le bruit ou la pollution, quelle que soit l'amélioration des avions», poursuit Lisa Mazzone.

Jean-François Bouvier, président de l'Association des intérêts de Vernier-Village,

répond à la question en d'autres termes? «Qui demande plus de vols? Je n'entends pas que les multinationales ou les citoyens se plaignent d'une mauvaise desserte.» A l'entendre, c'est davantage l'offre des compagnies aériennes qui suscite la demande plutôt que l'inverse. «Quand je vois que des compagnies vont chercher des voyageurs en bus à Lyon pour 9 euros pour remplir leurs avions, je m'interroge.»

Quoi qu'il en soit, la coordination demande qu'on étudie de manière équilibrée les bénéfices apportés par l'aéroport d'un côté, et de l'autre les impacts négatifs. Parmi ceux-ci, elle relève la pollution, mais aussi les conséquences du bruit sur la santé, la perte de valeur des terrains devenus non constructibles ou encore le manque à gagner du commerce local causé par les Genevois qui font leur shopping à l'étranger.

C.B.

communes riveraines font pression pour participer au PSIA. Le Conseil d'Etat leur a déjà prêté une oreille. En décembre dernier, il a annoncé que le niveau de bruit des vols de nuit serait maintenu à son stade actuel. Davantage d'avions pourraient voler, à condition qu'ils soient moins bruyants.

Asphyxie sur les routes

Ces efforts ne sont pas suffisants pour les communes riveraines. En mars, elles ont réclamé une série de mesures, portant sur le bruit et sur les conditions de circulation aux abords de l'aéroport, dont on craint l'asphyxie. «Nous ne sommes que moyennement satisfaits des réponses obtenues», relève Yvan Rochat, conseiller administratif de Vernier.

Le débat va s'inviter au Grand Conseil, qui va traiter une requête des communes sur les vols de nuit. La Commission des pétitions a accepté de la soutenir, grâce à une majorité de gauche avec le MCG. La droite l'a rejetée au nom de l'intérêt économique prépondérant. Mais le Parti libéral-radical n'est pas aussi unanime qu'il n'y paraît et des tensions se font jour entre la position cantonale et le ras-le-bol des élus locaux qui habitent sous les avions.

Encre Bleue

Histoire d'eau

La scène se déroule à la piscine de Genève-Plage. Plus précisément dans la ligne d'eau dédiée à la «nage rapide».

Il y a là trois messieurs qui crawlent à toute vitesse et une dame qui fait de même, dans un beau style, certes, mais à une allure moins soutenue.

Le couloir n'étant pas bien large, les nageurs restent sur la droite pour faire leur traversée et tâchent de ne pas dépasser la ligne noire du fond qui joue le même rôle que la ligne blanche sur une route. Histoire d'éviter les collisions frontales avec ceux qui viennent dans l'autre sens.

Vous me suivez ou vous nagez dans le bleu?

Antoine, lui, additionne les longueurs de bassin pour faire ses trois kilomètres dominicaux. Au moment où il double à nouveau la jeune femme, il voit que le meilleur nageur de la ligne revient dans leur direction.

Pour ne pas mordre le repère noir, il se rapproche très près de la sirène. Qui n'apprécie guère cette troublante proximité: elle attrape alors la fesse d'Antoine qui passe à la hauteur de sa main. Puis la pince de dépit!

Et la nage continue...

Le crawl n'en revient pas. S'il avait osé pincer la croupe d'une naïade le dépassant, sûr qu'elle aurait fait un scandale. Il s'est donc contenté de boire la tasse, en songeant aux risques de la natation.

Julie

Retrouver les chroniques de Julie sur encrebleue.tdg.ch ou écrivez à Julie@tdj.ch

tdg.ch

Sur le Web aujourd'hui

15 heures

● **Renaturation** La Petite-Grave, sur la commune de Satigny, poursuit sa mue, le chantier de renaturation ayant commencé au début de cette année. Le site, une gravière exploitée illégalement, a été racheté par Pro Natura en 2009 et classé réserve naturelle en 2011. La nature y reprend ses droits. Visite du chantier pour mieux comprendre les enjeux liés à la renaturation du site.