



Maquette de l'aile Est de l'Aéroport international de Genève, en cours de construction. Elle sera destinée aux long-courriers. (GRANT SMITH)

# A l'aéroport de Cointrin, davantage d'avions et moins de bruit en 2030

**INFRASTRUCTURES** L'aéroport de Genève mise sur une diminution des nuisances sonores, malgré une croissance du trafic aérien. L'Office fédéral de l'aviation civile a présenté le cadre dans lequel Cointrin sera autorisé à se développer

DAVID HAEBERLI  
 @David\_Haerberli

En 2030, l'Aéroport international de Genève (AIG) accueillera 25 millions de passagers par an, contre 15 millions en 2016, selon les dernières projections. Cela représente 235 000 mouvements par an, 650 par jour, un toutes les 90 secondes. Les nuisances sonores générées par ces vols diminueront pourtant.

C'est ce que l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), le Conseil d'Etat genevois et la direction de l'aéroport ont annoncé en présentant le résultat de trois ans de collaboration pour dresser la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Ce document donne le cadre dans lequel les aéroports suisses peuvent se développer. «Il est contraignant pour le concessionnaire», a souligné Marcel Zuckschwerdt, directeur suppléant de l'OFAC. Zurich et Bâle ont déjà le leur. C'est maintenant au tour de Cointrin.

## Terrains à bâtir libérés

Cette fiche détaille la mission de l'AIG, fixe le périmètre dans lequel il peut construire ses bâtiments mais surtout détermine les niveaux de bruit maximum auxquels il a le droit d'exposer ses riverains. C'est dans ce domaine que la collaboration entre l'OFAC et le canton de Genève a débouché sur une «Genferrei positive», selon le mot d'Antonio Hodgers, conseiller d'Etat chargé du Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie: si elle

conçède le droit à l'AIG de générer, jusqu'en 2019, plus de bruit sur un périmètre plus large qu'aujourd'hui, cette fiche PSIA lui impose de diminuer cette «courbe de bruit» en 2030. «Quelque 3500 personnes de moins seront touchées par l'exposition au bruit des avions», se félicite Antonio Hodgers.

A l'intérieur du périmètre dessiné par la courbe, les constructions de logements sont contraintes voire interdites, selon une ordonnance fédérale en vigueur. Diminuer le bruit libère donc du terrain à bâtir: 160 hectares sont aujourd'hui dans cette aire mais n'y seront plus en 2030, si les mesures ont l'efficacité annoncée. Cela permettra au canton de réaliser 1500 logements planifiés dans les secteurs de Cointrin et du Grand-Saconnex.

Comment le bruit généré par les avions diminuerait-il alors que le trafic augmente? L'OFAC et le canton misent sur le progrès technologique. Les avions neufs sont plus silencieux. Et les compagnies auraient entamé un renouvellement de leur flotte, à l'image de Swiss, qui s'est débarrassé de ses modèles Jumbolino.

La deuxième mesure est ciblée sur les vols au-delà de 22h, qui provoquent «des nuisances dix fois plus importantes que les vols de jour», a rappelé Marcel Zuckschwerdt. Au 1er janvier

2018, la taxe sur le bruit (qui est progressive dans la journée) subira une hausse de 120%, a annoncé André Schneider, directeur de l'AIG.

## Nuisances nocturnes

L'aile Est de l'aéroport, en cours de construction et destinée aux long-courriers, permettra de passer de 40 à 47 vols par heure. Les riverains de l'aéroport ont déjà fait part de leurs craintes: les vols vers l'Asie et l'Afrique provoqueront plus de nuisances nocturnes. La fiche PSIA, répond André Schneider, prévoit trois vols après 22h, réservés à des avions de nouvelle génération.

Pour Pierre Maudet, ministre de tutelle de l'AIG, la fiche PSIA représente «un contre-projet à l'initiative populaire» intitulée «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport», en cours de traitement au Grand Conseil genevois. Pas sûr que cela suffise. «Nous nous réjouissons que pour la première fois un semblant d'esquisse de limitation du bruit soit initié, répond Lisa Mazzone, conseillère nationale verte et présidente de Carpe, la coordination qui a lancé l'initiative. Mais nous attendons des garanties sur l'exécution des mesures. La hausse annoncée des mouvements va créer plus de bruit, même s'il n'est pas inscrit dans une courbe qui ne rend pas compte des nuisances réelles.» Autre regret des initiants: le document PSIA «n'apporte aucune solution concernant la pollution de l'air». Sur ce point, Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé de l'Environnement, annonce vouloir augmenter l'utilisation des transports collectifs de 47 à 58% pour les passagers et de 25 à 32% pour les employés de l'AIG.

La phase de consultation sur la fiche PSIA s'ouvre le 22 novembre et se refermera le 16 mars 2018. Le Conseil fédéral doit adopter ces mesures dans un an. ■

# 25 millions

C'est le nombre de passagers que l'aéroport de Genève devra accueillir en 2030, contre 15 millions en 2016. Cela représente 235 000 mouvements par an ou 650 par jour.