

# L'aéroport devra grandir en mettant la sourdine

**Négociée avec le Canton, la feuille de route que Berne compte imposer au tarmac genevois jusqu'en 2030 est mise en consultation**

Marc Moulin

L'aéroport de Genève poursuivra sa folle croissance ces prochaines années, mais il sera prié de le faire en dérangeant moins ses voisins. C'est ainsi qu'on peut résumer en substance le document que les autorités fédérale et cantonale ont dévoilé mercredi. Très attendu, ce plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA, dans le poétique jargon fédéral) fixe le cadre dans lequel Cointrin doit assurer sa mission jusqu'en 2030.

Compétente en matière de politique aérienne, la Confédération dicte le tempo au Canton, propriétaire du tarmac. Les deux autres aéroports d'importance nationale (Bâle et Zurich) ont déjà leur propre plan. Le Conseil fédéral doit adopter le PSIA genevois dans un an. Une décision qui n'est pas sujette à recours. Entre-temps, cet hiver, une phase de consultation est ouverte.

## Une «Genferei positive»

En 2030, l'aéroport de Genève devrait gérer 25 millions de passagers par an et 236 000 atterrissages et décollages. Cette prévision, qui n'est pas un objectif, représente une hausse colossale: l'an dernier, on a compté 16,5 millions de voyageurs pour 190 000 mouvements. Le hic, c'est que les autorités, au moyen du PSIA, attendent de Cointrin que cette évolution s'opère dans un vacarme décroissant. L'injonction découle d'une pesée d'intérêts. D'une part, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) exige du tarmac genevois qu'il «réponde à la demande du marché», comme le dit Marcel Zuckschwerdt, directeur



À l'horizon 2030, l'aéroport de Genève devrait enregistrer quelque 236 000 mouvements d'appareils et accueillir 25 millions de passagers. GEORGES CABRERA

suppléant, mais aussi qu'il limite son impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

À ce titre, l'OFAC a admis ce que son cadre appelle une «solution innovante», inconnue des autres aéroports suisses. Conseiller d'État chargé de l'Aménagement, Antonio Hodggers évoque, lui, «une Genferei positive». Le PSIA fixe une courbe de bruit maximale et contraignante correspondant aux niveaux, proches de ceux connus aujourd'hui, prévus à la fin de la décennie. Tendus des environs de Chancy à ceux de Nernier, cet ovale long et étroit devra ensuite se contracter. Le périmètre réduit des nuisances devra être atteint en 2030.

L'accalmie planifiée devra sortir 3500 habitants de la zone sinistrée et en extirper aussi des parcelles de Cointrin et du Grand-Saconnex, où il deviendra possible d'ériger 1500 logements neufs. L'Exécutif genevois est si heureux de la trouvaille que son ministre de l'Économie voit dans le PSIA

«un contre-projet indirect» à l'initiative lancée l'an dernier pour brider l'essor aéroportuaire dans la Constitution cantonale. Et Pierre Maudet de louer: «Il a le mérite de la clarté et de s'adresser aux autorités du bon niveau.»

Comment multiplier les vols en réduisant les décibels? La première piste est le renouvellement des flottes par des avions plus silencieux. Directeur du tarmac genevois, André Schneider annonce l'instauration dès l'an prochain d'un renchérissement de 120% des taxes aéroportuaires pour les appareils les plus sonores. L'aérodrome prendra aussi des mesures pour limiter les vols nocturnes (entre 22 h et minuit), en évitant les mouvements retardataires et en réservant aux gros-porteurs les plus discrets les envols vers d'autres continents.

Un autre levier pour verdir l'aéroport passe par une action sur les déplacements terrestres qu'il génère. Conseiller d'État chargé des Transports, Luc Bar-

thassat annonce l'objectif: 58% des allées et venues devront être assurées par les transports en commun, au lieu de 47% aujourd'hui.

## Des opposants sceptiques

Les particuliers peuvent livrer leurs observations jusqu'au 8 janvier et les collectivités jusqu'au 16 mars. Président de l'association des communes riveraines de Cointrin, Yvan Rochat livre sa réaction à chaud. «Il est bon que les autorités ordonnent, pour la première fois, une réduction du bruit, se félicite le maire Vert de Vernier. Mais le plafond maximal reste trop élevé et l'objectif pour 2030 est trop timoré.»

Quant au collectif qui soutient l'initiative, il persiste à juger son propre texte nécessaire. Il déplore qu'un couvre-feu ne soit pas décrété dès 23 heures et que le plan proposé «ne prenne pas en compte d'autres objectifs, tels que la pollution de l'air ou les émissions de CO<sub>2</sub>».