

Le parti dépose un projet de loi limitant le low cost à 50% du trafic. Son but: favoriser un «vrai» développement économique du canton et éviter qu'il devienne invivable

L'UDC refuse la démesure

RACHAD ARMANIOS

Aéroport ► Vingt-cinq millions de passagers par an en 2030 contre 17,35 millions l'an dernier? Le développement de l'Aéroport international de Genève (AIG) prévu par sa direction ainsi que les autorités genevoises et fédérales est jugé «absurde», «démessuré» et «néfaste» par l'UDC cantonale. Mercredi, le parti a présenté à la presse un projet de loi visant à contenir la croissance de la plateforme aéroportuaire. Partant du constat que le modèle *low cost* est la cause de l'explosion du trafic, l'UDC veut limiter ce type de vols à 50% du nombre de passagers, il reste donc un peu de marge vu qu'Easyjet représente déjà 45% du trafic total.

Débat au Grand Conseil

Ce texte peut faire office de contre-projet à l'initiative «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport» ou du moins en inspirer un, selon le député UDC Marc Falquet. Ce jeudi, le Grand Conseil doit justement discuter de l'opportunité d'opposer un contre-projet à cette initiative lancée par plusieurs associations environnementales et de riverains. L'article constitutionnel qu'elles proposent inscrit la recherche d'un équilibre entre l'importance économique, culturelle et sociale de l'AIG et la limitation des nuisances – le projet de loi UDC prévoit aussi de limiter au maximum le bruit, le trafic alentour et la pollution. Par leur initiative, les riverains espèrent, comme l'UDC, remettre en question une stratégie basée sur le *low cost*.

Si les intentions sont partagées, l'UDC se démarque par un



Les passagers voyageant avec Easyjet représentent 45% du trafic total à l'aéroport de Genève. JPDS

discours virulent contre le Grand Genève. Elle estime surtout que le levier des initiants n'aura pas d'effets concrets et que modifier la loi plutôt que la Constitution est davantage indiqué. Ces gens sont des «rêveurs», critique le conseiller national et candidat au Conseil d'Etat Yves Nidegger. «Une fois identifié le problème, à savoir que l'AIG a déroulé le tapis rouge au *low cost*, il faut agir là-dessus.»

«Fiasco du Grand Genève»

Le parti a collaboré avec un professionnel de l'aviation, Philip Queffelec, président de Sparfell Aviation et technologies, une société active dans l'aviation privée, d'affaires et de ligne, opé-

rant depuis Genève et dans de nombreux pays. L'homme, qui affirme ne pas agir pour ses propres intérêts ni aucun lobby, estime que l'AIG doit rééquilibrer les créneaux en faveur des vols d'affaires et des longs courriers, alors qu'Easyjet s'accapare 45% du trafic passager. Selon lui, la direction de l'aéroport agit comme s'il était une société privée en cherchant à engranger un maximum de profit via les taxes passager. Pourtant, favoriser l'intérêt de la population et le développement économique du canton impliquerait plutôt de miser sur la qualité que la quantité, s'exclame-t-il: «La présidente de l'aéroport, Corine Moinat, dit elle-même qu'un vol

d'affaires induit davantage de retombées économiques pour Genève qu'un vol charter. Un avion d'Anglais qui prennent aussitôt une navette pour skier à Val d'Isère, ça ne rapporte rien. Easyjet pourrait se développer sur Lyon ou Chambéry au lieu d'infliger toutes les nuisances aux Genevois.»

«Genève ne doit pas devenir encore plus le hub *low cost* de la région Rhône-Alpes», enchaîne Marc Falquet. Trente pour cent de passagers au départ de Genève viennent de France, précise M. Queffelec. Yves Nidegger insiste: «Le développement de l'aéroport est le meilleur exemple du fiasco du Grand Genève, avec une plateforme

incapable d'absorber le flot de passagers, et me fait honte».

Quant au développement économique, il serait mieux assuré en étoffant les vols longs courriers, qui éviteraient aux businessmen de transiter par Zurich: «Une seule ligne directe vers l'Asie? Zéro vers l'Afrique de l'Ouest ou l'Amérique latine? C'est une aberration!» Reste à savoir si, depuis le repli de Swiss sur Zurich après le grounding de feu Swissair, une limitation du *low cost* serait de nature, par un simple effet de vase communicant, à inciter des compagnies à développer les longs courriers...

Le débat reprend dès jeudi soir au Grand Conseil. I