

L'UDC veut plafonner les vols low cost à Cointrin

Alors que le Grand Conseil débat ce soir de l'initiative sur l'aéroport, le parti lance un potentiel contreprojet

Les créneaux attribués aux vols low cost et aux charters ne doivent pas excéder 50% du trafic passagers. C'est la règle que l'UDC veut imposer à l'aéroport de Genève en l'inscrivant dans la législation cantonale. Le parti a présenté mercredi ce projet de loi, alors que le Grand Conseil débatera ce jeudi soir de l'initiative «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport», émanant d'organisations environnementales et d'associations d'habitants.

La majorité de droite compte lui opposer un contreprojet. Et c'est ce à quoi pourrait servir la proposition de l'UDC, selon ses auteurs. Lesquels rejettent l'initiative. «Elle mettrait dans la Constitution de bons principes qui ne resteraient que de bonnes intentions, sans contraindre l'Aéroport à quoi que ce soit», critique Marc Falquet, premier signataire du projet de loi de l'UDC.

Le parti partage les préoccupations des initiants au sujet des nuisances, mais il assortit ce thème d'une critique de la «démésure» – son leitmotiv pour la campagne en vue des élections cantonales – et de la politique régionale. «Genève a-t-il pour vocation de devenir le hub low cost de la région Rhône-Alpes? questionne ainsi

«Un charter rempli de types bourrés en route pour Val-d'Isère ne rapporte rien à Genève!»

Philip Queffelec Président de Sparfell & Partners

Marc Falquet. Les trois quarts de l'activité aéroportuaire sont sans lien avec les habitants du canton.» «Le surdimensionnement de l'aéroport entre dans le concept du Grand Genève, qui est un fiasco, fustige le conseiller national Yves Nidegger. Le business aérien est particulier en raison de ses nui-

sances. Il faut recentrer la mission de l'Aéroport sur les nécessités de Genève et de son économie.»

Le parti veut donc mettre un frein à l'expansion continue de l'aviation à bas prix et des charters dont il chiffre la part de marché actuelle à 47%. «L'essor d'Easyjet se fait au détriment des vols long-courrier et de l'aviation d'affaires», accuse Philip Queffelec, patron de l'entreprise aéronautique Sparfell. Invité comme orateur par l'UDC, il met en avant l'apport économique pour le canton issu des passagers des jets privés: «Un charter rempli de types bourrés à la bière en route pour Val-d'Isère ne rapporte rien à Genève à part de la pollution!»

Pour Marc Falquet, le texte de l'UDC pourrait donc servir de contreprojet, direct ou indirect, à l'initiative, si le parlement en décide ainsi: «Et ce projet de loi a l'avantage de pouvoir être modifié, alors que l'initiative est figée.»

Les tenants de cette dernière jugent vaines ces propositions alternatives. «La droite veut aller dans le sens d'un contreprojet pour gagner du temps, mais que

voulez-vous opposer à une initiative qui réclame simplement de l'équilibre?» lance le Vert Boris Calame. Lequel estime que le texte de l'UDC contrevient au droit supérieur.

«Une confusion chez le député Falquet sur les rôles et prérogatives» des différentes instances cantonales et fédérales est aussi relevée par le ministère genevois qui chapeaute l'Aéroport. Le Département de la sécurité et de l'économie rappelle que «la politique aéronautique suisse est fixée par le Conseil fédéral», même si «l'État de Genève est impliqué dans le processus en tant que propriétaire de l'infrastructure».

La proposition du parti agrarien pêcherait en outre par son caractère flou. «Le projet de loi ne définit pas ce qu'est un vol low cost, poursuit le département. Aujourd'hui, toutes les compagnies offrent des billets à prix réduit.» Un reproche que rejette Yves Nidegger: «On parle ici d'un modèle d'affaires, pas de prix promotionnels occasionnels.»

Marc Moulin