

## Genève Aéroport

## L'Aile Est s'ouvre, mais sans flonflons

**Destinée aux gros-porteurs, la structure est opérationnelle dès ce mardi. Elle a fait couler beaucoup d'encre.**

Cathy Macherel

Grandes baies vitrées, décors élégants, technologie dernier cri. Après beaucoup de discussions depuis 2009, y compris des oppositions, puis quatre ans de travaux, et un an de retard dans sa mise en service pour cause de Covid, le jour J est arrivé pour l'Aile Est de Genève Aéroport. Elle est opérationnelle depuis ce mardi.

#### Destination New York

Les premiers voyageurs à la découvrir seront les passagers du vol Swiss à destination de New York, avant que la nouvelle aile, ces prochains jours, ne monte progressivement en puissance. Destinée à accueillir les gros-porteurs pour les long-courriers ainsi que les vols continentaux hors Schengen, elle sera en mesure d'accueillir près de 2800 passagers par heure au départ, et 3000 aux arrivées.

Lundi, la direction de l'aéroport a présenté aux médias cette nouvelle structure longue de 520



**L'Aile Est a été conçue par le bureau d'architectes londonien Rogers Stirk Harbour + Partners, en association avec l'Atelier d'architecture Jacques Bugna, à Genève. Elle est conçue de biais avec un angle à 26 degrés qui penche vers le tarmac.** LUCIEN FORTUNATI

mètres, tout en verre. Même étroite, elle a fière allure, avec ses parois de biais. On souligne la prouesse architecturale et ses qualités écologiques. Avec son toit couvert sur 7000 m<sup>2</sup> de panneaux solaires, le bâtiment est énergétiquement autonome, capable de produire chauffage en hiver, climatisation en été.

L'Aile Est est équipée de six positions et douze passerelles télescopiques pour arrimer les gros-porteurs. Cette structure, avec ses accès directs aux avions, sert avant tout à «augmenter le confort des passagers», et à «offrir aux compagnies qui opèrent sur des long-courriers des infrastructures modernes, dignes des standards internatio-

naux. Une nécessité si l'on veut maintenir ou attirer la présence des compagnies», a souligné au cours de la visite André Schneider, le directeur de Genève Aéroport. Autrement dit, les champignons du tarmac genevois et les transports en bus sont devenus un peu obsolètes, même s'ils ne vont pas complètement disparaître.

Cette mise en service, sans discours officiels en raison du Covid, intervient alors que l'aéroport n'est pas à la fête. Genève Aéroport a dû s'endetter pour financer ses infrastructures, et son chiffre d'affaires a été miné par la crise sanitaire. L'année 2020 se bouclait avec un déficit de 129,5 millions de francs. Alors que l'Aéroport reverse depuis des années la moitié de ses recettes à la collectivité, en février dernier l'État a dû voler à son secours en lui accordant un prêt de 200 millions de francs. Faire fonctionner cette nouvelle aile, qui aura coûté 610 millions, n'arrive pas dans le meilleur des contextes. Il faudra trente ans pour amortir la nouvelle aile, convient la direction de l'aéroport, qui table notamment sur les redevances des compagnies pour financer cet amortissement.

#### Critiques écologistes

Dans l'histoire aéroportuaire genevoise, chaque nouvelle infrastructure a fait débat. Pas d'exception pour l'Aile Est. Pour les organisations qui défendent un nécessaire redimensionnement des activités aéroportuaires au nom de l'urgence climatique, elle est le symbole d'une ère dépassée. «Bien qu'on nous parle de confort des passagers, cette nouvelle structure, qu'il faudra bien rentabiliser, s'inscrit dans la logique de la poursuite de la croissance de l'aéroport. Elle est inau-

gurée au moment où l'on doit réfléchir à comment diminuer la part de CO<sub>2</sub> du trafic aérien, si l'on veut tenir nos engagements climatiques. À ce titre, l'Aile Est, dont la décision de construction remonte à plus de dix ans, est une sorte d'accident de l'histoire», avance Philippe de Rougemont, de l'association Noé21.

Au printemps dernier, cette organisation écologiste avait publié une étude, à la demande des Verts genevois, montrant qu'un aéroport qui draine 18 millions de passagers par an - soit le niveau pré-Covid qui devrait être retrouvé vers 2024-2025 - ruine largement les engagements climatiques du canton, même avec un coefficient attribué aux seuls voyageurs genevois. L'étude préconisait des stratégies visant à freiner la demande aérienne et transférer une partie de la demande vers le train, pour les destinations européennes aujourd'hui trop bon marché.

André Schneider rappelle que la mission de l'aéroport, dont les objectifs sont fixés à l'échelle fédérale, est de s'adapter à la demande. «Si un jour, la demande devait baisser, nous adapterons nos infrastructures. Mais pour l'heure, Genève, la Suisse romande et la France voisine ne peuvent pas se passer d'un aéroport fonctionnel, qui génère 33'000 emplois et 4 milliards de plus-value économique par an.»

PUBLICITÉ

## MANOR<sup>®</sup> FOOD

### SPECIAL EVERYDAY

Retrouvez-nous sur  
[manor.ch](https://www.manor.ch)



Nos meilleures offres pour les fêtes

Offres valables jusqu'au **lun. 20 décembre 2021** ou dans la limite des stocks disponibles.



**-30%**



Frais & fait maison MANOR<sup>®</sup>

**-26%**



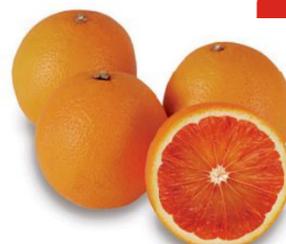
**-50%**



**-22%**



**2.95**  
/ kg



**-33%**



+46 points\*



Prix en CHF. Sous réserve de modification de prix et d'erreurs d'impression et typographiques. \* Nombre de points Manor en cas de paiement avec la Manor World Mastercard<sup>®</sup>. Il est également possible de gagner des points avec la carte de fidélité sans fonction de paiement. Plus d'informations sur la collecte de points sur [manor.ch/fidelite](https://www.manor.ch/fidelite). \*\* Non disponible aux marchés Manor Food de Delémont, de Morges, de Nyon et d'Yverdon.