


Genève Aéroport promet moins de bruit

TRAFIC AÉRIEN Cointrin s'allie aux compagnies aériennes Swiss et EasyJet pour s'engager à limiter les nuisances nocturnes. Ils s'attaquent aux retards qui provoquent des décollages après 22 heures

LAURE LUGON ZUGRAVU

 @LaureLugon

Cointrin craint la sanction des urnes le 24 novembre, si les Genevois acceptent l'initiative «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport», qui veut limiter les nuisances. Et voilà qu'opportunistement, Genève Aéroport, EasyJet et Swiss convoquent la presse, jeudi, pour la signature d'une déclaration qui les engage précisément à réduire les nuisances nocturnes.

Mais selon le directeur de Genève Aéroport, André Schneider, il ne faut y voir aucun lien de cause à effet: «Cet engagement est la suite logique de l'adoption du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Mais nous voulions prendre les devants pour ne pas patienter inutilement jusqu'à l'adoption du règlement d'exploitation.» Un processus qui pourrait prendre plusieurs années.

Diminuer les décollages non planifiés

Au-delà de la portée symbolique de l'acte, à quoi s'engage exactement l'aéroport et les deux compagnies concernées (lesquelles assurent 57% du trafic de la plateforme)? Rien de bien contraignant à ce stade. Mais elles assurent vouloir diminuer les décollages non planifiés après 22 heures. Passé cette heure, les émissions sonores ont en effet un impact dix fois supérieur à un mouvement diurne. Malgré le fait que Genève Aéroport n'autorise aucun créneau de départ après ce délai, des décollages surviennent pourtant. La faute aux avions retardataires, victimes du trafic aérien européen, des conditions météo, des grèves éventuelles ou des avaries techniques. L'an dernier, ces fauteurs de troubles ont été 1836 à s'élancer nuitamment. Cette année, ce nombre de retards a diminué de 4,4%.

La logique conduit donc les trois partenaires à vouloir régler le problème des décollages non planifiés qui grèvent la courbe de bruit. Outre le remplacement progressif de la flotte par des appareils au

bruit et aux émissions carbone réduits, un défi que le patron d'EasyJet, Jean-Marc Thévenaz, dit vouloir relever d'ici à dix ans, d'autres mesures sont lancées, comme l'allègement des avions grâce à des équipements plus légers, l'augmentation des avions en réserve qui viennent suppléer aux retardataires, un planning allégé pour les avions qui décollent tard depuis l'étranger, la priorisation des vols retardés et enfin des quotas bruit pour les vols retardés après 22 heures. Une mesure également prévue dans le PSIA adopté par le Conseil fédéral, qui prévoit qu'en cas de dépassement de la courbe de bruit, l'Office fédéral de l'aviation civile peut retirer des vols planifiés. «Ce serait idiot que cela arrive à cause des vols en retard, estime André Schneider. Nous avons donc intérêt à trouver des solutions.» Contrairement à EasyJet, Swiss n'est que peu concernée par les retards après 22 heures – elle en déplore une douzaine seulement par an. La compagnie nationale a aussi investi plus de 8 milliards de francs dans des avions modernes qui, assure-t-elle, ont réduit de moitié les nuisances sonores.

«Diminuer le bruit grâce aux avancées technologiques»

Il en faudra sans doute plus pour convaincre les partisans de l'initiative populaire qui dénoncent la volonté de croissance de l'aéroport «sans considération pour les personnes concernées» et souhaitent une prise en main par les autorités politiques. Parmi le comité de soutien à l'initiative figurent plusieurs communes et personnalités de droite. Ce qui rend la tâche plus compliquée aux milieux économiques qui, un peu plus tôt jeudi, lançaient aussi leur campagne en faveur du contre-projet accepté par le Grand Conseil: «Il ne faut pas se tromper de combat, note Vincent Subilia, directeur de la Chambre de commerce et d'industrie de Genève. Diminuer la courbe de bruit passera par les avancées technologiques et un meilleur remplissage des avions. Mais tendre les manettes de l'aéroport au Grand Conseil, ce que veut l'initiative, c'est prendre le risque de confier son destin aux humeurs politiques et c'est la porte ouverte à tous les excès.»