

Une initiative et un contre-projet sur l'aéroport sont soumis au vote des Genevois le 24 novembre. En jeu: le contrôle démocratique et la réduction des nuisances

Quel droit de regard sur l'aéroport?



CHRISTIANE PASTEUR

Climat ► L'aéroport de Genève enregistrerait 9,5 millions de passagers en 2005. Ils sont près de 18 millions aujourd'hui. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) en prévoit 25 millions en 2030. Avec un atterrissage ou un décollage toutes les nonante secondes, et ce 365 jours par an. C'est trop, beaucoup trop, pour la Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de l'environnement et de la population (CARPE).

Composée d'associations de riverains et écologistes, elle a lancé, en 2016, l'initiative populaire «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève», qui a reçu le soutien des communes riveraines, de la gauche, du PDC et des Verts libéraux. Une majorité de droite du Grand Conseil et le Conseil d'Etat lui ont préféré un contre-projet. Les Genevois voteront donc sur les deux textes.

«Il y a dix ans, nous aurions été perdus haut et court. Aujourd'hui, nous pouvons débattre», se réjouit Jean-François Bouvier, ancien président de l'Association des intérêts de Vernier village et membre du PLR. «L'aéroport a connu une croissance très importante ces dernières années, et en parallèle une forte augmentation des nuisances. Il ne peut saboter tous les efforts réalisés par ailleurs en matière de santé et d'environnement», estime Lisa Mazzone,



L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) en prévoit 25 millions de passagers en 2030, contre 18 millions aujourd'hui. KEYSTONE

présidente de la CARPE et conseillère aux Etats verte.

Equilibre entre économie et écologie

L'initiative repose sur deux axes: les nuisances dues au trafic aérien et le contrôle démocratique. Le texte prévoit que l'Etat recherche un équilibre entre l'importance de l'aéroport pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement. Les autorités devraient prendre des mesures pour restreindre le bruit, les pollutions atmosphériques et les

émissions de gaz à effet de serre. Et s'assurer que la politique aéroportuaire soit compatible avec d'autres politiques publiques, telles que celle sur la protection de l'environnement et sur la promotion de la santé.

L'initiative demande également que le statut d'établissement de droit public de l'aéroport soit inscrit dans la Constitution. L'aéroport devrait rendre compte aux autorités cantonales et communales de la planification et de la mise en œuvre des objectifs liés à la réduction des nuisances. Et soumettre régulièrement au Grand Conseil,

pour approbation, un rapport sur le sujet.

De prime abord, le contre-projet semble proche. Comme souvent, le diable se cache dans les détails. Ainsi, le contre-projet précise que la desserte aérienne doit répondre «aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale». Le canton prendrait des mesures pour limiter les nuisances en visant un équilibre «entre les enjeux économiques, le développement des emplois et les exigences d'un développement durable en accord avec sa mission». Enfin, l'aéroport rendrait compte au

seul Conseil d'Etat de la façon dont les objectifs sont planifiés et mis en œuvre et signerait avec lui une «convention d'objectifs».

Levier prioritaire de la croissance

Pour Lisa Mazzone, le contre-projet place les intérêts économiques au-dessus des intérêts environnementaux. En évacuant le contrôle des communes et du Grand Conseil, il entérine la situation actuelle, insiste-t-elle. «L'initiative ne répond en rien au défi écologique auquel nous sommes confrontés et n'apporte aucune réponse

aux nuisances sonores», affirme au contraire Vincent Subilia, directeur de la Chambre de commerce, d'industrie et des services.

Selon lui, l'objectif n'est pas d'avoir un vol toutes les nonante secondes. «Il s'agit d'une capacité maximale.» L'aéroport est un levier prioritaire de la croissance de Genève, poursuit-il. «Il ne peut y avoir cent députés aux commandes d'un opérateur ayant besoin de toute l'agilité que nécessite le temps économique.»

«Oui un aéroport, ça fait du bruit et ça pollue», reconnaît Matthieu Steiner, conseiller municipal PLR au Grand-Saconnex. Mais «les avions sont plus remplis, plus performants et moins bruyants qu'il y a dix ans», ajoute-t-il. «Les 800 personnes qui travaillent pour le World Economic Forum, à Cologny, sont sans cesse dans un avion. Le WEF ne serait pas à Genève si l'aéroport n'était pas viable», avertit encore Ivan Pictet, président de la Fondation pour Genève.

Premier effet notable de la campagne, fin octobre, l'aéroport, Easyjet et Swiss s'engageaient à diminuer les décollages après 22h; on en dénombreait 1836 en 2018. «Le bruit du trafic aérien constitue une préoccupation majeure», affirme Genève Aéroport, qui a proposé à l'OFAC la mise en place d'un système de quotas et d'une redevance «dissuasive».

«Personne n'est contre l'aéroport», assure Philippe Dugerdil, membre de la CARPE et habitant de Satigny. «Nous avons compris qu'il est important pour l'économie et la Genève internationale. Mais nous voulons une croissance raisonnable, correspondant aux vrais besoins de la population, pas pour aller boire une bière à Barcelone.»