

Grand Conseil : Commission de l'Economie, lundi 28 octobre 2013

Remarques de Mike Gerard, Président de l'ARAG

Mesdames, Messieurs,

L'ARAG salue la belle santé financière de l'Aéroport de Genève en 2012 et ses efforts en matière de l'environnement sur son site de Cointrin. Ceci étant, **l'ARAG se doit de mettre l'accent sur les nuisances résultant du « produit » de l'Aéroport : les mouvements des avions.** L'ARAG est particulièrement concernée par la progression incessante depuis quelques années des vols de nuit et les niveaux de bruit qui en découlent.

Dans son rapport annuel, l'aéroport indique avoir consacré près de 100 millions de francs en 2012 pour rénover, adapter et développer ses installations, montant appelé à doubler au cours des prochaines années. Ceci n'est pas surprenant dans la mesure où le nouveau terminal Aile Est est devisé entre 300 et 400 millions de francs.

Toujours pour 2012, le résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA) de l'Aéroport s'est monté à 129 millions de francs, ce qui veut dire que son « free cash flow » (cash flow moins les investissements) a été positif. Une situation vraisemblablement appelée à s'inverser au cours des prochaines années, vu la hausse prévue des investissements. Et il n'y a pas que l'Aile Est. En janvier de cette année, en lisant une entrevue donnée par Monsieur Deillon, directeur de l'aéroport, **nous avons appris qu'il est prévu de construire un nouveau terminal, qui devrait entrer en fonction entre 2020 et 2025.** A ce stade, nous n'avons aucune information sur sa localisation ou le coût prévu pour sa construction, mais nous pouvons supposer qu'il impliquera aussi des investissements conséquents - et des années de free cash flow négatif.

Les hypothèses en matière d'évolution du nombre de passagers et de vols sous-tendant tous ces investissements sont de prime intérêt pour l'ARAG.

Notre crainte est en effet de subir une expansion massive du nombre de vols durant au moins une dizaine d'années. Il est admis que la flotte utilisée pour les distances relativement courtes, à Genève principalement des Airbus de type A319 et A320, n'évoluera que peu durant la prochaine décennie. Autrement dit, le bruit subi par les riverains risque d'augmenter de pair avec le nombre de vols. Or, de nombreuses études, dont une dernière publiée tout récemment dans le British Medical Journal, montrent que les personnes résidant dans les zones de bruit des aéroports sont plus à risque de maladies sérieuses.

S'agissant plus spécifiquement des vols de nuit, l'ARAG constate depuis quelques années que leur nombre ne cesse d'augmenter. Cette année encore, alors que le nombre total de mouvements a baissé de 1%, les vols de nuit ont progressé de 5%. A deux reprises, j'ai demandé que l'aéroport fournisse une explication de cette évolution aux membres de la CCLNTA - sans réponse. Une possible explication pourrait être que les mouvements ont tendance à être plus souvent planifiés sur l'ensemble de la plage quotidienne – soit de 6h à minuit -

malgré le désir exprimé par l'OFAC que les compagnies d'aviation essaient d'éviter de planifier des mouvements après 22h. Ici, aussi, on peut mentionner un rapport de l'OMS

**Burden of disease from environmental noise
Quantification of healthy life years lost in Europe**

montrant un lien direct entre vols de nuit et maladies d'adultes (stress, tension artérielle trop élevée, infarctus) et d'enfants (développement mental retardé).

Dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2012 quelques paragraphes sont consacrés au projet de nouvelle Aile Est, présentée par l'aéroport comme une simple amélioration qualitative, sans incidence sur le trafic actuel. **L'ARAG s'inquiète qu'une fois cette Aile opérationnelle, la direction de l'aéroport cherchera à développer le trafic long-courrier, en particulier vers l'Est, peut-être également le Sud.** Il suffit de regarder les horaires de hubs comme Zurich pour constater que **les vols vers ces destinations ont tendance à partir tard le soir.** De plus, les mesures des stations de bruit de l'ARAG indiquent que les vols de la Compagnie Air China vers Beijing, qui utilisent pourtant des avions de construction récente, font en général plus de bruit que les avions moins modernes effectuant les trajets vers l'Amérique du Nord.

Du point de vue de l'ARAG, le projet de nouvelle Aile Est peut se comparer à une situation dans laquelle, pour améliorer une route dont la surface nécessite réfection, on propose de remplacer ladite route par une autoroute et d'y ajouter une station d'essence et un centre commercial. Il pourrait avoir pour conséquence un agrandissement des enveloppes de bruit, qui sont essentiellement équivalentes aux courbes de bruit pour la première, ou deuxième, heure de la nuit. Un tel agrandissement aurait pour conséquence une diminution significative de la valeur de nombre de parcelles et bâtiments situés dans ces zones de bruit élargies. Autrement dit, **l'aéroport augmente ses bénéfices, mais les riverains subissent une perte de valeur de leurs habitations.**

En conclusion, l'ARAG tient à rappeler que derrière les bénéfices de l'aéroport il y a aussi des nuisances et pertes pour ses riverains – et qu'il importe de concilier ces deux points de vue dans les projets de croissance future...

Mike Gerard <mike_gerard@bluewin.ch>
Président de l'ARAG
Versoix, 28 octobre 2013