

Cointrin: un aéroport sans avenir?

Autor(en): **Comtesse, Xavier**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **134 (2008)**

Heft 07: **Suburbanité**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-99670>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Cointrin : un aéroport sans avenir ?

Dans un futur proche, l'aéroport de Genève atteindra sa capacité limite : l'augmentation du trafic aérien et avant tout de l'aviation d'affaires rendra son extension indispensable. Un rapport datant de 1968 évoque la possibilité de construire une deuxième piste à proximité. Même s'il semble difficile de lancer un tel programme aujourd'hui, il est étonnant que le débat politique de fond fasse actuellement défaut.

Le 8 décembre 2007, l'aéroport de Cointrin a fêté son dix millionième passager de l'année. Il a ainsi battu son record absolu de fréquentation, et l'année s'est achevée sur une

utilisation de ses infrastructures par 10 840 000 voyageurs. Si l'on extrapole ces chiffres, en tenant compte d'une progression annuelle raisonnable d'environ 5%, il est alors fort possible que soient atteints, en 2012, les 15 millions de passagers, chiffre considéré par les experts comme la limite maximale pour un aéroport de cette catégorie ne possédant qu'une seule piste.

Capacité limite

Si l'on aborde la question non plus sous l'angle du nombre de passagers mais sous celui de l'occupation de la piste, les chiffres sont encore plus parlants. En effet, les limites de capacité pour une installation aéroportuaire comprenant une



Fig. 1 : Photo aérienne de l'aéroport de Genève-Cointrin en 1968

Fig. 2 : Plan de situation générale en 1968

(Documents parus dans « L'extension de l'aéroport de Genève-Cointrin », rapport publié par le Département des travaux publics du Canton de Genève, juin 1968)

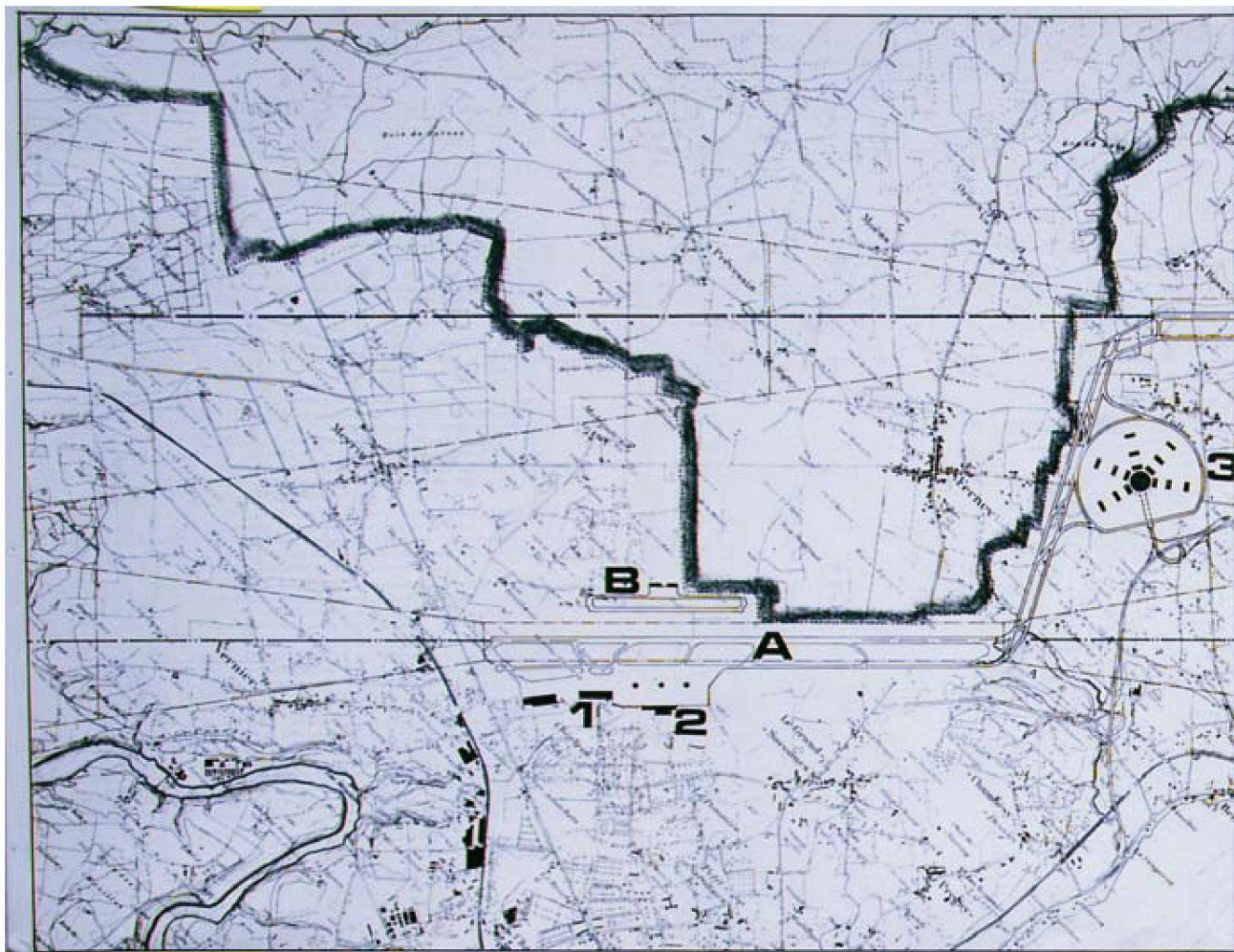
seule piste sont de 40 mouvements par heure. Un simple calcul arithmétique conduit à un verdict sans appel : Cointrin ne peut pas aller au-delà de 640 mouvements par jour, soit près de 233600 mouvements par an.

S'il y a eu 181711 mouvements en 2007, cela laisse une marge de croissance d'un peu moins de 30%. Mais cette marge va fondre comme neige au soleil si la progression du trafic, notamment des vols d'affaires (+98%), suit la tendance observée ces cinq dernières années. En effet, il ne faudra que cinq années pour atteindre une totale saturation.

C'est pourquoi, il va falloir réfléchir sans tarder à l'avenir de l'aéroport et ceci pour deux raisons supplémentaires. D'une part, l'Aéro-Club de Genève possède une piste non

goudronnée à 250 mètres de la piste principale, avec des mouvements d'avions intercalés au trafic normal. Il occupe donc une plage horaire précieuse nécessaire au développement de Cointrin. D'autre part, le développement important de l'aviation d'affaires à Genève va augmenter plus que proportionnellement, créant ainsi une occupation de plus en plus importante de la piste. Aujourd'hui, cela représente déjà 22% du trafic.

Par conséquent, même si des aménagements comme l'accès accéléré à la piste sont prévus, la situation peut être améliorée provisoirement, mais à terme, c'est surtout l'augmentation importante des jets privés qui va poser problème.



2

Une seconde piste ?

Il est certain que l'extension de l'aéroport passe obligatoirement par la construction d'une seconde piste d'atterrissage. Est-il seulement envisageable d'en construire une à proximité ? Un rapport datant de juin 1968¹ évoquait cette possibilité (fig. 2). Aujourd'hui, les choses ont bien changé et il serait sans doute difficile de lancer un tel programme d'extension. Cependant, il est étonnant qu'aucun débat politique de fond sur le sujet n'ait été amorcé. En effet, il est occulté et c'est le silence radio. Ce problème semble être reporté aux

¹ L'extension de l'aéroport de Genève-Cointrin – Rapport établi par le département du commerce, de l'industrie et du travail du Canton de Genève et de l'Office Fédéral de l'Air (Berne) – Juin 1968

calendes grecques ou même complètement enterré. Ainsi, le directeur de l'Aéroport International de Genève (AIG) affirmait dans la *Tribune de Genève* du 21 février 2008 : « Pour l'instant, nous nous préoccupons surtout de l'accessibilité de l'aéroport et de l'agrandissement du terminal. Ces travaux, et ceux à venir, permettront de tenir jusqu'en 2018 [...] ». Ce n'est pourtant pas l'avis de Jean-Claude Cailliez, historien de l'aviation et observateur avisé du développement de Cointrin qui s'exprimait aussi dans le même article par ces mots : « Tout cela n'est que du bricolage. Il nous manque actuellement un visionnaire comme Louis Casai qui dans les années cinquante a su négocier un échange de terrains avec la France pour étendre l'aéroport. Les gens réfléchissent

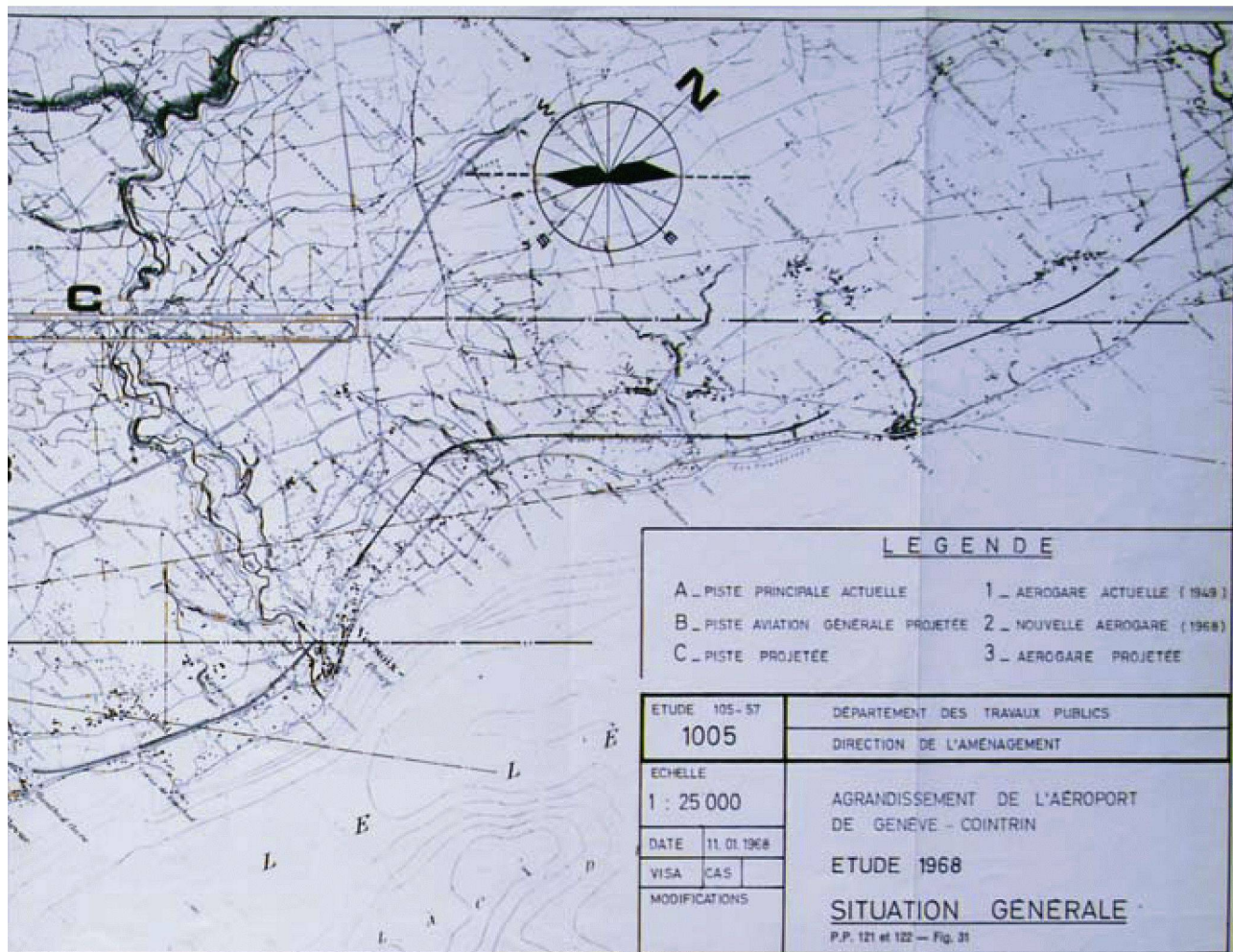


Fig. 3 : Vols commerciaux à l' Aéroport international de Genève (AIG), selon le type, depuis 1980 (Source AIG)

Fig. 4 : Evolution du trafic aérien à l'AIG, depuis 1985 (Source AIG, ©OCSTAT)

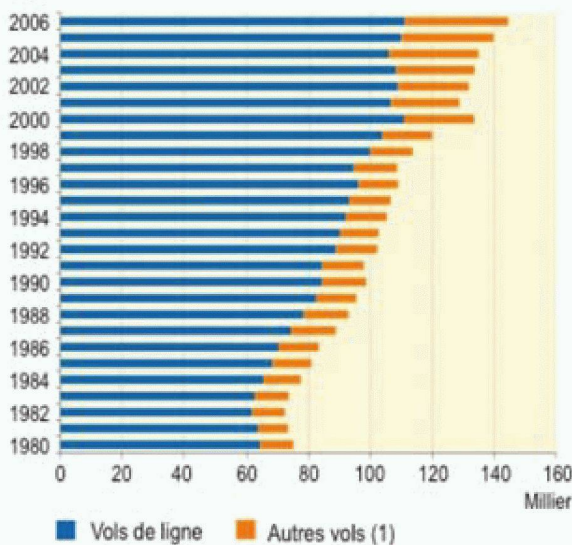
à l'intérieur de leur frontière ou de leur mandat et sont incapables de faire de grandes réformes [...].»

Une réflexion par défaut

Pire encore, ils réfléchissent par défaut si l'on se reporte aux propos recueillis par *L'Hebdo* le 6 mars 2008 auprès de François Longchamp, le Conseiller d'Etat genevois en charge du dossier : « La richesse d'un aéroport est de plus en plus représentée par ses surfaces commerciales [...]. » En un mot, l'avenir de Cointrin se bornerait à être un futur *Balexert* ?

Nous voici donc confronté à un sacré dilemme : faut-il attendre quelque chose du politique ou encourager de nouvelles réflexions ?

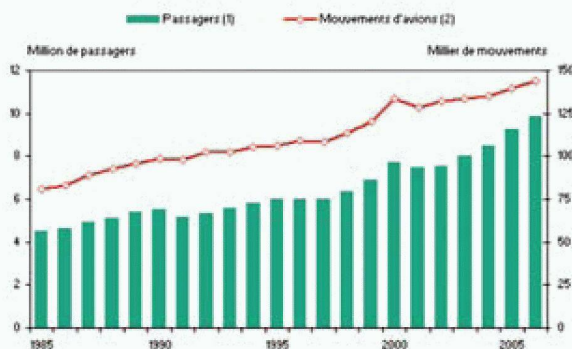
Aujourd'hui, il va sans dire que l'engagement de la réflexion doit porter uniquement sur l'objectif de cette seconde piste pour le développement de Cointrin. Deux choix sont possibles. L'un consiste à trouver une piste à disposition comme à Annecy, Payerne, Sion ou Lyon Saint-Exupéry, avec les nombreux problèmes à résoudre liés à la répartition des tâches et aux infrastructures de transport. L'autre choix est la construction à proximité d'une seconde piste. Cette option, bien que largement abandonnée depuis 1968, devrait, à notre avis, être réactivée. En effet, comment envisager à terme un développement économique durable pour la région lémanique si sa seule option dépend d'un immense rafistolage organisé par les autres !



Concours d'idées

Ne devrions-nous pas, comme ce fut le cas pour le projet Praille-Acacias-Jonction, faire réfléchir tous nos urbanistes et architectes, nos étudiants et professeurs ? Ne devrions-nous pas inciter l'EPFL à travailler sur des concepts visionnaires ? Ne devrions-nous pas demander à la classe politique lémanique de se pencher ensemble sur cet épineux problème, vital pour notre avenir ? N'existe-t-il pas une solution révolutionnaire en site propre qui puisse satisfaire toutes les « parties prenantes » (*multistakeholders*). Il paraît en effet improbable que d'une réflexion collective et créative ne puisse naître une solution intelligente pour aider au développement de la métropole lémanique qui, demain, ne pourra se passer d'un Cointrin renouvelé.

3 (1) Vols charters, taxis (avions ou hélicoptères), autres vols.



4 (1) Passagers en transit non compris.
(2) Mouvements d'avions : uniquement le trafic commercial.

En regardant attentivement les travaux établis en 1968 (fig. 2), on s'aperçoit qu'une des solutions envisagées portait sur une nouvelle piste dans le prolongement de la piste actuelle, mais légèrement décalée sur le plateau de Collex-Bossy. Cette option pourrait aujourd'hui être envisagée uniquement pour le trafic de l'aviation d'affaires, en forte augmentation. En effet, ce trafic nécessite une piste plus courte qui pourrait ainsi être construite sans trop de nuisances pour un voisinage occupant un espace encore peu bâti.

Bref, repenser l'aéroport dans sa globalité est une tâche nécessaire qui pourrait faire l'objet d'une réflexion commune. Cela serait, en tous les cas, un sacré challenge participatif.

Xavier Comtesse, mathématicien
Avenir Suisse
Quai du Rhône 8
CH - 1205 Genève