

CARPE

Coordination régionale pour un Aéroport Urbain Respectueux de la Population et de l'Environnement

Aéroport de Genève



16,5 millions de passagers en 2016 (+4,83%)

189'840 mouvements (188'829 en 2015)

**142 destinations desservies 47 pays
desservis**

43,6% Easyjet 14,4% Swiss

L'aviation et le climat

L'avion est le moyen de transport le plus polluant : il émet trois fois plus de gaz à effet de serre que la voiture. L'impact de l'aviation sur le climat a doublé en vingt ans. C'est aussi une des sources de pollution qui connaît la plus forte augmentation. Si rien n'est fait, le trafic aérien pourrait plus que tripler d'ici 2030. Les améliorations technologiques et les gains d'efficacité ne suffiront pas à compenser la croissance du secteur.

Les émissions liées au trafic aérien échappent aux réglementations internationales sur la lutte contre le changement climatique. Elles n'ont pas été intégrées au protocole de Kyoto (1997) et le kérosène est le seul agent énergétique non taxé en Suisse

En 10 ans

- Le nombre de passagers a **doublé**
- Les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de **63%** entre 2002 et 2012 (aujourd'hui: 1,14 mio de tonne)
- Le nombre de vols commerciaux a augmenté de **23%**
- La consommation de kérosène a augmenté de **75%**

Dans 13 ans

- **25 millions de passagers annuels**
(+26'000 /j du L->D vs 2016)
- **650 vols par jour**
- **Un avion qui décolle ou atterrit**
toute les 90 secondes, 18H / 24

VOTRE AVENIR : 1 AVION TOUTES LES 90 SECONDES !

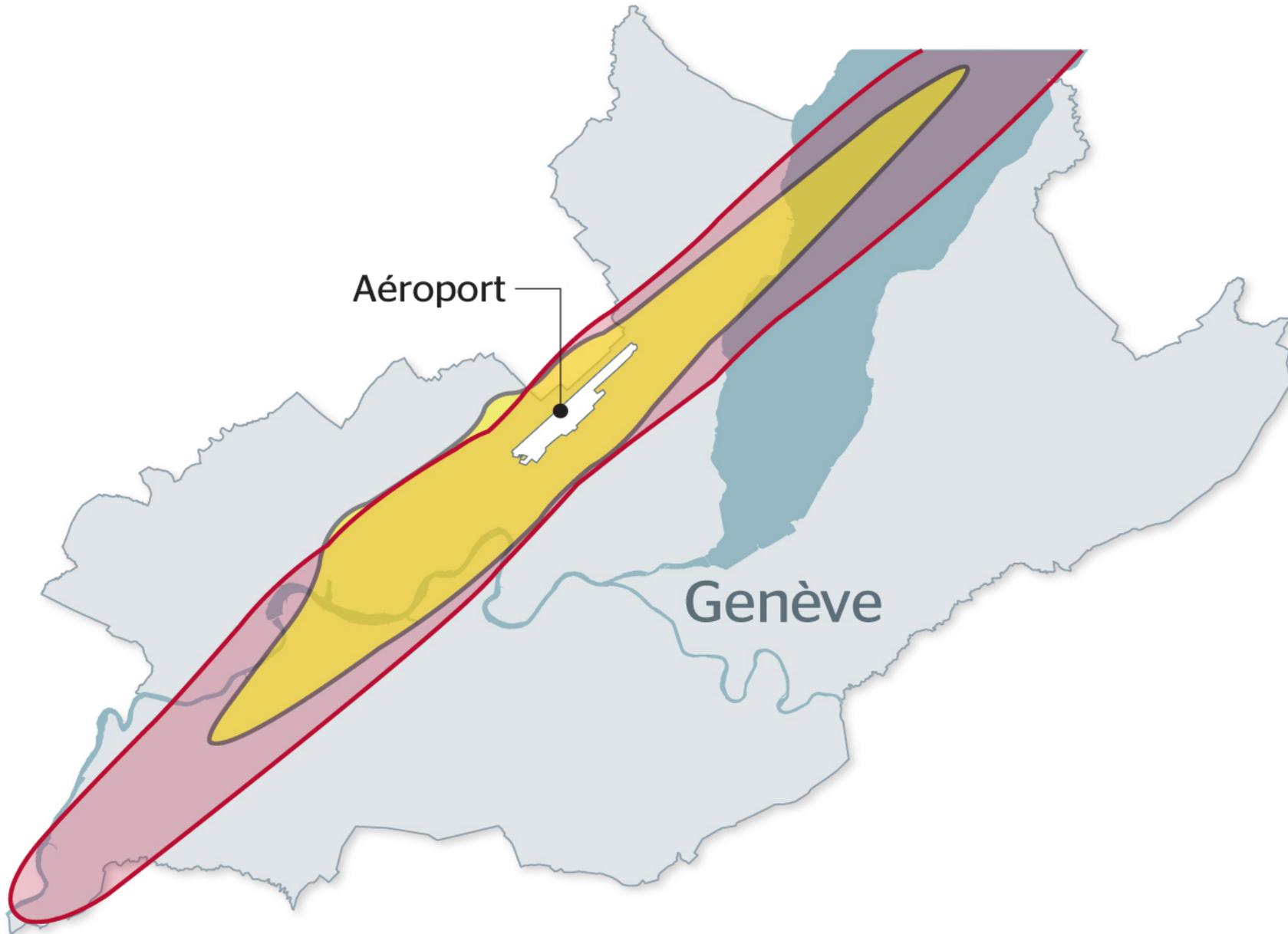


**DORMIR SANS BRUIT
ENTRE 23H00 ET 06H00
EST UN DROIT ABSOLU !**

Cointrin , un Aéroport urbain



Les courbes du bruit s'allongent



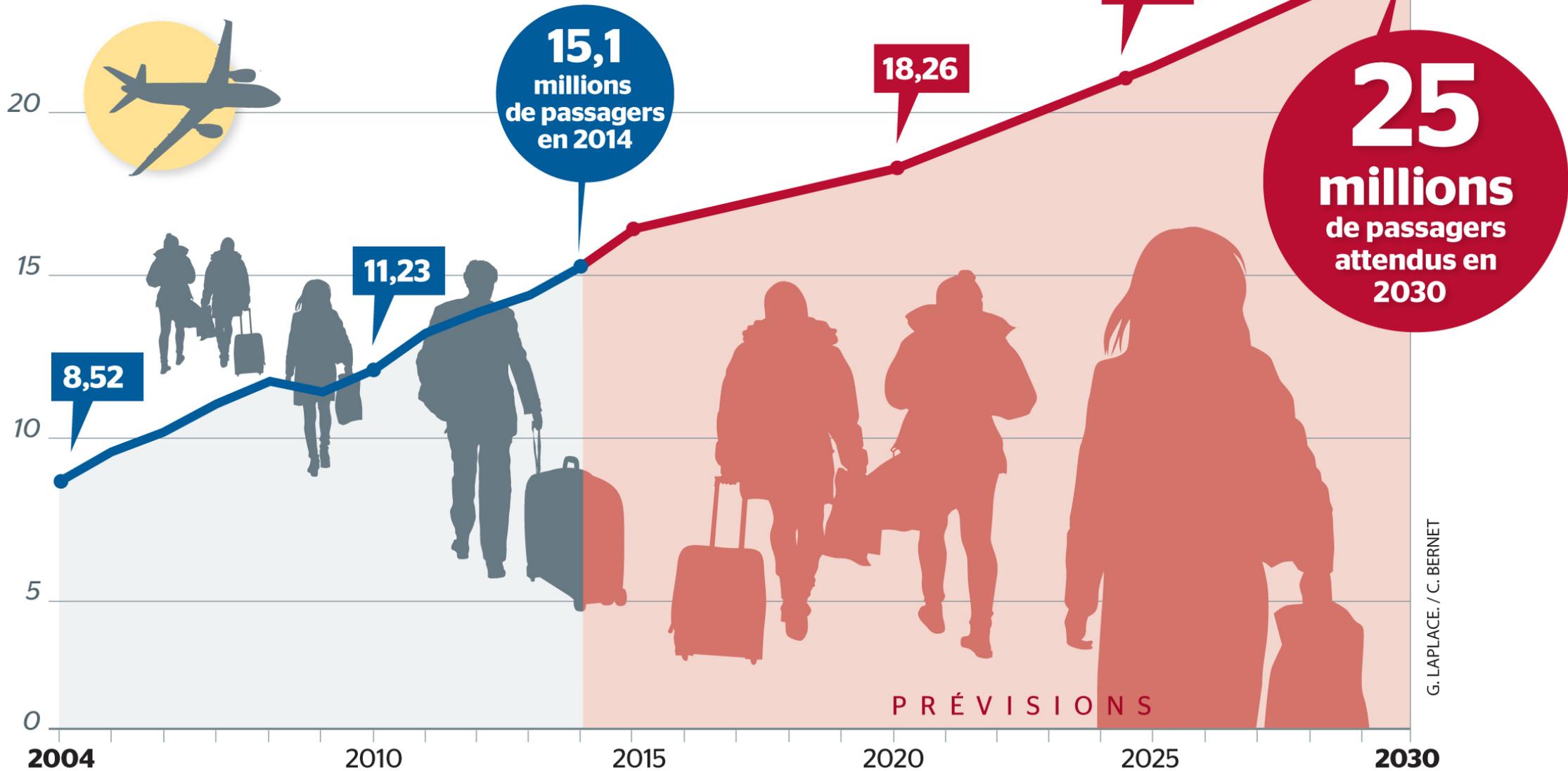
 **En 2009**

 **En 2030**

La courbe de bruit de 2009 s'allonge selon les prévisions 2030. Dans ce périmètre la planification de logements est limitée. A l'intérieur, d'autres courbes restreignent encore plus les constructions.

Evolution du trafic de passagers

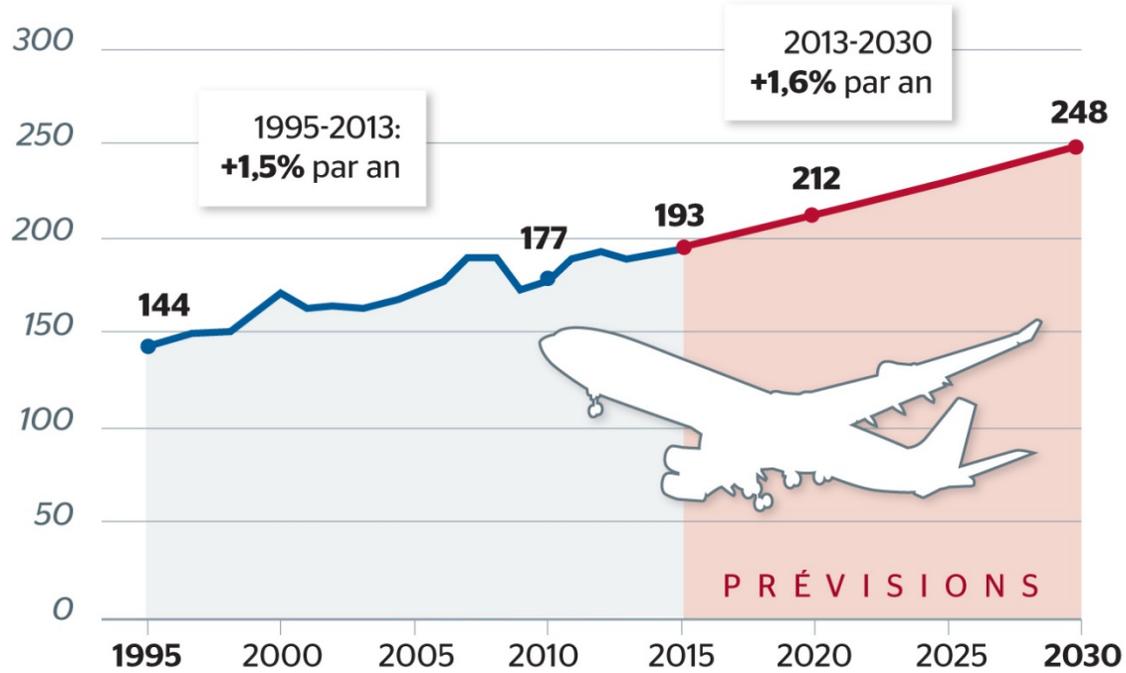
En millions de personnes



G. LAPLACE. / C. BERNET

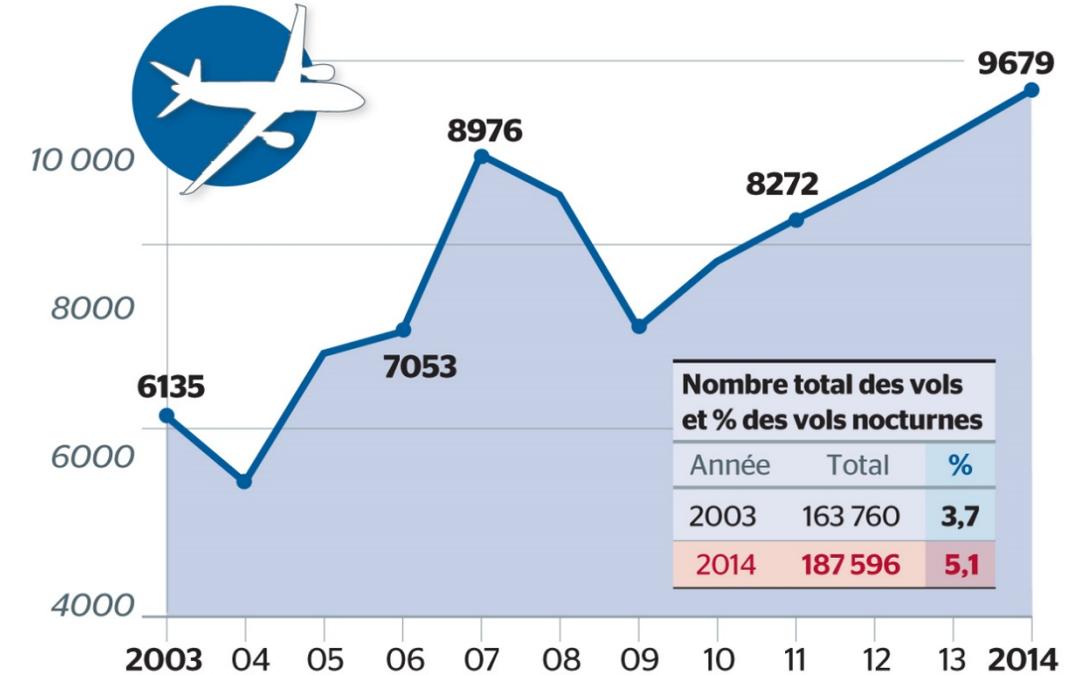
Evolution et prévisions des vols annuels

Mouvements d'avions, en milliers



Evolution des mouvements nocturnes (22 h-6 h) *

* La grande majorité des vols nocturnes a lieu entre 22 et 23 h



G. LAPLACE / C. BERNET

5 messages clés pour comprendre l'impact climatique du trafic aérien à Genève(région)

Message 1: Le trafic aérien pèse aussi lourd que le chauffage des bâtiments dans le bilan carbone des genevois

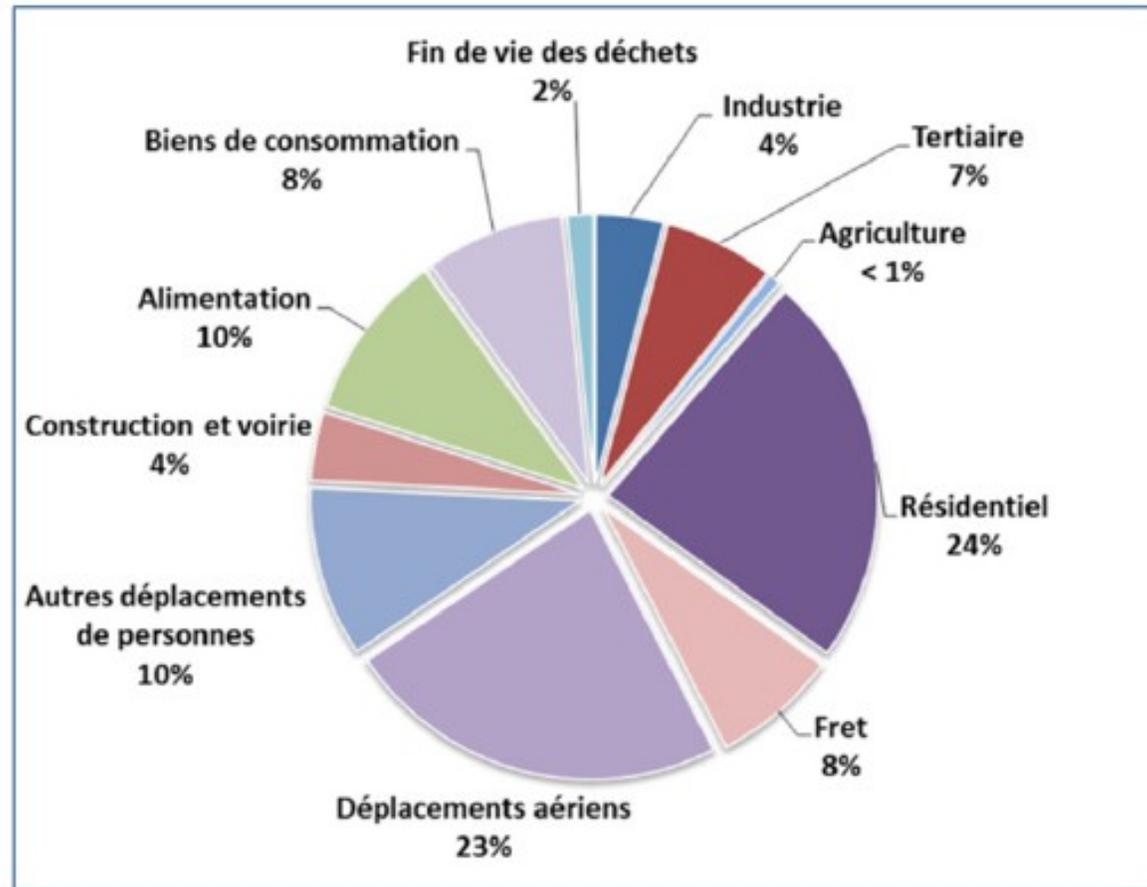
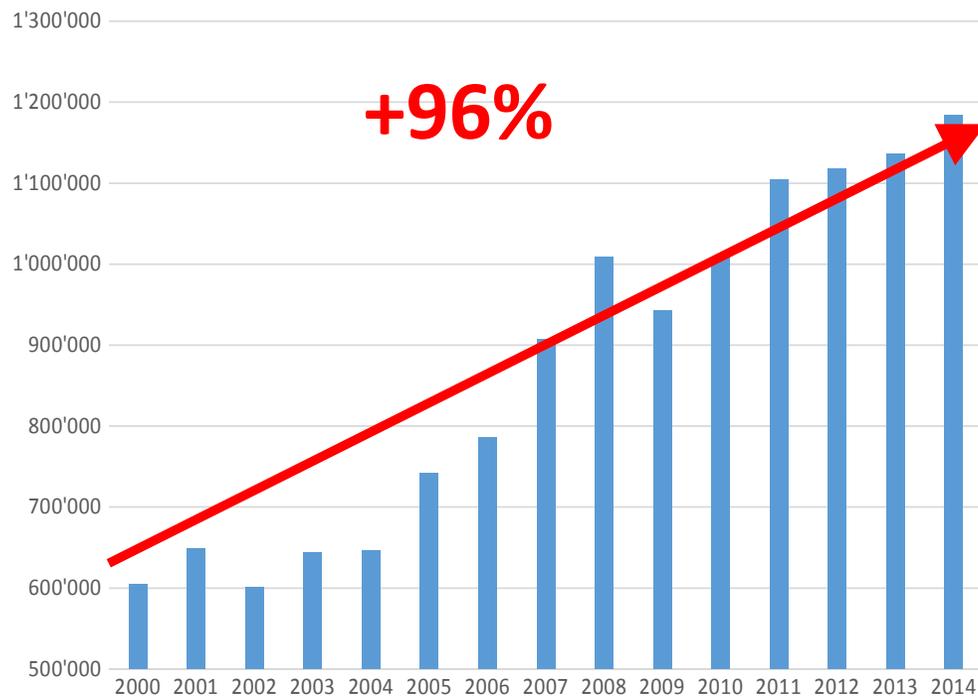


Figure 6: répartition en pourcentages des émissions totales du bilan carbone selon les postes d'émission.

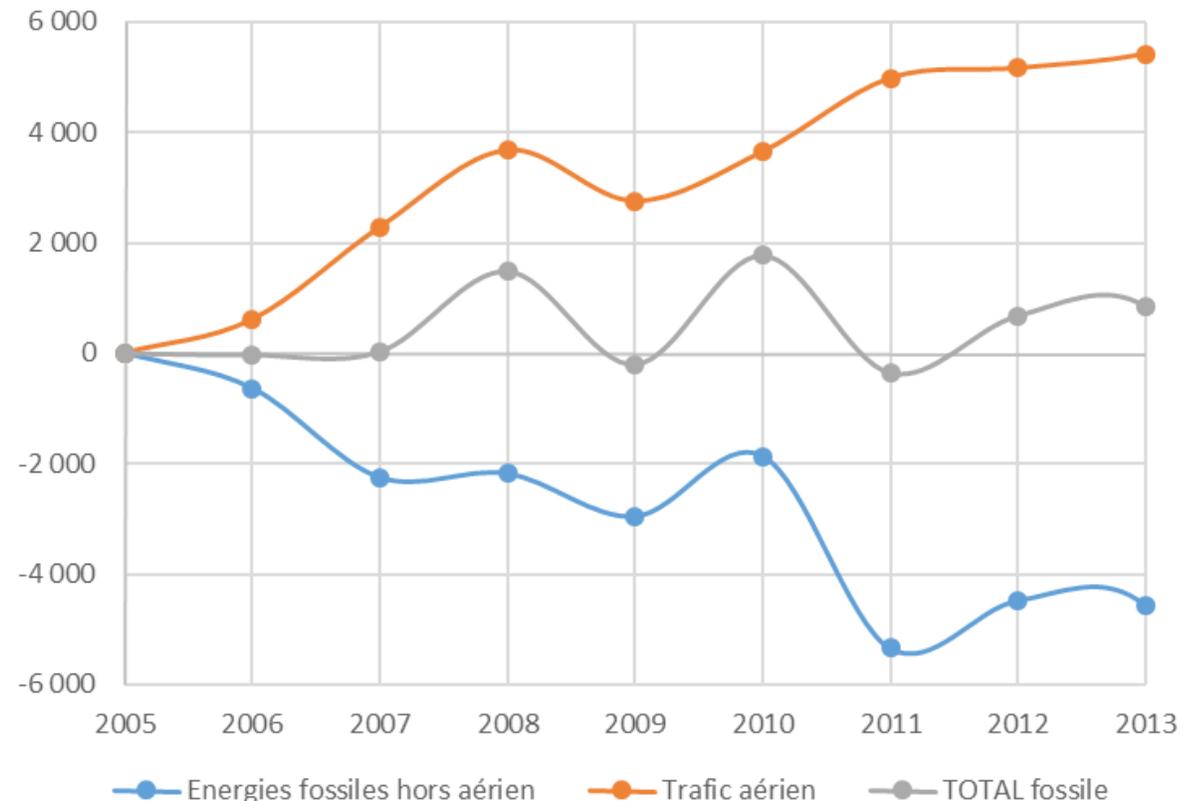
Message 2: L'augmentation du trafic a un impact climatique qui annule les efforts fournis par ailleurs (transports publics, isolation des bâtiments,...). Ce n'est ni durable, ni raisonnable.

Emissions de CO2 des avions au départ de Genève (en tonnes)



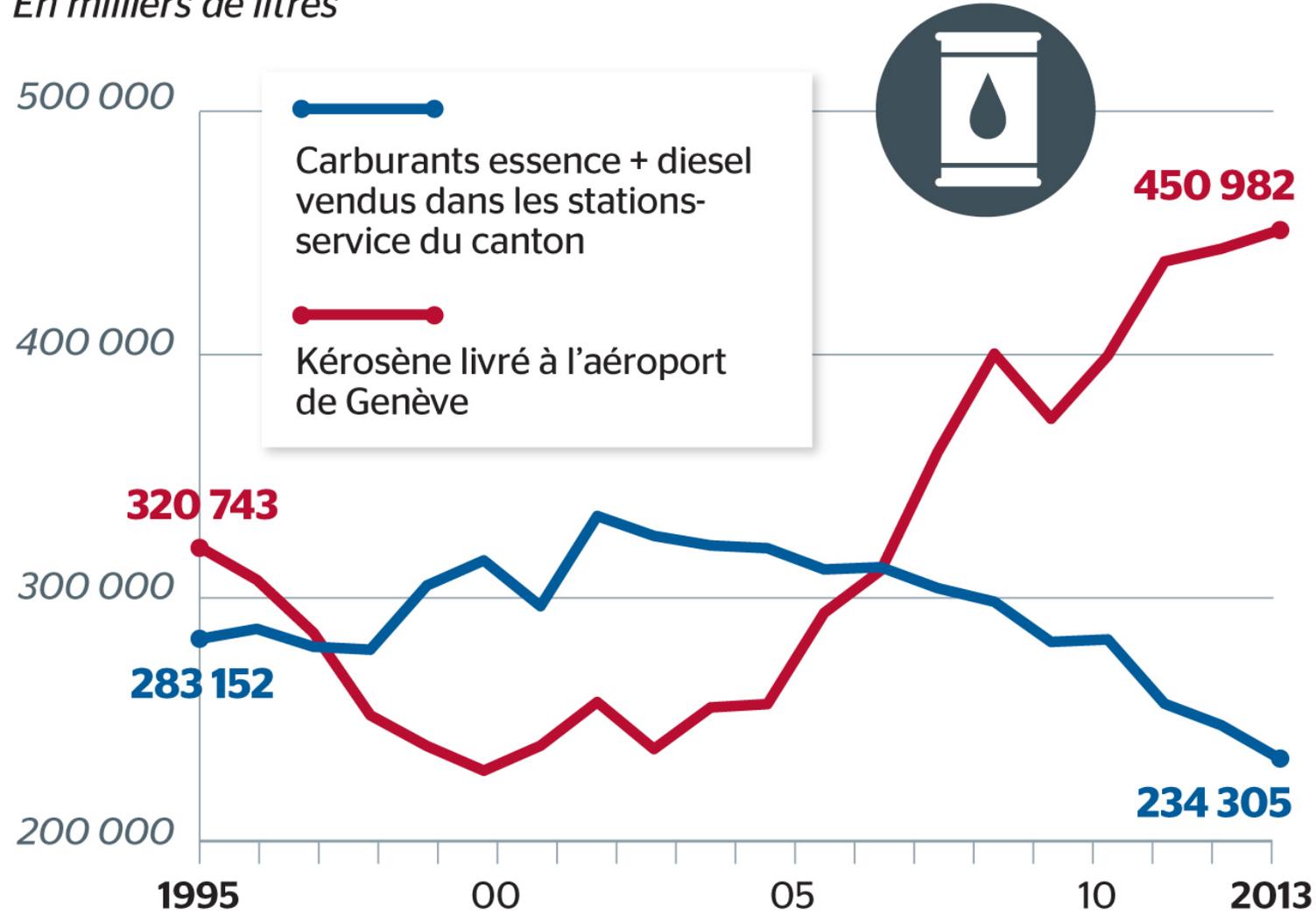
Calculs Noé21 à partir des données OCSTAT

Evolution des consommations d'énergie à Genève depuis 2005 (en TJ)



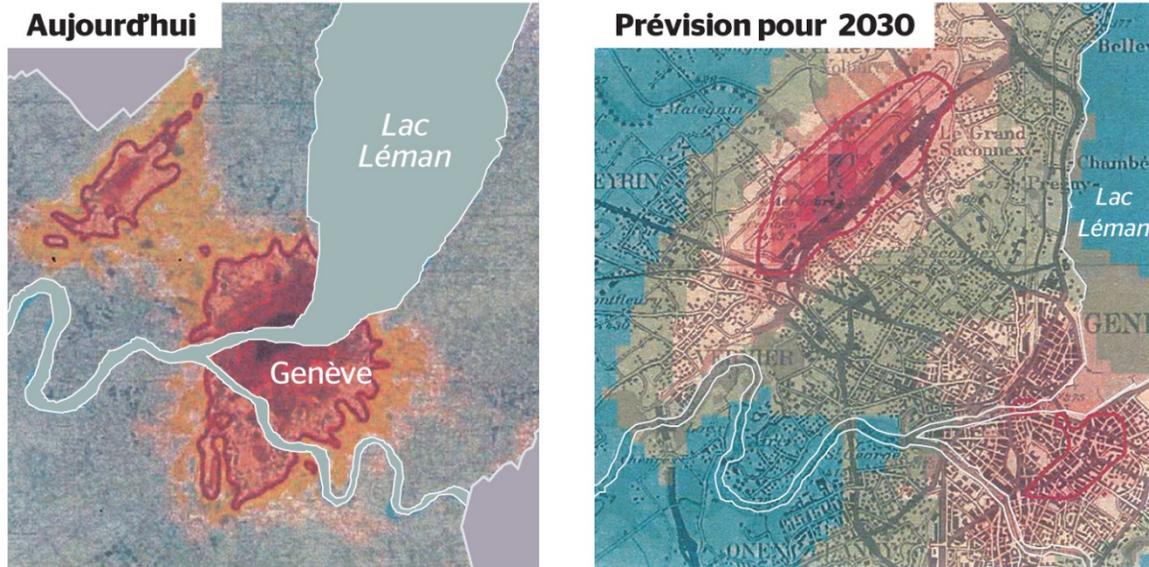
Vente de carburants et de kérosène à Genève

En milliers de litres



G. LAPLACE/C. BERNET

La pollution passera du centre-ville à l'aéroport

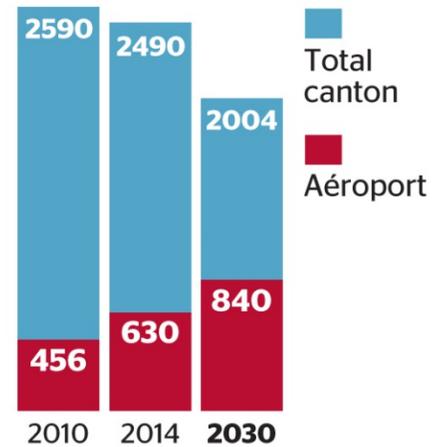


En 2030, l'aéroport produira **40%** des émissions d'oxyde d'azote du canton, contre **20%** aujourd'hui. En ville, le trafic automobile et le chauffage pollueront moins. Les points de forte pollution se déplaceront vers l'aéroport.

G. LAPLACE/C. BERNET

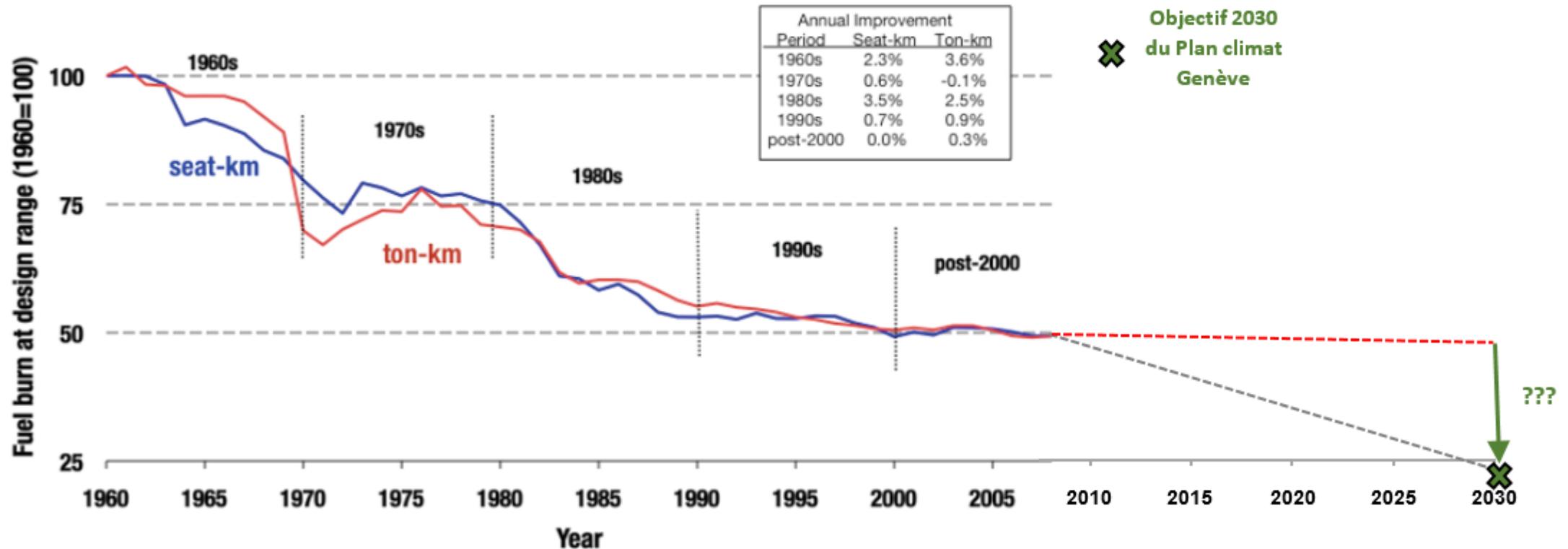
Evolution des émissions de NO (oxyde d'azote)

En tonnes par an



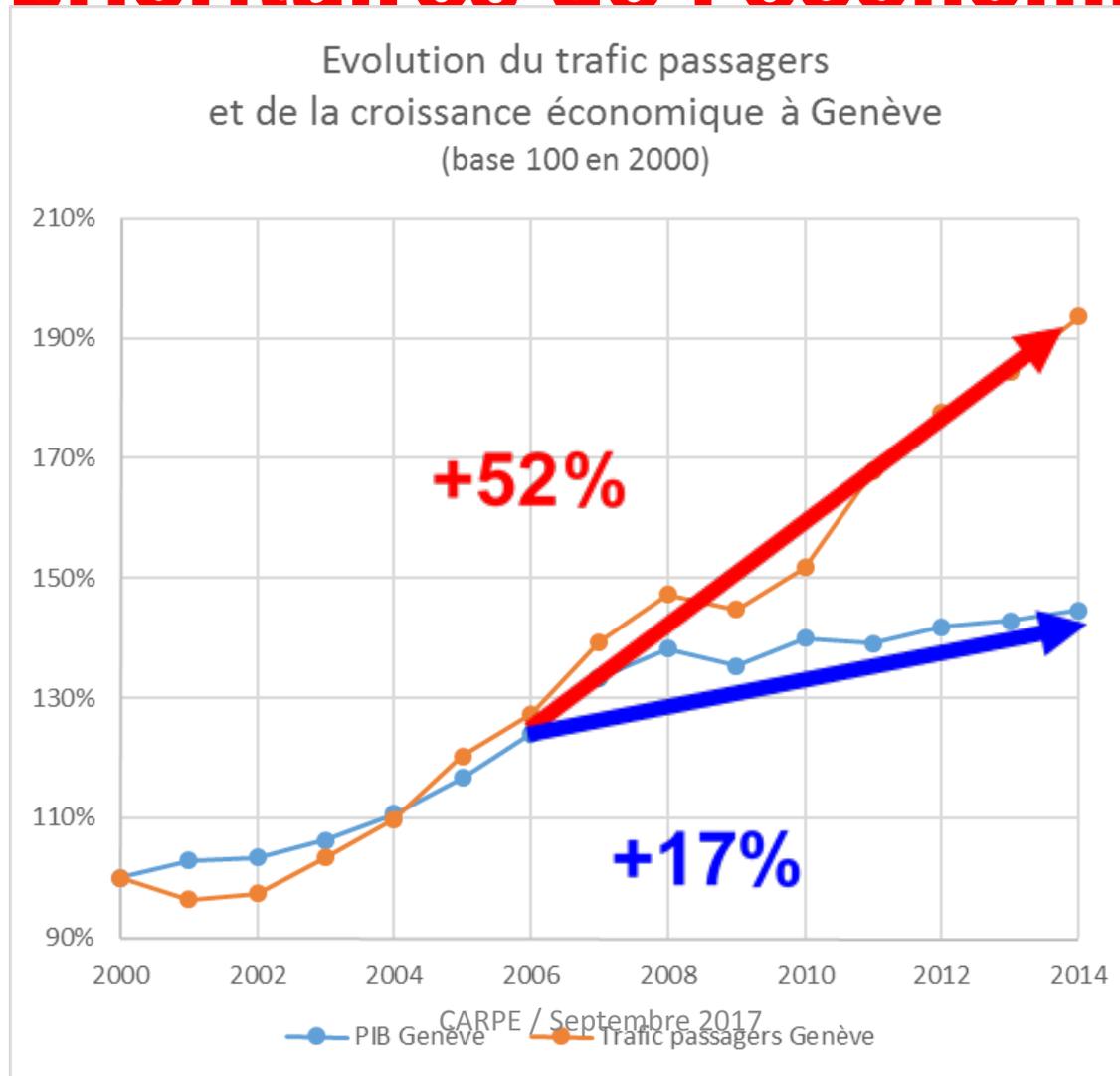
Message 3: On ne peut pas stabiliser le CO2 du trafic aérien de Genève par la seule amélioration de l'efficacité technologique des avions

Average fuel burn for new jet aircraft, 1960-2008



ICCT (2009). "Efficiency Trends for New Commercial Jet Aircraft, 1960 to 2008."

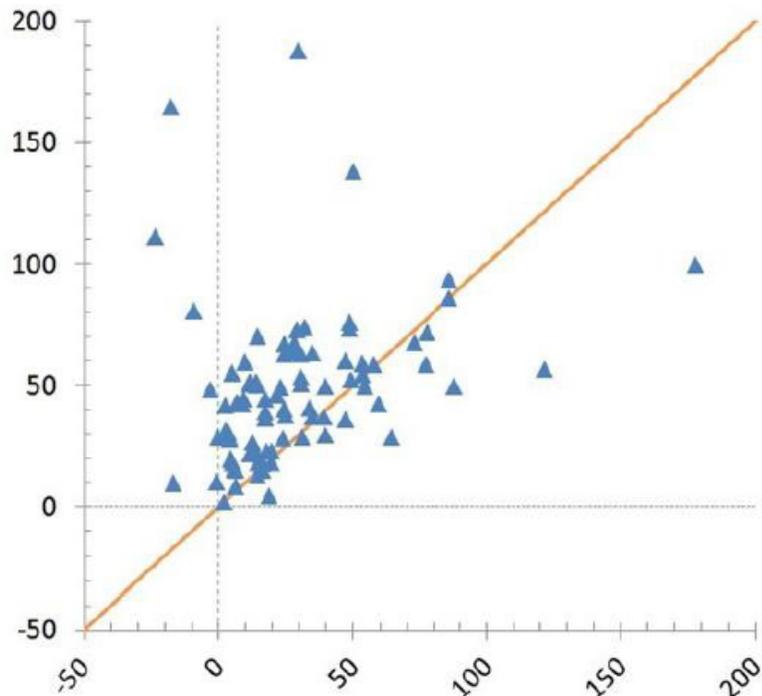
Message 4: Pas si sûr que le trafic aérien à Genève réponde vraiment aux besoins prioritaires de l'économie



Calculs Noé21 à partir des données OCSTAT et Genève aéroport

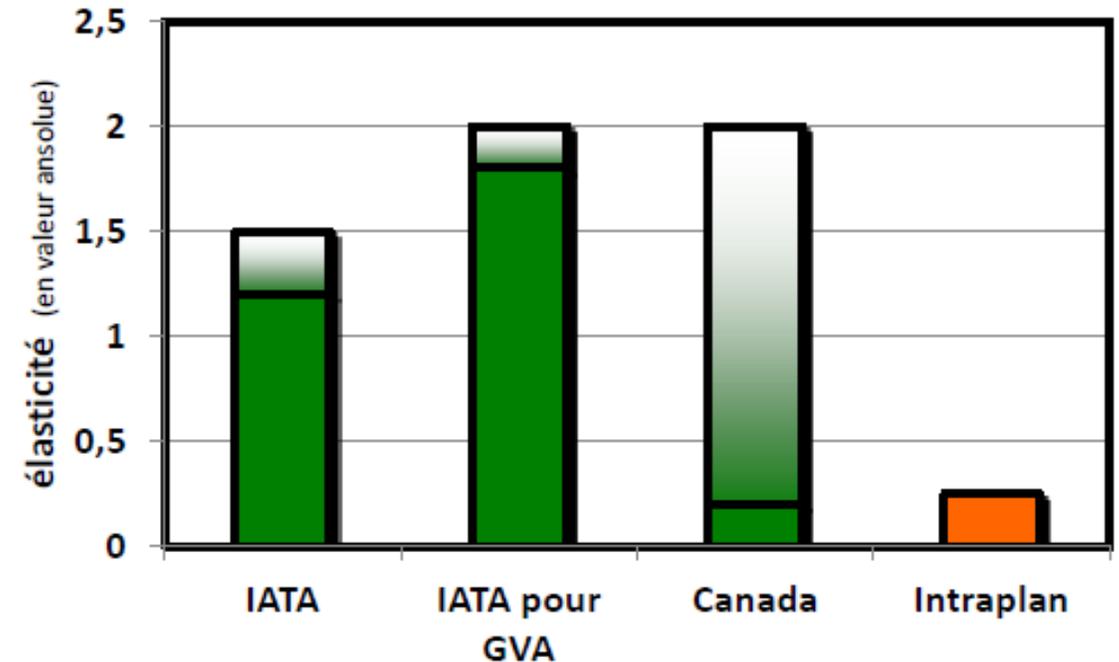
Message 5: L'art de la prévision de trafic aérien est très incertain: les prévisions servent en fait à nous convaincre que ce que nous croyons va se réaliser plutôt qu'à prédire l'avenir

L'étude de l'université de Chemnitz montre que Intraplan se trompe souvent et a tendance à surestimer les prévisions



Hergert et Thissen 2014

Les élasticités-prix sont en général très supérieures à celles d'Intraplan:



IATA 2007, Ministère des finances du Canada 2008, Intraplan 2015

L'impact du trafic aérien sur la collectivité: tout bénéfique, vraiment?

L'Aéroport de Genève reverse la moitié de son bénéfice au Canton. En 2016, cela représentait 40.4 millions de francs (50 % provient des commerces et parkings)

Mais combien coûte-t-il? Une évaluation de Noé21

- **Les pertes fiscales liées au régime fiscal spécial de l'aviation : perte de revenus fiscaux de l'ordre de 450 millions de francs annuels.**

Les coûts climatiques : 202 millions de francs annuels pour le trafic aérien à Genève, dont une part importante est (ou sera) supportée par les finances publiques.

La perte de valeur des biens : à titre d'exemple, la perte de valeur des biens immobiliers de la commune de Versoix à 325 millions de francs.

En ce qui concerne les atteintes à la santé publique de l'ensemble du trafic aérien suisse, les coûts ont été estimés par le bureau Ecoplan à 37 millions de francs par an pour la pollution de l'air et 66 millions pour le bruit, mais aucune étude spécifique à l'aéroport de Genève n'a été réalisée.

Nous rappelons que des corrélations ont été établies par de nombreuses études entre exposition au bruit et difficultés d'apprentissage scolaire. A Genève, plus de 8300 écoliers de 17 communes sont concernés, soit plus du quart des élèves de primaire du canton.

Impacts sur la mobilité (dans 13 ans 26'000 passagers de plus qu'actuellement par jour, du L->D); accès à l'Aéroport ???

**Lorsqu'une activité économique génère autant
d'impacts négatifs - bruit et pollution - on ne peut
plus raisonner qu'en termes de croissance et
développement !**

**L'Etat doit protéger ses citoyens de ces nuisances
et**

**non participer à leurs augmentations. C'est
d'ailleurs**

l'une de ses tâches régaliennes.

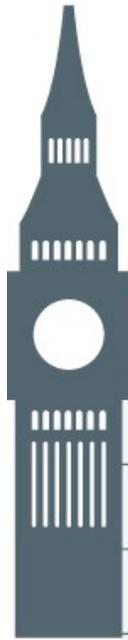
Il est temps de reprendre en main notre aéroport: l'initiative pour un pilotage démocratique déposée par la CARPE

Objectifs:

1. Maîtriser le développement de l'aéroport en prenant en compte autant la population que les besoins économiques et de l'environnement

2. Rappeler le caractère public de l'Aéroport de Genève (établissement de droit public comme les TPG, HUG, SIG)

3. Assurer une consultation des personnes concernées



Top 10 des villes de destination

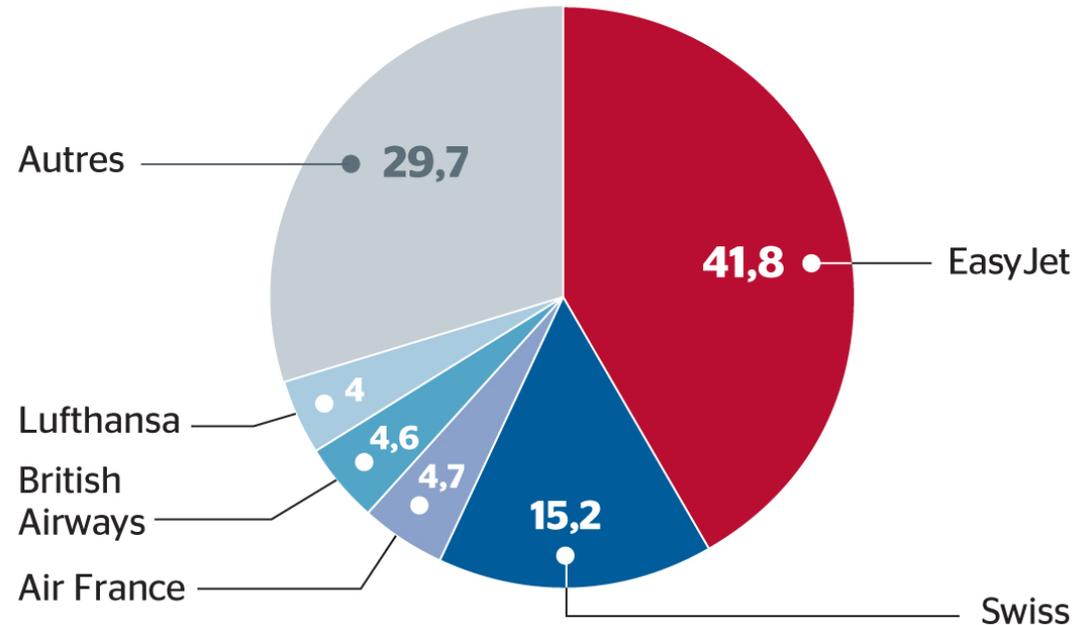
Nombre de passagers en 2014, pour le trafic de ligne

Londres	2 311 598
Paris	980 571
Amsterdam	635 801
Bruxelles	553 428
Lisbonne	504 844
Madrid	499 908
Porto	489 659
Zurich	482 375
Barcelone	472 225
Nice	413 403

G. LAPLACE/C. BERNET

Desserte aérienne

Parts de marché 2014, en % (trafic de ligne)



Evolution de la desserte de l'aéroport

Année	Nombre de destinations	En Europe	Hors Europe	Nombre de compagnies
2008	128	101	27	53
2014	134	108	26	57

Rapport de la Cour des comptes (juin 2016)

- **Retard d'investissements entre 2000 et 2010 (=> bénéfice)**
- **Investissements prévus d'ici à 2030 de 3 milliards de francs**
- **150 à 250 millions de francs d'investissements annuels, contre 50 à 100 millions ces quinze dernières années**

Du point de vue économique nous sommes convaincus et allons le prouver :

Le 16 millionième passager coûte plus qu'il ne rapporte à l'aéroport et à la région !



More de vos articles