

Office fédéral de l'aviation civile
Consultation PSIA
case postale
3003 Berne

Genève, le 07 janvier 2018

Concerne : Plan sectoriel d'infrastructure aéronautique – Procédure de participation publique pour la fiche relative à l'aéroport de Genève

Madame, Monsieur,

Noé21 est une ONG créée en 2003 avec statut auprès de l'UNFCCC et reconnue d'utilité publique par le Département des finances du canton de Genève. Noé21 a comme mission l'identification, l'évaluation et la promotion de solutions au changement climatique. Nous sommes cosignataires de la prise de position de l'association CARPE, prise de position à laquelle nous spécifions les deux points numérotés ci-bas.

L'absence de prise en compte d'un élément majeur de la réalité, le réchauffement climatique global, doit être corrigée dans la version finale de la fiche PSIA. Le contexte social et géologique dans lequel l'aéroport de Genève-Cointrin s'est développé jusque dans les années 80 n'est plus du tout le même qu'aujourd'hui. Aujourd'hui l'habitat et les zones d'activité se sont largement développé sous les couloirs d'accès aérien de l'aéroport et l'impératif de réduction des émissions de gaz à effet de serre ne fait plus débat. Pourtant la fiche PSIA dans sa version actuelle laisse la croissance du trafic aérien continuer. Cette lacune dans les pages du PSIA est très problématique puisque l'aviation est le secteur d'activité dont les émissions de gaz à effet de serre croissent le plus rapidement. Cette absence est d'autant plus choquante si l'on prend en compte les engagements de la Confédération dans le cadre du traité de Paris, ratifié par la Suisse en novembre 2017. Rappelons aussi l'existence du plan climat cantonal, qui inclut expressément les émissions en gaz à effet de serre provenant de l'aviation.

Ci-après nous formulons une revendication qui nous semble particulièrement importante pour que le secteur de l'aviation prenne ses responsabilités climatiques au même titre que le secteur de l'immobilier, de l'industrie et des transports terrestres. Les revendications ci-bas ont l'avantage de pouvoir être rendues concrètes sans compter sur d'hypothétiques percées technologiques des avions à l'avenir. L'augmentation du nombre de mouvements d'avions sans augmentation des nuisances, tel que promis dans le projet de fiche PSIA mis en circulation, dépend de percées technologiques en lesquelles les citoyens sont censé « croire ». Face à l'ampleur des désagréments pour les riverains de l'aéroport (augmentation du bruit,

détérioration de la qualité de l'air) et pour la biosphère (gaz à effet de serre), la fiche PSIA doit mentionner des outils reconnus efficaces et ne pas émettre des promesses basées sur des techniques que nous ne connaissons pas.

1. La “Maîtrise de la demande” MDE

En anglais “Demand side mangagement” (DSM)

Cette notion, bien connue dans la gestion de la consommation d'énergie, regroupe les actions qui induisent une diminution de la *demande* de trafic aérien, et non de l'augmentation de son *offre*. Dans le chapitre « Rôle et fonction de l'installation » du projet PSIA, la mission de l'aéroport est décrite comme suit : « L'aéroport doit pouvoir se développer de manière à répondre à la demande du trafic aérien ... ».

Or, la demande du trafic aérien n'est pas une notion définie une fois pour toutes. La demande peut être largement influencée par des mesures politiques ou tarifaires adéquates. Ainsi, la demande peut être baissée :

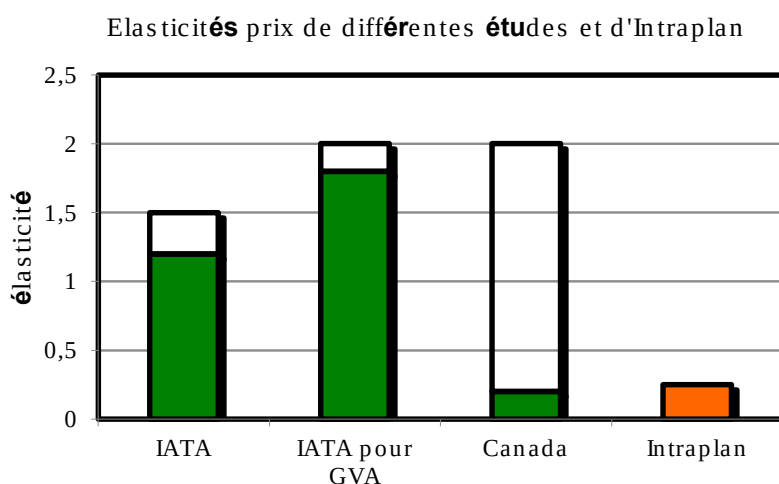
- par une gestion du prix des déplacements par avion, par exemple par la modification du prix du carburant (taxer enfin le kérosène) ou par le prélèvement d'une taxe d'aéroport inversement proportionnelle à la distance parcourue (sur-taxation des vols de courte-distance).
- par un allongement des périodes nocturnes libres de décollages/atterrissages.
- par un partenariat avec CFF et SNCF/Lyria par exemple pour créer une offre combinée « en train vers le hub » permettant aux passagers d'atteindre les hubs intercontinentaux (Paris, Zürich, Lyon) par train au lieu de s'y rendre par vols de courte distance.
- etc.

Noé21 demande d'inclure dans le projet PISA la mise en place d'une stratégie de « maîtrise de la demande » du trafic aérien, initiée et surveillée par les pouvoirs publics, mais portée et réalisée par l'Aéroport de Genève.

2. Risques de se fier à la seule étude Intraplan

Le rapport qui est à la base des pronostics du volume du trafic aérien sous-estime largement « l'élasticité prix », soit la possibilité d'influencer le volume du trafic à travers une variation du prix.

Le graphique suivant met en relation l'élasticité prix sorti du rapport INTRAPLAN, qui sert comme base pour les prévisions de l'aéroport de Genève, avec le résultat d'autres études :



Une revue critique complète du rapport INTRAPLAN se trouve ici <http://noe21.org/wp-content/uploads/jerome-final13.pdf>

Les autres défaillances de l'étude Intraplan sur laquelle l'OFAC se base sont relevées dans notre étude en ligne : <http://noe21.org/wp-content/uploads/jerome-final13.pdf>

Pour conclure, l'association Noé21 demande aux auteurs du projet de fiche PSIA de modifier le document. Celui-ci devra prendre en compte les éléments majeurs de la réalité que sont la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les autres effets de pollution directe sur les riverains (bruit, pollution de l'air). La fiche devra prôner une maîtrise de la demande en trafic aérien au lieu d'installer une adaptation de l'infrastructure à une augmentation de la demande. Relevons qu'actuellement la communication publique de l'aéroport encourage l'usage de l'aviation civile, à rebours des éléments de contextes locaux et globaux soulignés ici.

En vous remerciant d'avance de la prise en considération de la présente revendication en plus de celles formulées par l'association CARPE, nous vous adressons, Madame, Monsieur nos cordiales salutations.

Pour Noé21

Philippe De Rougemont
Coordinateur

Félix Dalang
Membre du comité