

CARPE

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

Aéroport de Genève



Cointrin , un Aéroport urbain



**16,5 millions de passagers en 2016
(+4,83% par rapport à 2015)**

189'840 mouvements (188'829 en 2015)

**142 destinations desservies 47 pays
desservis**

43,6% Easyjet 14,4% Swiss

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

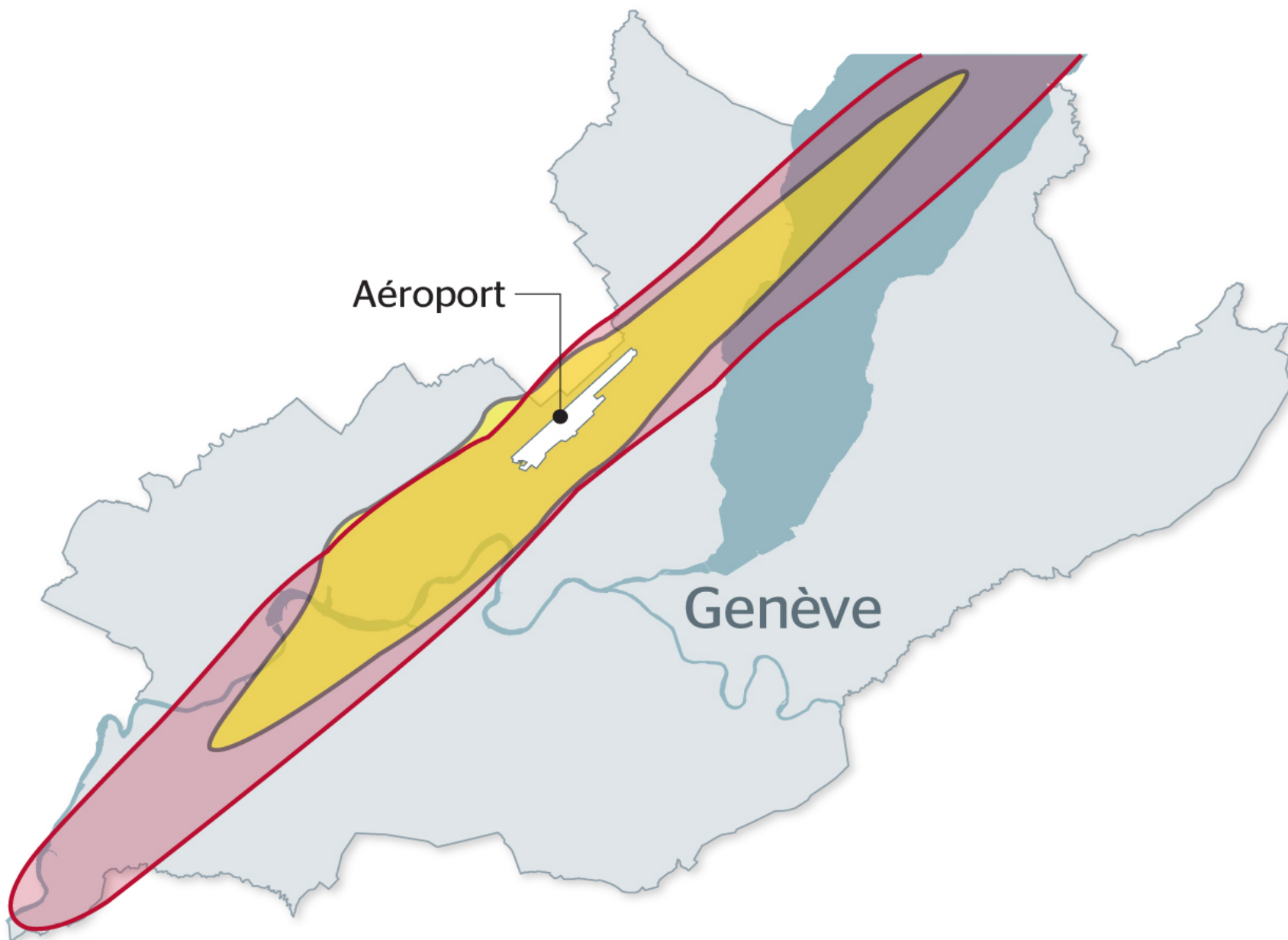
- **25 millions de passagers annuels**
(+26'000 /j du L->D vs 2016)
- **650 vols par jour**
- **Un avion qui décolle ou atterrit**
toute les 90 secondes, 18H / 24

VOTRE AVENIR : 1 AVION TOUTES LES 90 SECONDES !



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

Les courbes du bruit s'allongent

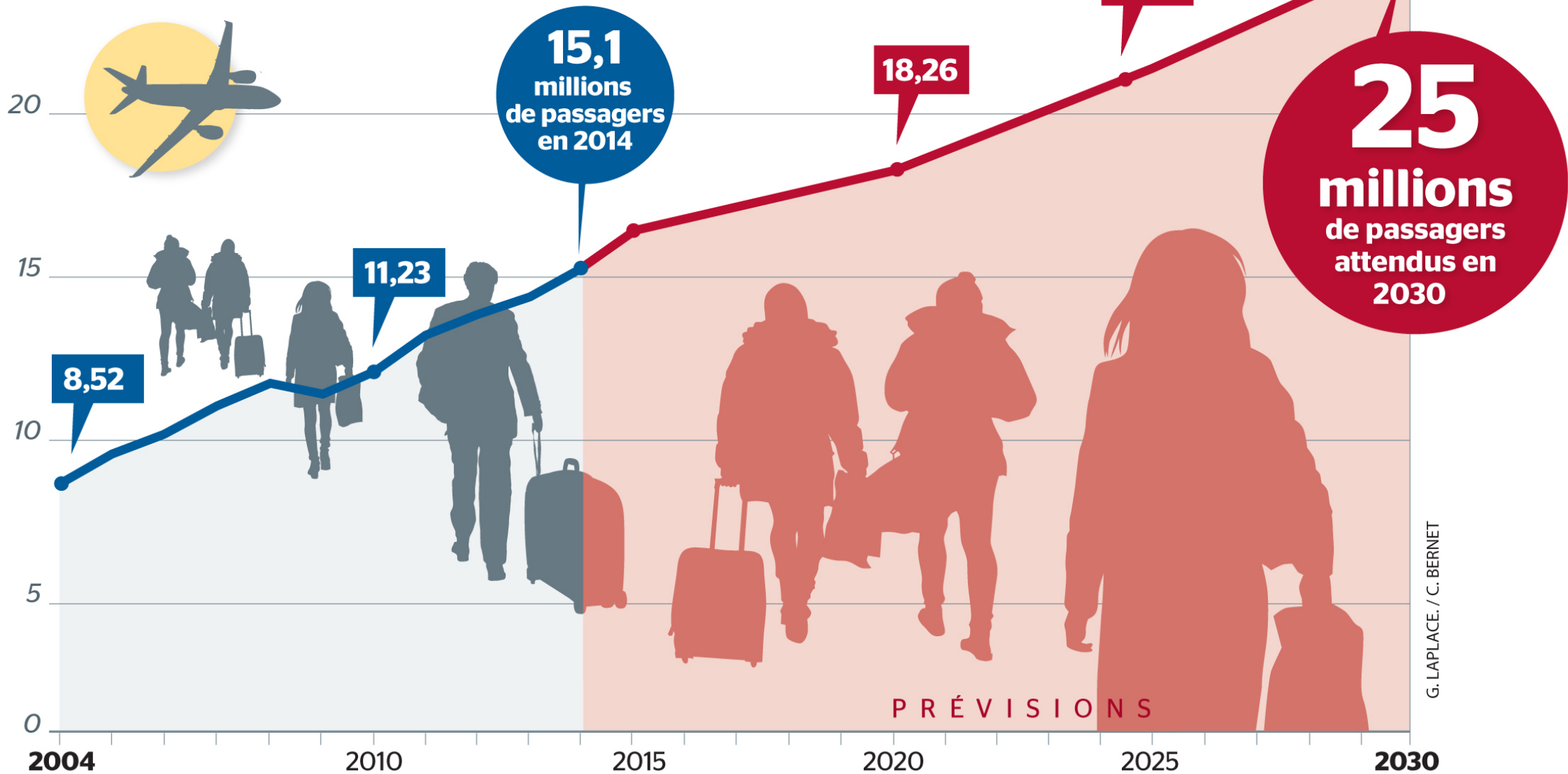


 **En 2009**

 **En 2030**

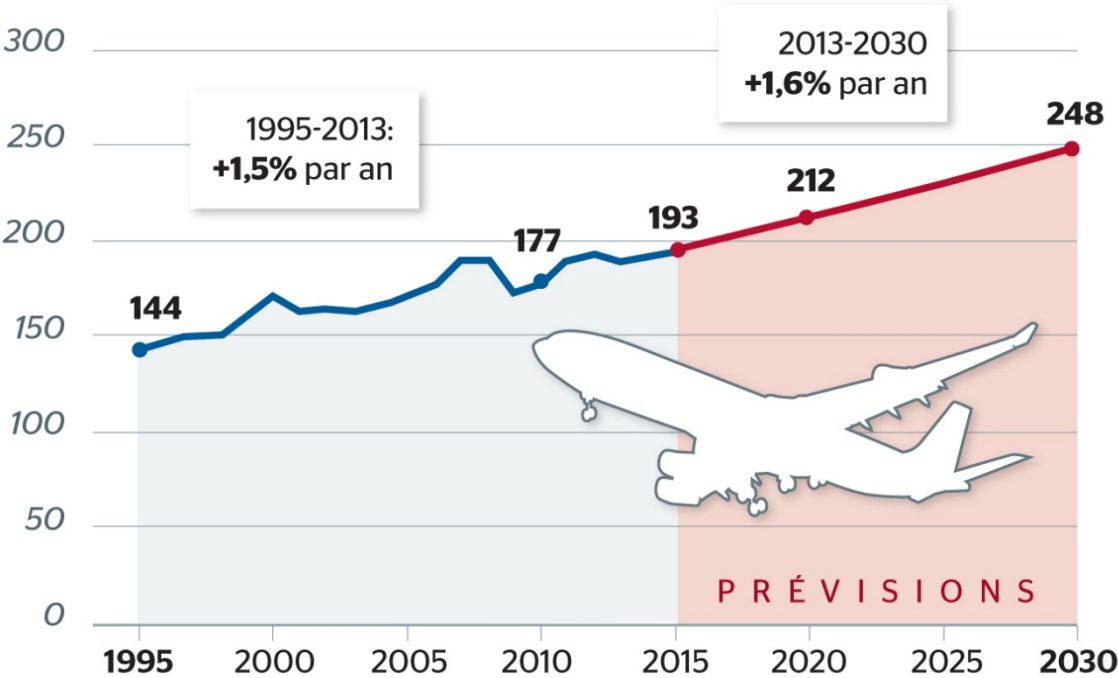
La courbe de bruit de 2009 s'allonge selon les prévisions 2030. Dans ce périmètre la planification de logements est limitée. A l'intérieur, d'autres courbes restreignent encore plus les constructions.

25 **Evolution du trafic de passagers**
En millions de personnes



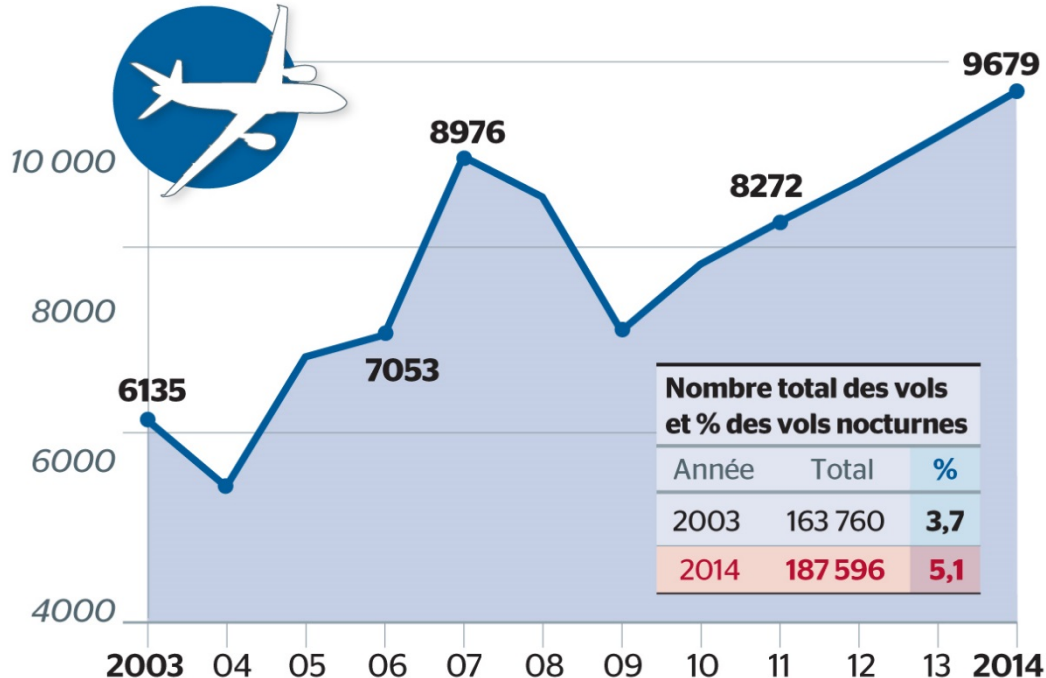
Evolution et prévisions des vols annuels

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

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

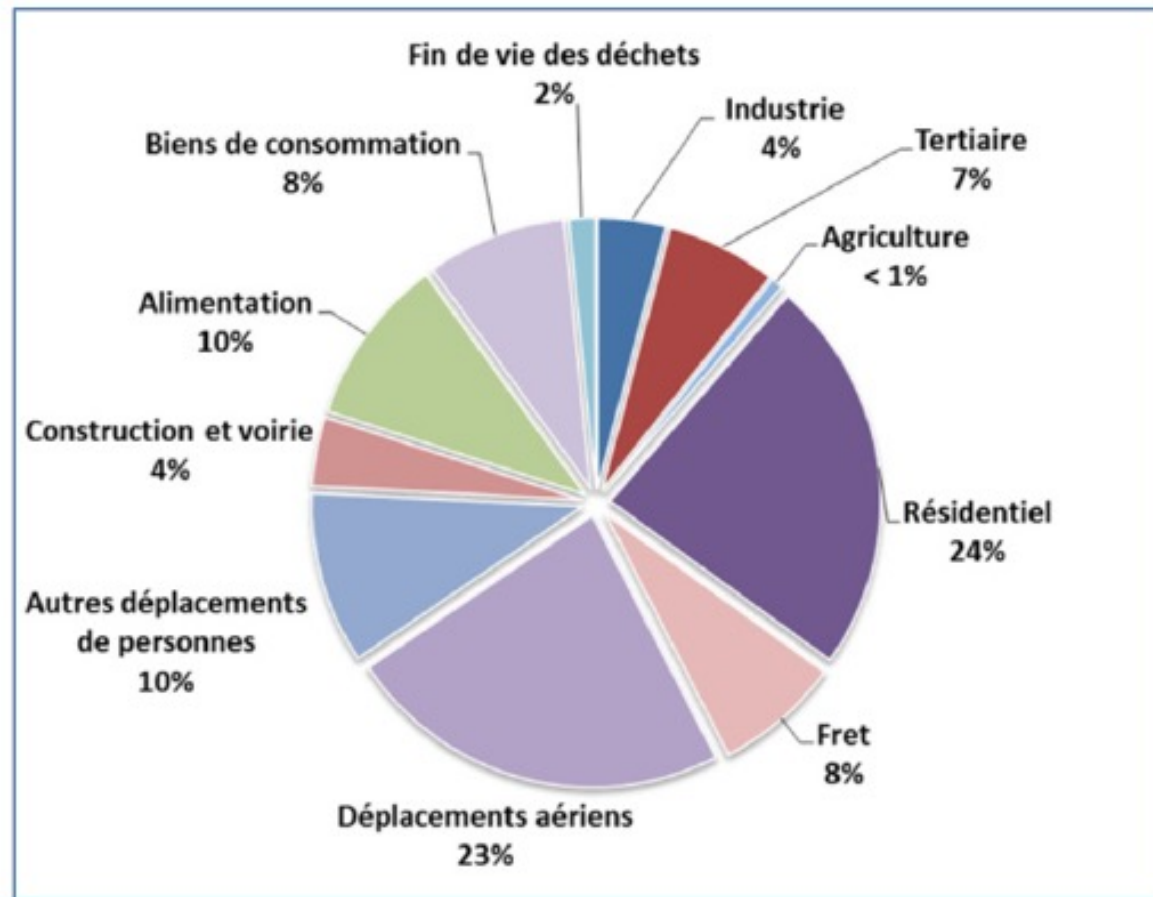
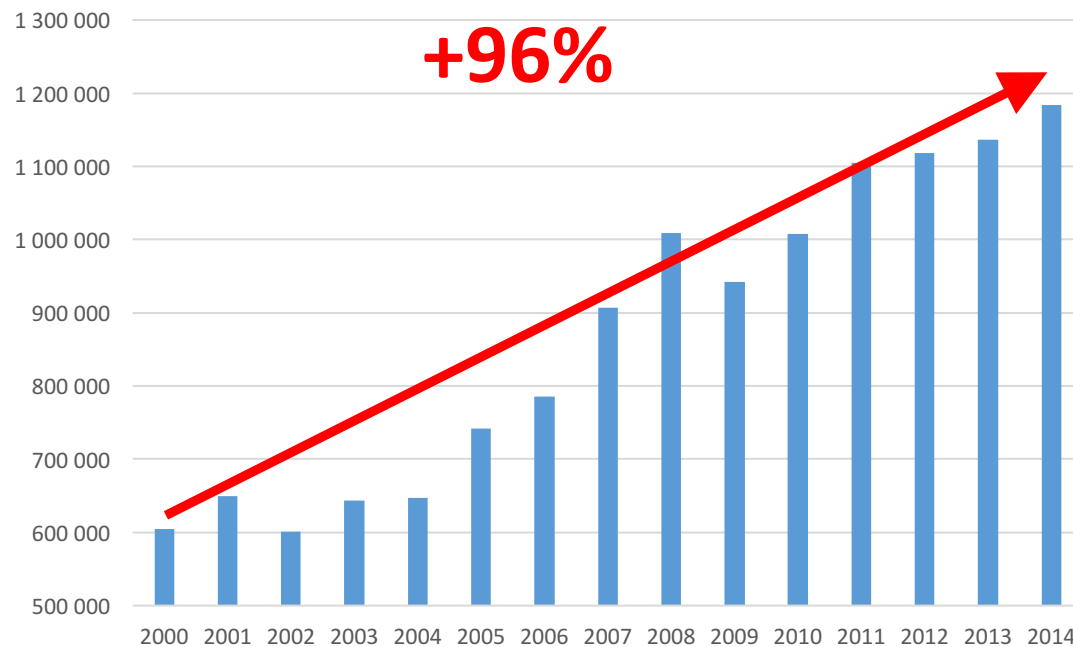


Figure 6: répartition en pourcentages des émissions totales du bilan carbone selon les postes d'émission.

*Plan climat cantonal du
Conseil d'Etat, 2015*

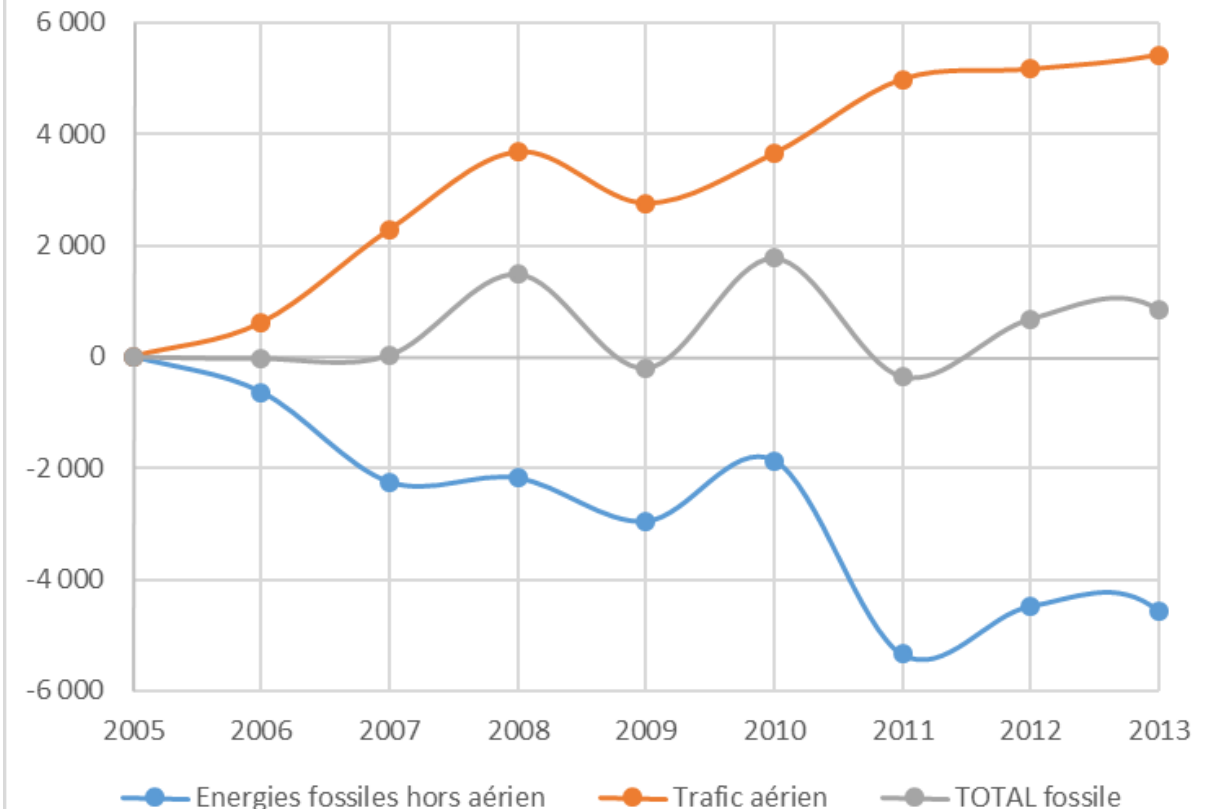
Message 2: L'augmentation du trafic a un impact climatique qui annule les efforts fournis par ailleurs (transports publics, isolation des bâtiments,...). Ce n'est ni durable, ni raisonnable.

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



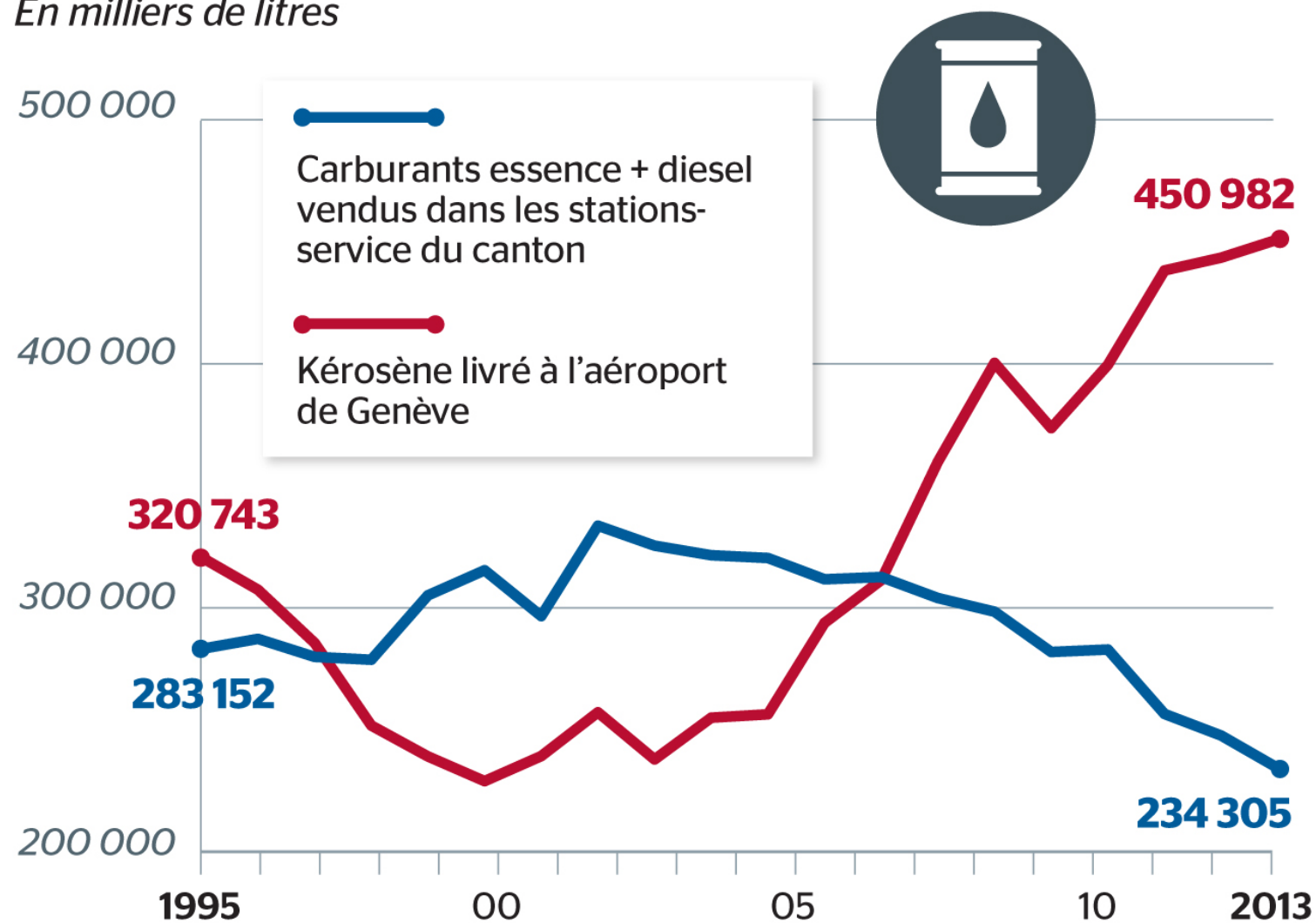
Calculs Noé21 à partir des données OCSTAT

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



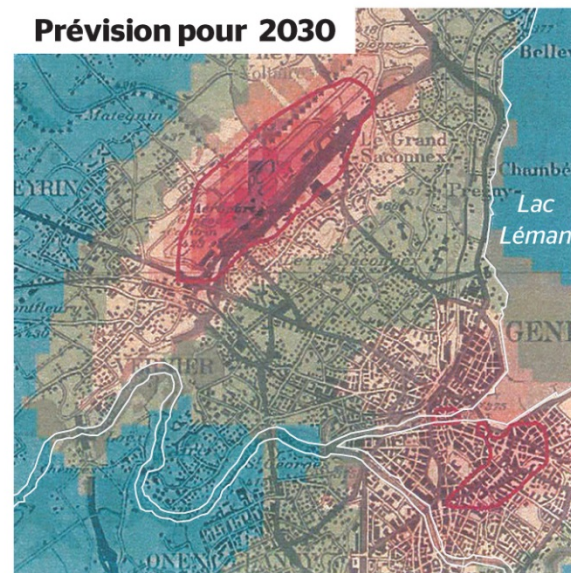
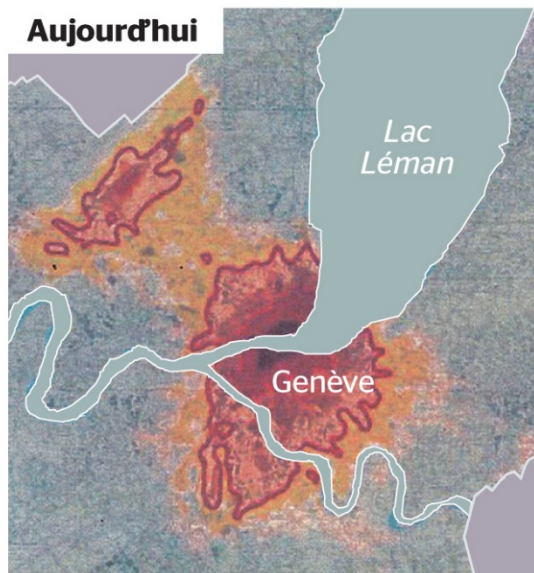
Vente de carburants et de kérosène à Genève

En milliers de litres



G. LAPLACE/C. BERNET

La pollution passera du centre-ville à l'aéroport

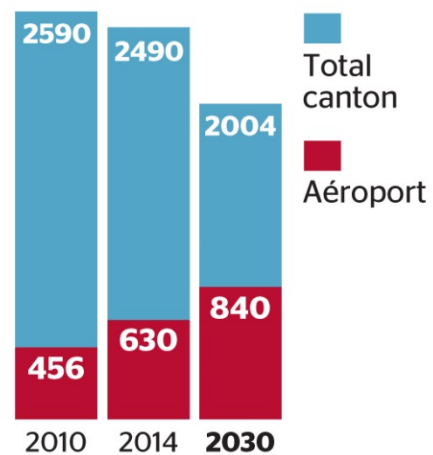


En 2030, l'aéroport produira **40%** des émissions d'oxyde d'azote du canton, contre **20%** aujourd'hui. En ville, le trafic automobile et le chauffage pollueront moins. Les points de forte pollution se déplaceront vers l'aéroport.

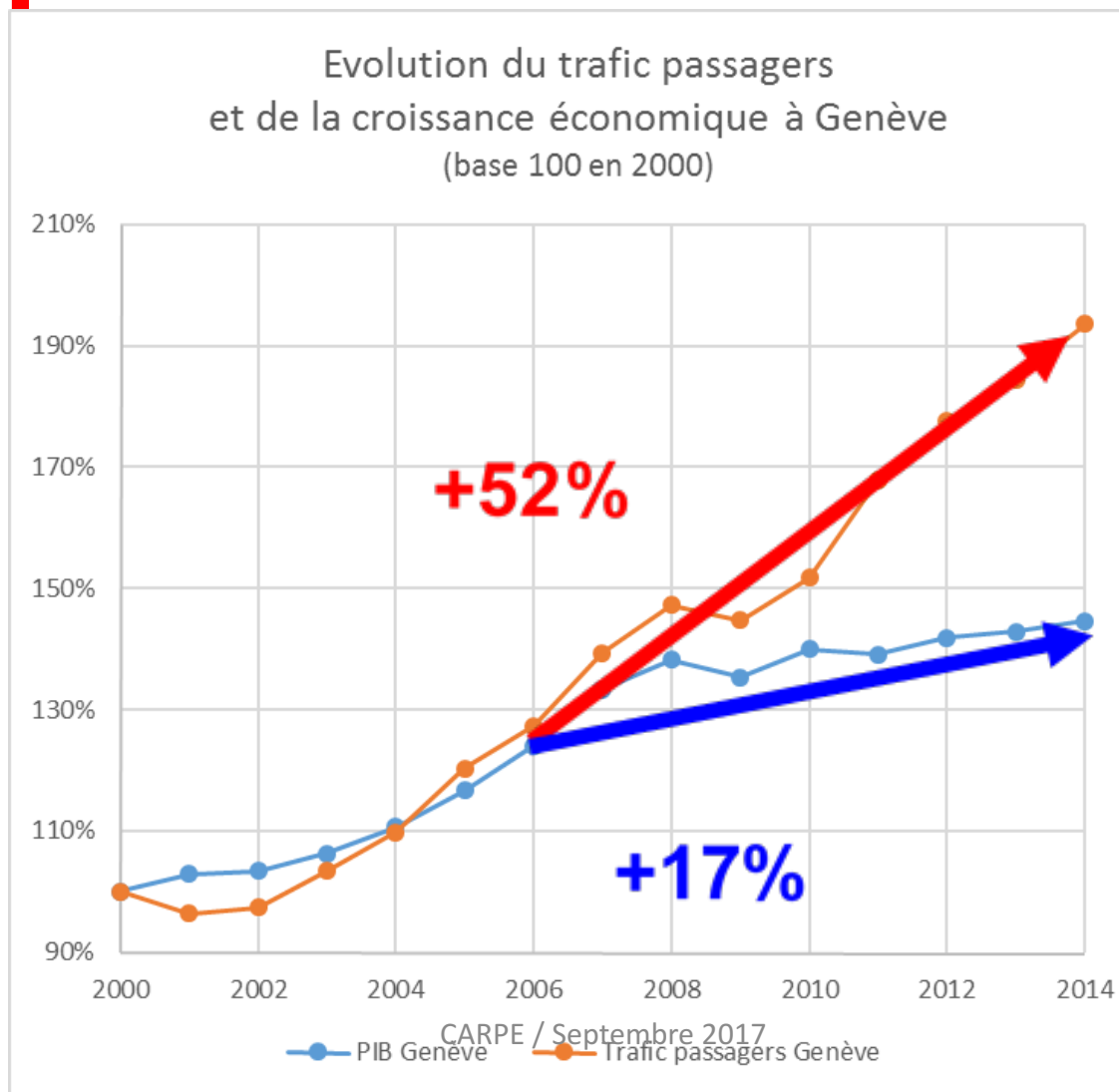
G. LAPLACE/C. BERNET

Evolution des émissions de NO (oxyde d'azote)

En tonnes par an

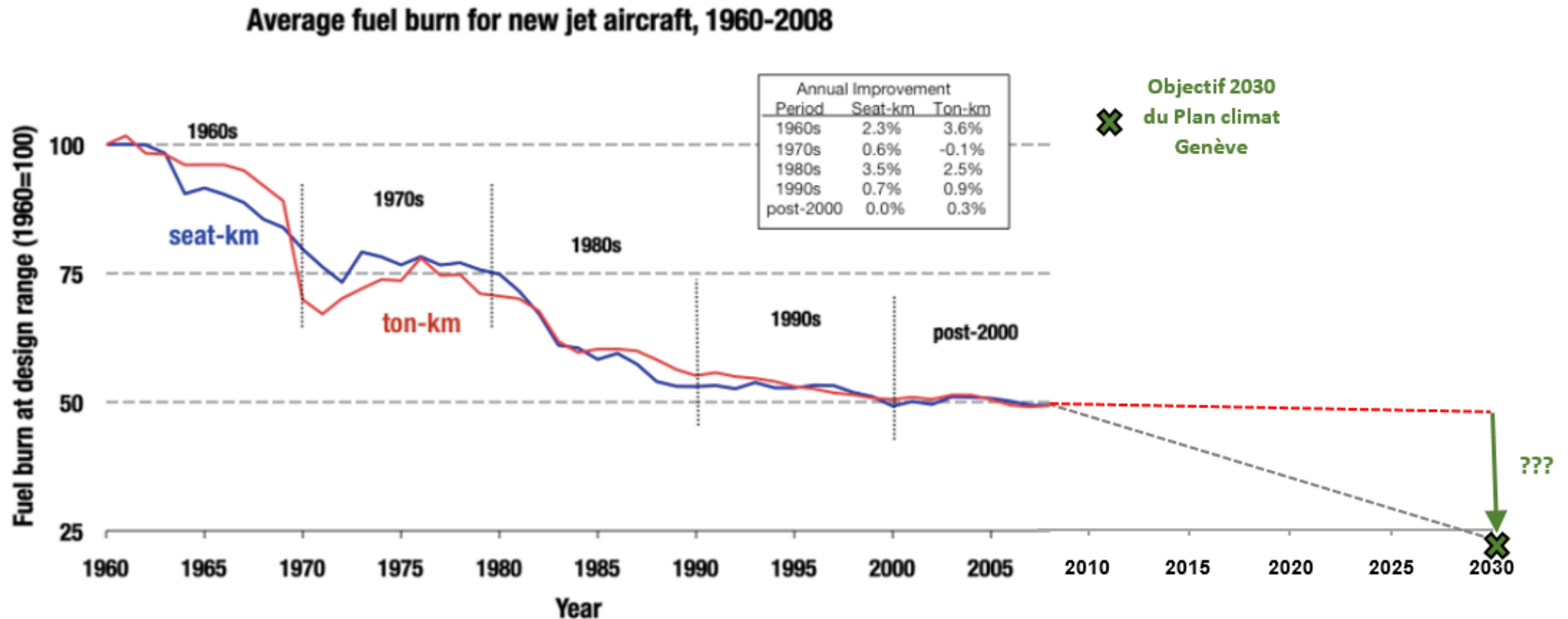


Message 4: Pas si sûr que le trafic aérien à Genève réponde vraiment aux besoins prioritaires de l'économie



*Calculs Noé21 à partir des
données OCSTAT et
Genève aéroport*

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



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

CARPE / Septembre 2017

ICCT 2015 et Noé21

L'impact du trafic aérien sur la collectivité: tout bénéfice, 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 à 52 millions de francs par année et s'élèveront à 72 millions en 2030, si l'on suit la même tendance, selon une étude mandatée par le Canton de Genève et l'ATCR-AIG.

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**

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**

Top 10 des destinations

1. Londres

Les Suisses voyagent deux fois plus que leurs voisins en avion.
(en moyenne 9'000 km par an et par personne).

2. Paris

3. Amsterdam

Les voyageurs d'affaires représentent environ 30% des passagers de Genève aéroport.

4. Barcelone

5. Porto

50% des passagers viennent à Genève, 45% en partent et 5% transitent.

6. Zurich

7. Lisbonne

Parmi les passagers qui viennent à Genève, seuls 33% séjournent à Genève.

8. Bruxelles

9. Madrid

10. Francfort

Comparaison Genève-Barcelone

15 kilos de CO en TGV (selon le site SNCF)

340 kilos de CO₂ en avion (selon Myclimate)

Si l'on veut éviter cela ...



Merci de votre attention