

# « L'explosion du trafic à Genève-aéroport mène à une impasse »

**Magazine ATE: En 2013, l'aéroport de Genève a accueilli 14,4 millions de passagers. Soit une augmentation de 78 % en dix ans.**

Jérôme Strobel: Cette croissance s'explique en grande partie par le développement des vols low-cost qui représentent près de la moitié du trafic, alors qu'ils étaient quasi inexistants au début des années 2000. C'est le fruit d'une politique volontariste mise en place lorsque Swissair a délaissé Genève pour Zurich à la fin des années nonante et qui se traduit aujourd'hui par des taxes aéroportuaires parmi les plus basses d'Europe. Cette explosion du trafic mène aujourd'hui à une impasse. Les riverains souffrent du bruit de l'aéroport et les émissions de CO<sub>2</sub> ont explosé de 86 % en dix ans.

**Vous lancez une pétition contre le projet d'extension de l'aéroport de Genève.**

Le projet «Aile Est» poursuit le développement de l'aéroport dans le sens d'une croissance sans limite. Pour nous, il faut mener un débat public sur le type de trafic aérien dont Genève et sa région ont besoin, en tenant compte des nuisances pour les riverains, de

la pollution de l'air et de l'impact climatique. Nous demandons au canton une politique pour contenir les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions, au même titre qu'il mène une politique pour réduire les émissions provenant des bâtiments, des transports terrestres et de l'industrie. Il s'agit par exemple de dissuader des vols de courte distance quand des alternatives moins polluantes existent.

**Selon vous, le développement des capacités aéroportuaires est inutile si on reporte sur le rail les trajets de moins de huit heures.**

Les villes situées à moins de huit heures de train représentent plus d'un tiers du trafic passagers au départ de Genève et six destinations du top 10 (Londres, Paris, Bruxelles, Barcelone, Zurich, Nice). En transférant une partie de ces vols sur le rail, tout nouveau développement d'infrastructures serait inutile. L'Office fédéral de l'aviation civile reconnaît qu'à terme les vols de loisirs devront être transférés sur le train lorsque la durée est inférieure à huit heures. Pour les déplacements d'affaire, la limite est



© Andreas Fecker

fixée à quatre heures. Le train est aussi très concurrentiel pour rejoindre un hub aéroportuaire: Zurich, Paris, Francfort.

**Que faire pour limiter les émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic aérien?**

Non seulement le trafic aérien ne paie pas les coûts environnementaux qu'il engendre mais le système fiscal le favorise au détriment d'autres modes de transport plus respectueux des hommes et de la nature. Depuis l'implantation d'Easyjet à Genève, plusieurs lignes de train ont été fermées, comme Genève-Bruxelles

ou Genève-Rome. Cette concurrence déloyale doit cesser. Plusieurs solutions existent: appliquer la TVA sur le prix des billets, taxer le kérosène, taxer les vols pour lesquels une alternative en train raisonnable existe, rendre obligatoire la compensation CO<sub>2</sub>. A ce jour seule manque la volonté politique.

**Quel est l'intérêt des pouvoirs publics de freiner le développement des low-cost?**

Les vols low-cost sont majoritairement utilisés pour les loisirs. Leur plus-value socio-économique reste faible et ils ne répondent pas à un besoin prépondérant de la collectivité si on tient compte des conséquences environnementales. Ce développement menace par ailleurs d'autres politiques publiques. Les baisses de consommations d'énergie obtenues grâce au développement des trams ou la rénovation des bâtiments sont réduites à néant par la hausse de la consommation de kérosène.



© mad

Jérôme Strobel est conseiller scientifique à Noé 21. Le centre de compétence et d'action basé à Genève a pour mission d'identifier, d'évaluer et de promouvoir les solutions aux changements climatiques. Une des campagnes actuelles concerne le trafic aérien et l'extension de l'aéroport de Genève Cointrin.

Pétition «STOP Aéroport de Genève sans limites!» sur: [www.noé21.org](http://www.noé21.org)

**STOP  
COINTRIN  
SANS  
LIMITE**

Interview: Noëlle Petitdemange