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 règlementations 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

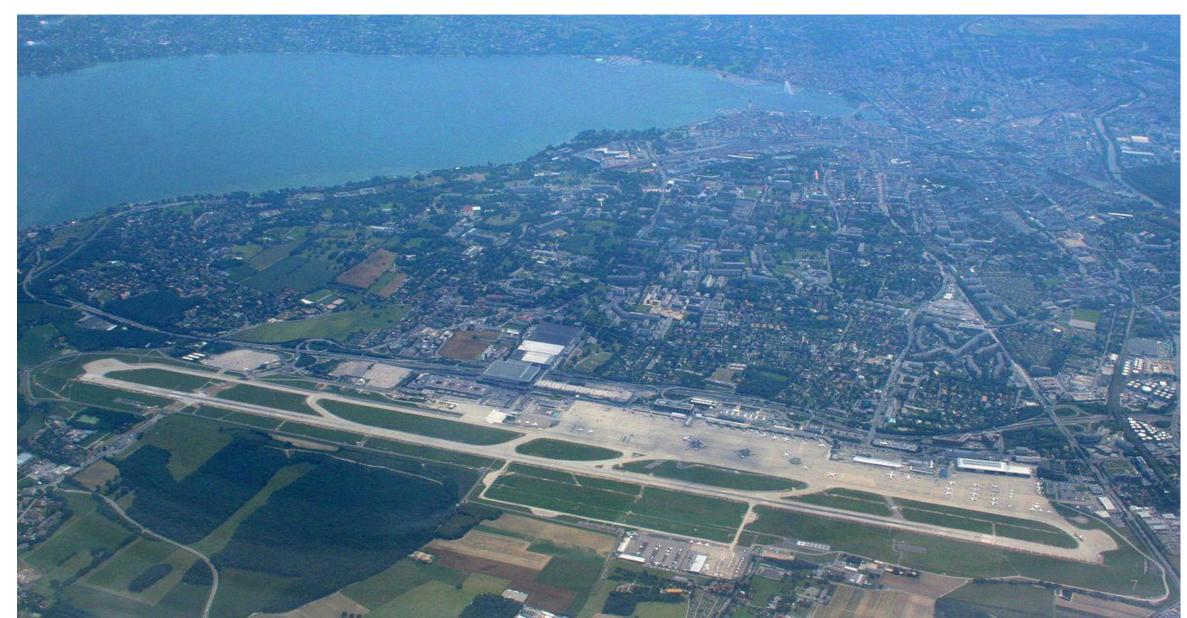
- Un avion qui décolle ou atterrit toute les 90 secondes, 18H / 24

VOTRE AVENIR: 1 AVION TOUTES LES 90 SECONDES!

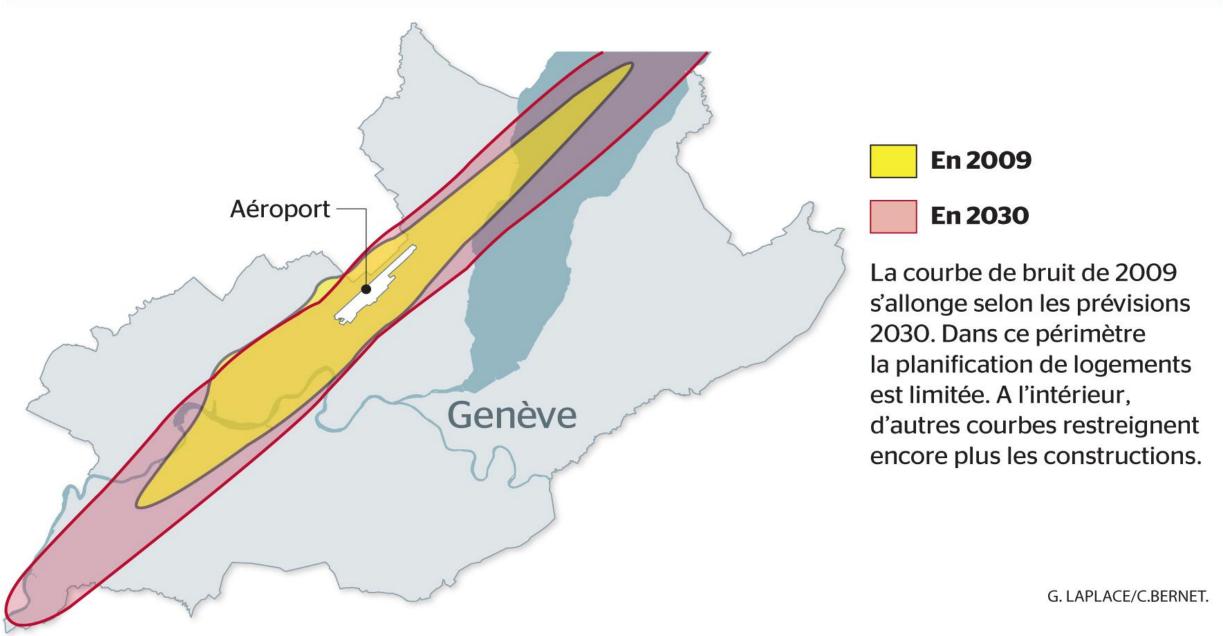


DORMIR SANS BRUIT ENTRE 23H00 ET 06H00 EST UN DROIT ABSOLU!

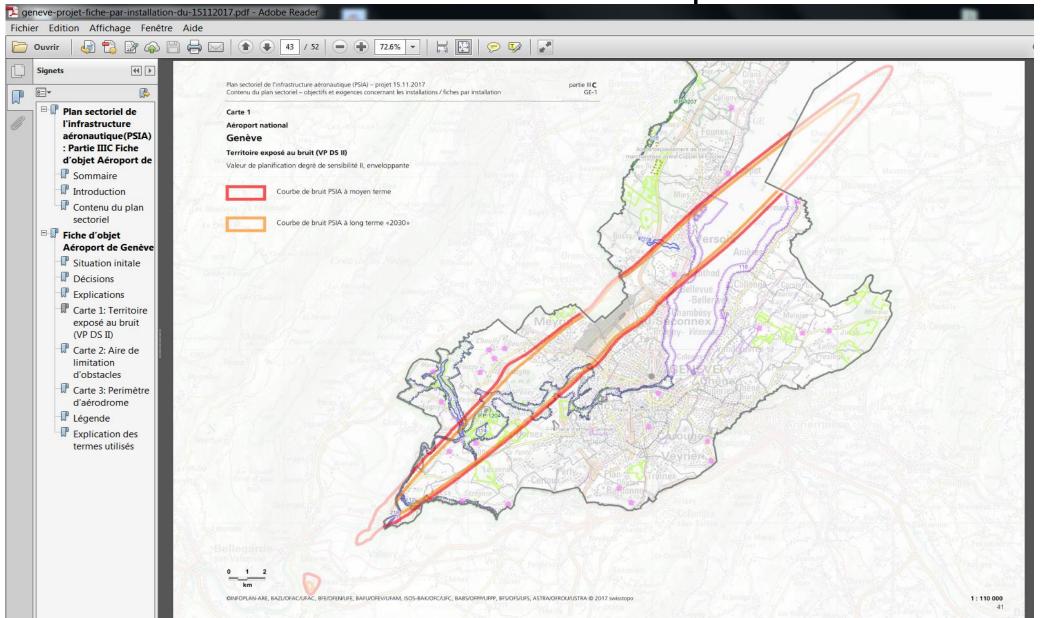
Cointrin, un Aéroport urbain

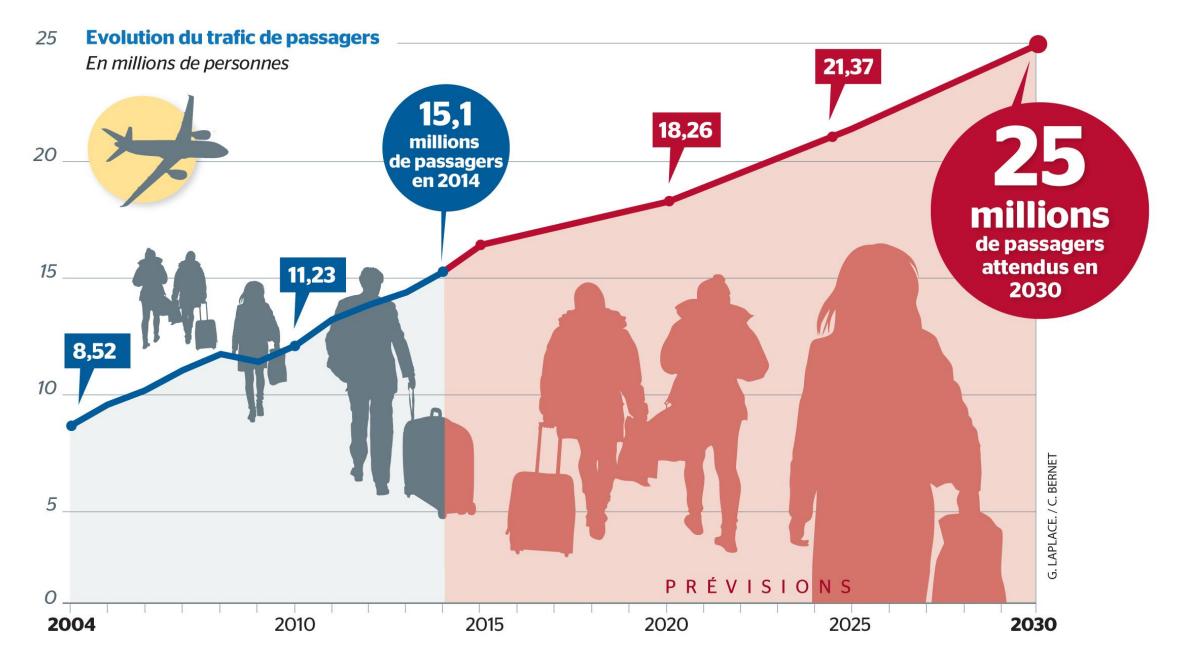


Les courbes du bruit s'allongent



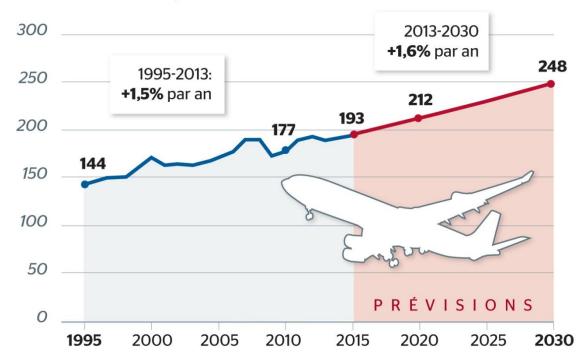
Cadastre du bruit prévu





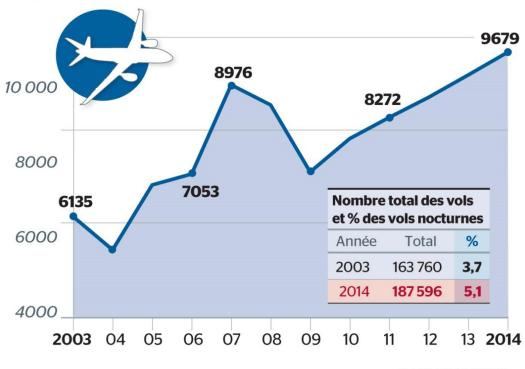
Evolution et prévisions des vols annuels

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

VOLS DE NUIT

ENTRE 22H00 ET 23H00

2000: 4336 MOUVEMENTS

2016: 7267 MOUVEMENTS

AUGMENTATION + 67.6 %

ENTRE 22H00 ET 06H00

2000: 5978 MOUVEMENTS

2016: 10'212 MOUVEMENTS

AUGMENTATION + 71 %

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

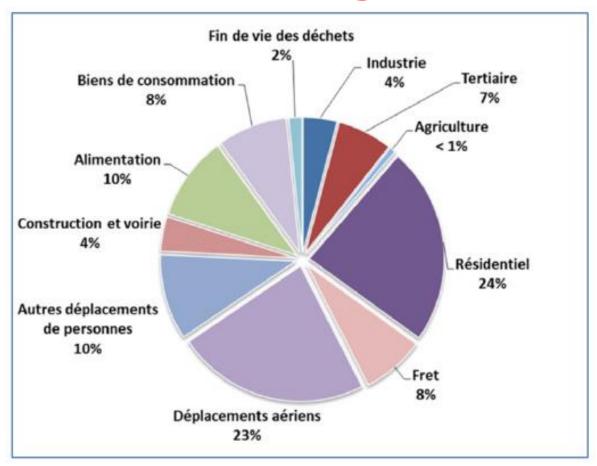
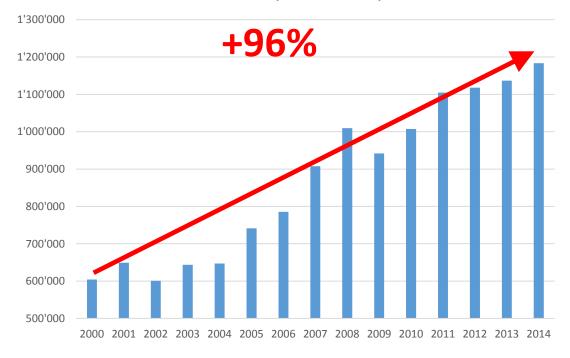


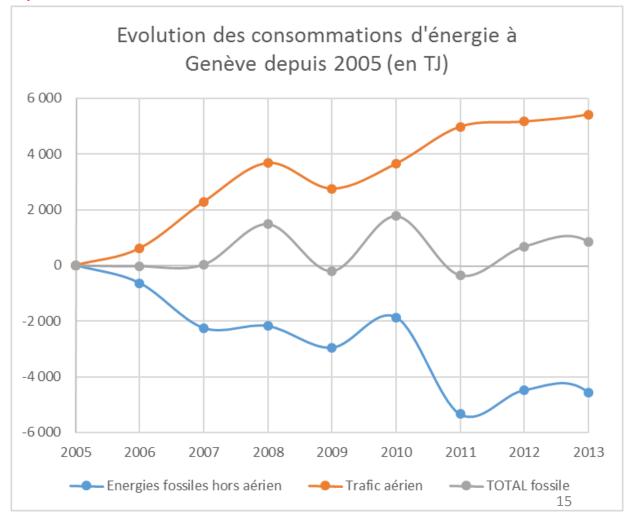
Figure 6: répartition en pourcentages des émissions totales du bilan carbone selon les postes d'émission.

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.

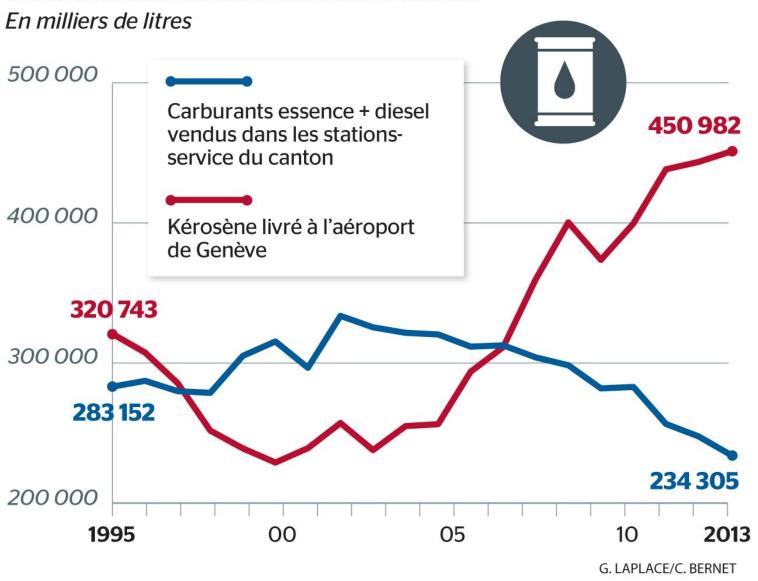
Emissions de CO2 des avions au départ de Genève (en tonnes)



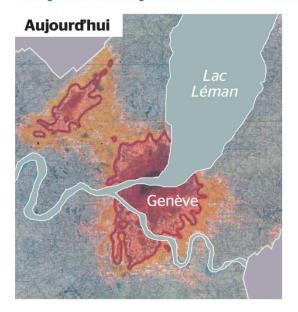
Calculs Noé21 à partir des données OCSTAT



Vente de carburants et de kérosène à Genève



La pollution passera du centre-ville à l'aéroport



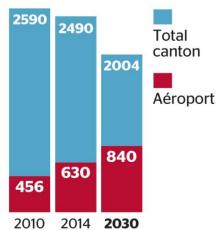


En 2030, l'aéroport produira 40% des émissions d'oxyde d'azote du canton, contre 20% aujour-d'hui. En ville, le trafic automobile et le chauffage pollueront moins. Les points de forte pollution se déplaceront vers l'aéroport.

G. LAPLACE/C. BERNET

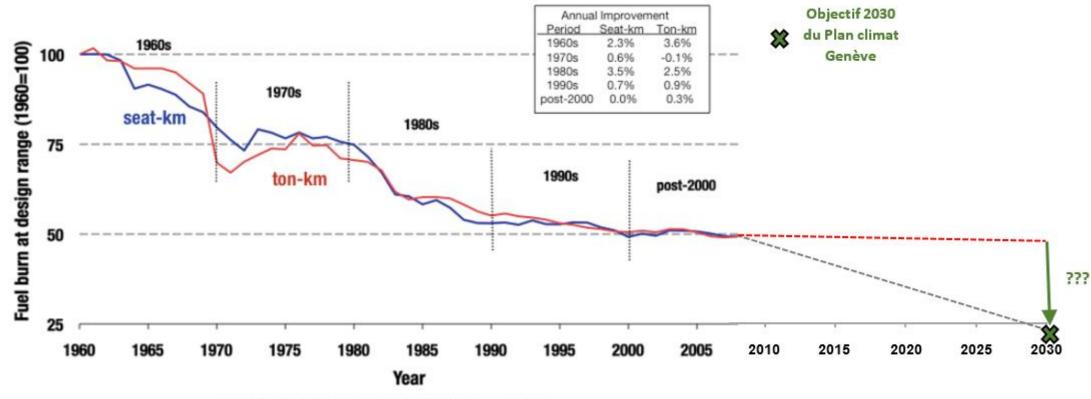
Evolution des émissions de NO (oxyde d'azote)

En tonnes par an

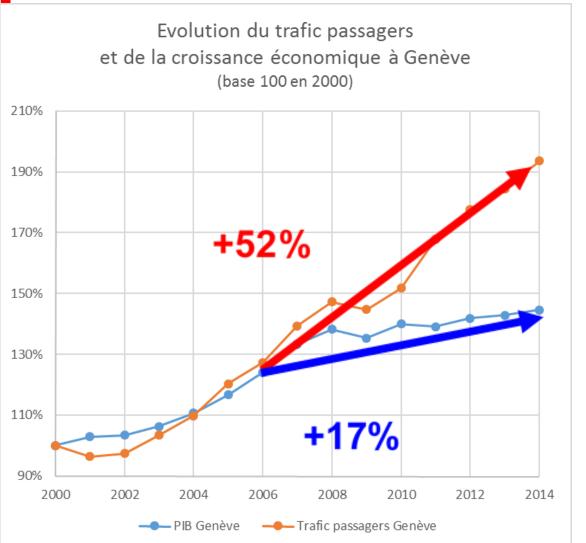


Message 3: On ne peut pas stabiliser le CO2 du trafic aérien de Genève par la seule amélioration de l'efficacité technologique des avions

Average fuel burn for new jet aircraft, 1960-2008



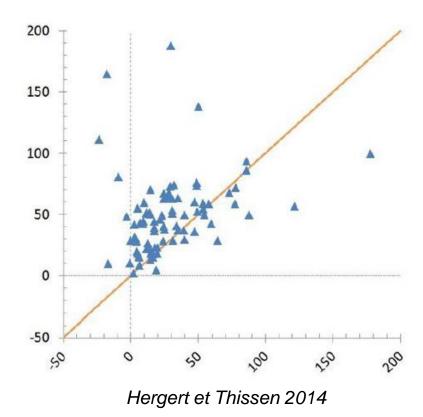
Message 4: Pas si sûr que le trafic aérien à Genève réponde vraiment aux besoins prioritaires de l'économie

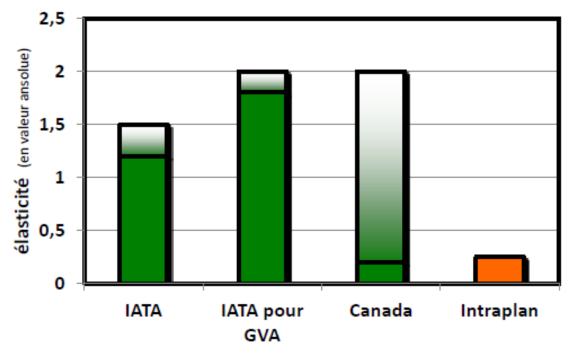


Calculs Noé21 à partir des données OCSTAT et Genève aéroport

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 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 bénéfice, vraiment?

L'Aéroport de Genève reverse la moitié de son bénéfice au Canton.

2016: 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 : 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 immobiliers :

Commune de Versoix: 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 ???

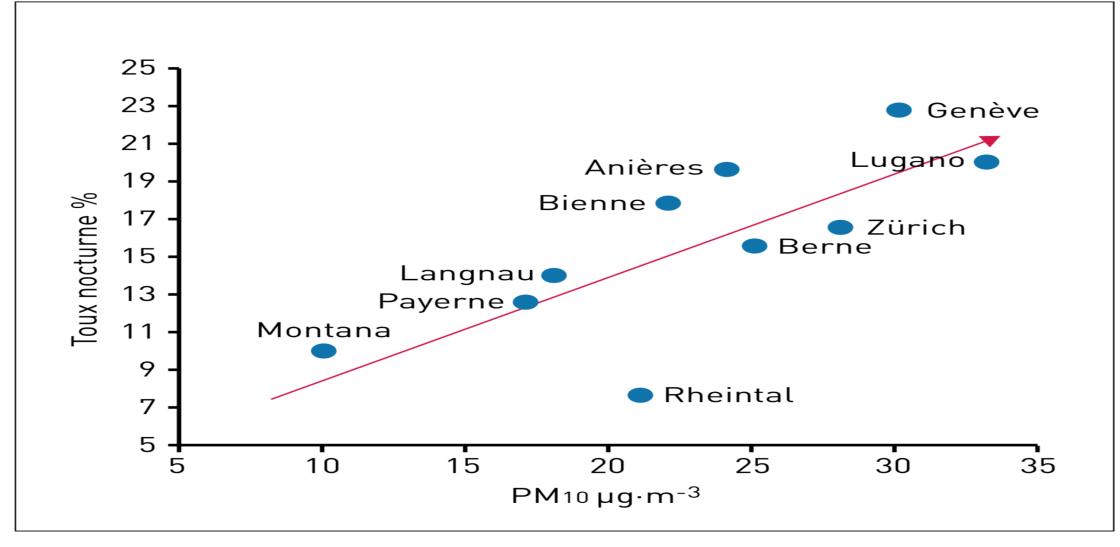


Figure 6.3. Prévalence des toux nocturnes et niveaux moyens annuels de PM10 dans les communes de l'étude SCARPOL sur des élèves suisses[18]. La flèche indique des prévalences plus élevées dans les communes présentant un taux plus élevé de PM10.

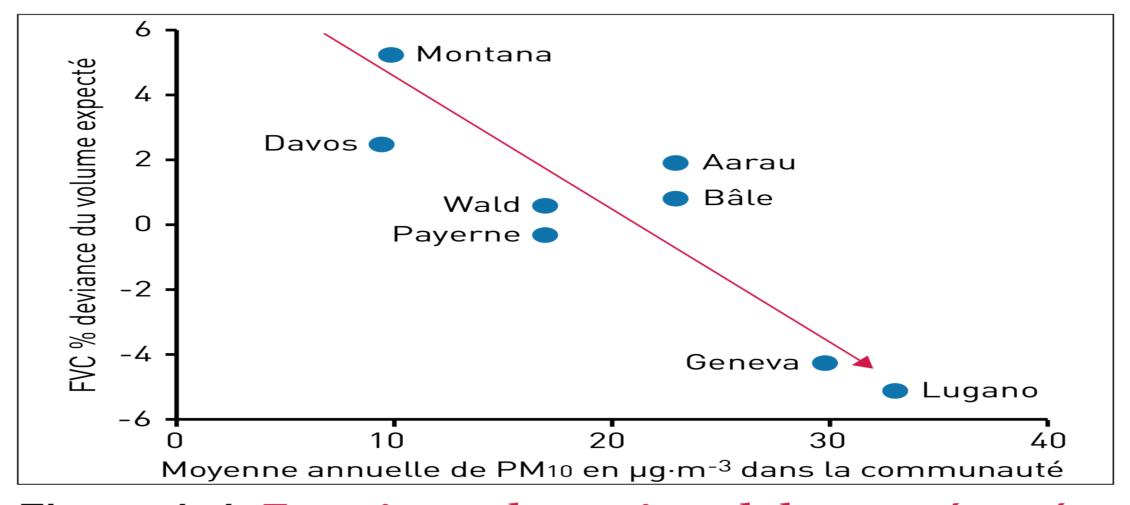


Figure 6-4. Fonction pulmonaire adulte, représentée en % d'écart de capacité vitale forcée (CVF) et niveaux de PM10 moyens au sein de huit communautés en Suisse, de l'étude SAPALDIA [19]. La flèche indique une capacité pulmonaire plus faible dans les communes connaissant des taux plus élevés de PM10.

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 constitutionnelle pour un pilotage démocratique déposée par la CARPE vise 3 objectifs principaux

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



1111111

Top 10 des villes de destination

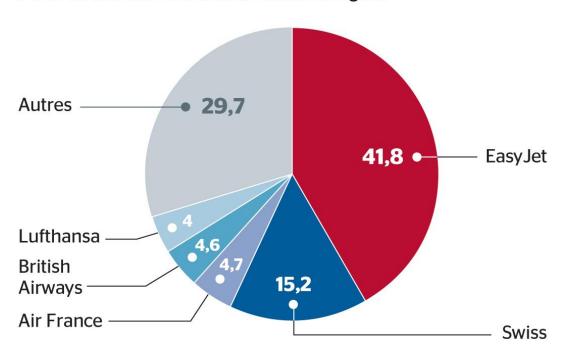
Nombre de passagers en 2014, pour le trafic de ligne

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!

Constitution genevoise

Chapitre III Tâches publiques

Section 1 Environnement

Art. 157 Principes

- ¹ L'Etat protège les êtres humains et leur environnement.
- ² Il lutte contre toute forme de pollution et met en œuvre les principes de prévention, de précaution et <u>d'imputation des</u> coûts aux pollueurs.
- ³ L'exploitation des ressources naturelles, notamment l'eau, l'air, le sol, le sous-sol, la forêt, la biodiversité et le paysage, doit être compatible avec leur durabilité.

Si l'on veut éviter cela



Merci de votre attention

MOTIFS DES VOLS



LHR: Londres Heathrow; LGW: Londres Gattwick; CDG: Paris Charles de Gaulle; AMS Amsterdam; BCN Barcelone; **OPO Porto** 34



Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève

REPRENONS EN MAIN NOTRE AÉROPORT!

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, conformément aux articles 56 à 64 de la constitution de la République et canton de Genève du 14 octobre 2012 et aux articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, constitution 15 octobre 1982, appuient la présente initiative constitutionnelle, demandant que la Constitution de la République et canton de Genève du 14 octobre 2012 soit modifiée comme suit:

Art. 191A Trafic aérien (nouveau)

- L'Aéroport international de Genève est un établissement de droit public.
- 2. Dans le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences, l'Etat tient compte du caractère urbain de l'aéroport et recherche un équilibre entre son importance pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement.
- 3. L'Etat prend en particulier toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de

serre et pour mettre en œuvre les principes d'accomplissement des tâches publiques, définies dans la présente Constitution, de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire et de promotion de la santé.

4. L'Aéroport international de Genève rend compte aux autorités cantonales et communales de la façon dont les objectifs précités sont planifiés puis mis en œuvre au regard du cadre et des limites définis par la Confédération. Il soumet en particulier régulièrement au Grand Conseil pour approbation un rapport relatif aux actions entreprises et principaux objectifs à moyen et long terme.

La signature doit être apposée personnellement à la main par le ou la signataire. Cela ne s'applique pas à la personne incapable de le faire par elle-même pour cause d'infirmité. Seul-e-s les électrices et électeurs de nationalité suisse ayant leur droit de vote sur le canton de Genève peuvent signer cette initiative cantonale. En matière cantonale, les électrices et électeurs dès 18 ans, de communes différentes, peuvent signer sur la même feuille. Les Suisses vivant à l'étranger et ayant leur droit de vote sur le canton de Genève peuvent signer la présente initiative en inscrivant leur adresse à l'étranger.

Celui qui appose une autre signature que la sienne ou plus d'une signature est passible d'une amende administrative pouvant s'élever à 100 F. Les signatures obtenues par un procédé réprimé par la loi doivent être annulées (art. 87, al. 1, lettre b, et art. 91 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982).

Nom (majuscules)	Prénom usuel	Date de naissance jj/mm/aaaa	Canton d'origine	Domicile (Adresse complète : rue, numéro, code postal et localité)	Signature

Le retrait total et sans réserve de l'initiative peut être décidé à la majorité des électeurs et électrices suivant-e-s : Jean-François Bouvier, route de Vernier 223, 1214 Vernier - Félix Dalang, rue des Gares 27, 1201 Genève - Renaud Dupuis, chemin de Relion 2A, 1245 Collonge-Bellerive - Jean-Pascal Gillig, chemin des Rosiers 5, 1234 Vessy - Sylvia Leuenberger, chemin du Foron 20A, 1226 Thônex - Lisa Mazzone, rue Amat 24, 1202 Genève - Christian Pasche, chemin du Molard 15, 1290 Versoix - Claude Piotton, chemin de la Greube 12, 1214 Vernier - Georges Ryser, avenue Trembley 3, 1209 Genève - Didier Strahm, route de Montfleur 10, 1214 Vernier

Renvoyez cette feuille sans la déchirer et même incomplète, avant le 1er décembre 2016!

SKYGUIDE

La société **skyguide** (officiellement Société anonyme suisse pour les services de la navigation aérienne civils et militaires, en anglais Swiss Air Navigation Services Ltd.) est chargée des services de la <u>navigation</u> <u>aérienne</u> qui surveille l'espace aérien suisse.

Société anonyme suisse de droit privé mandatée par la <u>Confédération</u> <u>suisse</u>, skyguide assure la sécurité dans l'ensemble de l'espace aérien suisse ainsi que dans des portions de l'espace aérien des pays limitrophes: <u>Allemagne</u>, <u>Autriche</u>, <u>France</u> et <u>Italie</u>. Sa tâche consiste, dans l'espace aérien suisse, à gérer tant le trafic aérien civil que le trafic aérien militaire.

L'entreprise, alors appelée Swisscontrol, est devenue en 2001 skyguide et sa direction était alors placée sous la conduite de Alain Rossier. Skyguide est soumise au Département de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication (DETEC), son organe de surveillance. La Confédération suisse, également représentée dans le Conseil d'administration de skyguide, est l'actionnaire principal à hauteur de 99,91 pour cent du capital-actions. Quelque 1400 collaborateurs sont occupés chez skyguide, dont deux tiers dans le domaine de la sécurité aérienne, environ un tiers dans le service technique ; le reste du personnel étant majoritairement occupé dans l'administration. Depuis le 1er octobre 2007, skyguide est dirigée par Daniel Weder