



L'aéroport, «trou noir» de la politique climatique cantonale

ÉNERGIE • L'association Noé 21 accuse le canton de négliger l'impact écologique du trafic aérien et appelle à une réduction drastique des vols.



Le trafic aérien représente aujourd'hui près de 30% des émissions de CO₂ dans le canton. GAËLLE GENET

PAULINE CANCELA

Dans la discussion sur le réchauffement climatique, l'aviation civile constitue un véritable «trou noir». Elle n'entre pas dans le protocole de Kyoto ni dans les discussions de la 17^e Conférence sur le climat qui se termine aujourd'hui à Durban. Pourtant, le trafic aérien participe à 2% de la dépense énergétique mondiale. A l'Aéroport international de Genève (AIG), il générerait 1 million de tonnes de CO₂ dans l'atmosphère par année. Une tendance qui ne va pas en s'améliorant. Or ni le canton ni la direction aéroportuaire n'envisagent de réfréner le phénomène, dénonce l'association Noé 21. Des projets d'extension de l'aéroport sont d'ailleurs en cours.

«On va droit dans le mur!» avertit Jérôme Strobel, qui animait hier soir un débat sur la question. En dix ans, les émissions de gaz à effet de serre liés aux vols auraient augmenté de 63% à Genève. Le spécialiste de Noé 21 rappelle que sur le bilan carbone cantonal la part du tra-

fic aérien représente aujourd'hui près de 30% des émissions de CO₂ (lire notre édition du 26 septembre). Cette montée en flèche se retrouve dans le nombre de passagers qui, lui, est passé de 8 à 12 millions en une décennie seulement. Pour Jérôme Strobel, les solutions existent, mais pas la volonté politique pour les mettre en œuvre.

La faute au low cost?

Les compagnies et l'aéroport se développent en maîtrisant leur impact environnemental, rétorque le porte-parole de l'AIG Bertrand Stämpfli. Notamment par un meilleur taux de remplissage qui réduit la pollution locale de l'aviation en diminuant le nombre de décollages et d'atterrissages. «Nous ne sommes pas dans la logique du toujours plus, mais du toujours mieux», défend-il. L'extension de la zone aéroportuaire correspond donc à une demande réelle croissante et respecte la politique aéronautique fédérale.

Un besoin «artificiel» engendré par l'apparition du low cost, riposte Noé 21. «Easyjet a créé des voyageurs», concède M. Stämpfli. Mais la compagnie – qui possède 38% des parts de marché de l'AIG – a également provoqué un «rajeunissement de la flotte globale» vers des appareils plus performants. Il relève aussi que les taxes sont particulièrement incitatives à Genève pour que les compagnies privilégient des aéronefs moins polluants.

Taxer le kérosène

Jérôme Strobel admet les progrès de l'industrie, «mais une vraie révolution technologique prendra du temps, étant donnée la forte aversion au risque». Il faudrait commencer par taxer le kérosène, «seul agent énergétique qui ne l'est pas». Reste que les gains potentiels sur l'efficacité énergétique des vols sont très faibles. L'action doit donc se diriger sur les comportements individuels.

«On sera obligé de réduire notre consommation de vols», avise le physicien. En 2050, chaque habitant ne devra pas dépasser la tonne d'émissions de CO₂ par année pour garder l'équilibre de la planète, poursuit-il. Ce qui fait en moyenne trois vols aller-retour pour Lisbonne... sans compter le reste des dépenses individuelles en énergie. «Le potentiel de réduction est énorme!»

Un centre de vidéoconférence financé en partie par le canton serait un signal fort dans le monde des affaires et des organisations internationales. Et pour les touristes? Cela ne doit pas être un dilemme moral, insiste-t-il: «Un billet d'avion suffisamment cher pour refléter le coût environnemental qu'il génère saura provoquer une réflexion sur l'utilité du voyage. Les week-ends à Barcelone à 50 francs n'ont plus leur place dans un XXI^e siècle qui lutte contre le réchauffement climatique. Si on nous ôte cette opportunité, on l'oubliera très vite.» |