

Cointrin

L'aéroport de Genève est-il le principal pollueur du canton?

Par Celton Anne-Elisabeth. Mis à jour le 06.01.2012

L'association Noe21 estime que le trafic aérien de l'aérogare génère à lui seul 1 million de tonnes de CO2 par an.



OLIVIER VOGELSSANG

Jackpot. Après une année 2009 morose, l'aéroport de Genève atteint les 13 millions de voyageurs en 2011. Une croissance de 10,5% en une année ! Ce chiffre, annoncé mercredi, ne manque pas de faire réagir les milieux écolos genevois. «On ne voit l'augmentation du trafic aérien que de manière positive» s'étonne Jérôme Strobel, membre de l'association Noe21. «C'est vrai que l'aéroport est indispensable à l'économie du canton, mais les impacts négatifs, notamment sur notre environnement, sont colossaux!»

Et histoire d'être explicite, le physicien présente chiffres et statistiques. Éloquents. En 10 ans, l'augmentation massive du nombre de passagers s'est traduite par une progression de 63% des émissions de CO2. «C'est un chiffre énorme et il faut bien voir que cela correspond à l'arrivée des vols low coast comme Easy Jet à Genève».

Comment évaluer la pollution engendrée par l'aéroport? Épineuse question. Si l'on prend en compte la quantité de carburant embarqué dans les avions à Genève, Cointrin serait

responsable de 30% des émissions de gaz du canton. «C'est absurde. A l'évidence, sur un vol Genève-Boston, une partie seulement du kérosène est brûlée dans le ciel genevois» rétorque Bertrand Stämpfli, porte-parole de l'entreprise. Mais si l'on prend en considération uniquement les émissions au décollage et atterrissage sur le tarmac de Cointrin, ce chiffre chute à environ 3%. Et c'est cette méthode de calcul que le Conseil d'Etat retient. «C'est une manière de cacher la poussière sous le tapis, dénonce Jérôme Strobel. Voilà ce qu'il faut retenir: le trafic aérien de l'aérogare génère à lui seul 1 million de tonnes de CO2 par an, contre 2,5 millions de tonnes pour le reste des activités du canton. Et ce n'est pas fini puisque l'aéroport s'apprête à développer ses infrastructures».

Plus de vieux coucous

Le scientifique souligne néanmoins les efforts effectués par Genève Aéroport en matière énergétique, principalement sur ses infrastructures en dur. «Mais il faut aller plus loin afin de réguler le trafic. Aujourd'hui les passagers ne paient pas le prix réel du billet, il faut augmenter les tarifs par le biais de taxes.»

Du côté de l'aéroport, on rappelle que les vols entre minuit et six heures du matin sont interdits. «A Gatwick , la machine tourne 24 heures sur 24» précise Bertrand Stämpfli. Il ajoute que les compagnies aériennes sont incitées via des surtaxes à voler avec des avions modernes donc moins polluants et moins bruyants. Le tout alimente un fond environnement.

(TDG)

Créé: 06.01.2012, 11h48