

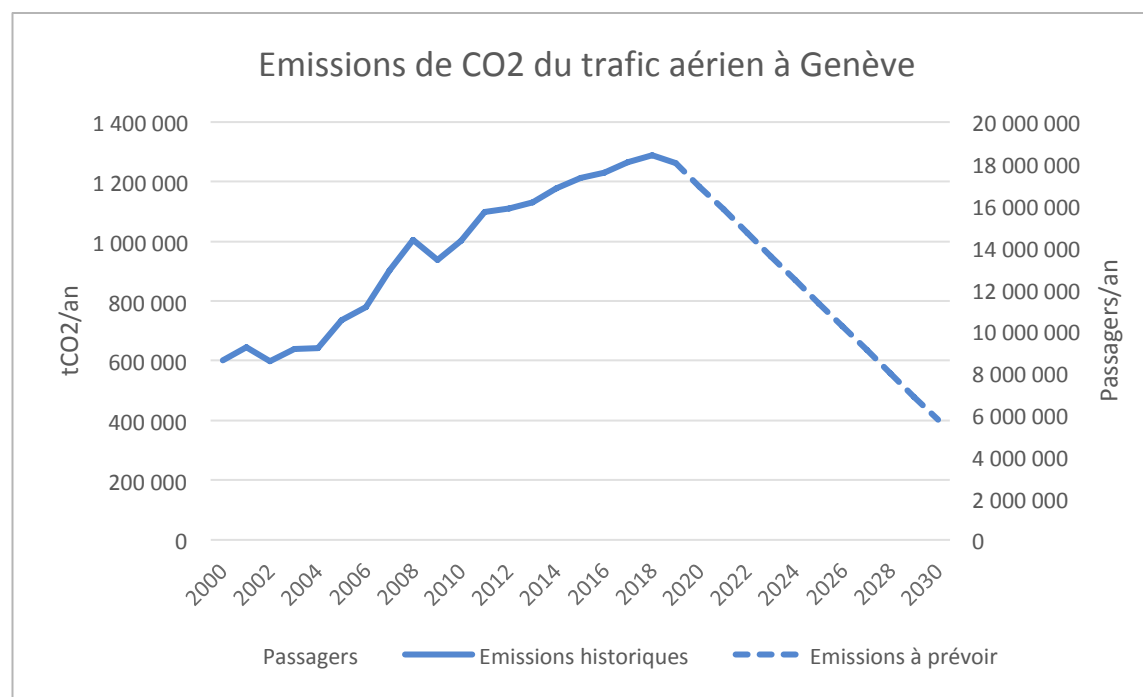
# Aéroport de Genève post-COVID: quel trafic pour préserver le climat ?

**Présentation du rapport Noé21 pour les  
Verts genevois**

21 avril 2021

# Contexte de l'étude

- Très forte hausse des émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic aérien à Genève depuis 2000 jusqu'à la crise COVID
- Une situation financière de l'aéroport très dégradée nécessitant l'aide de l'Etat
- La population genevoise a montré son désaccord avec la stratégie expansionniste de l'aéroport poursuivie par les autorités avant la crise COVID
- Urgence climatique décrétée en 2019: -60% de CO<sub>2</sub> en 2030 face à 1990

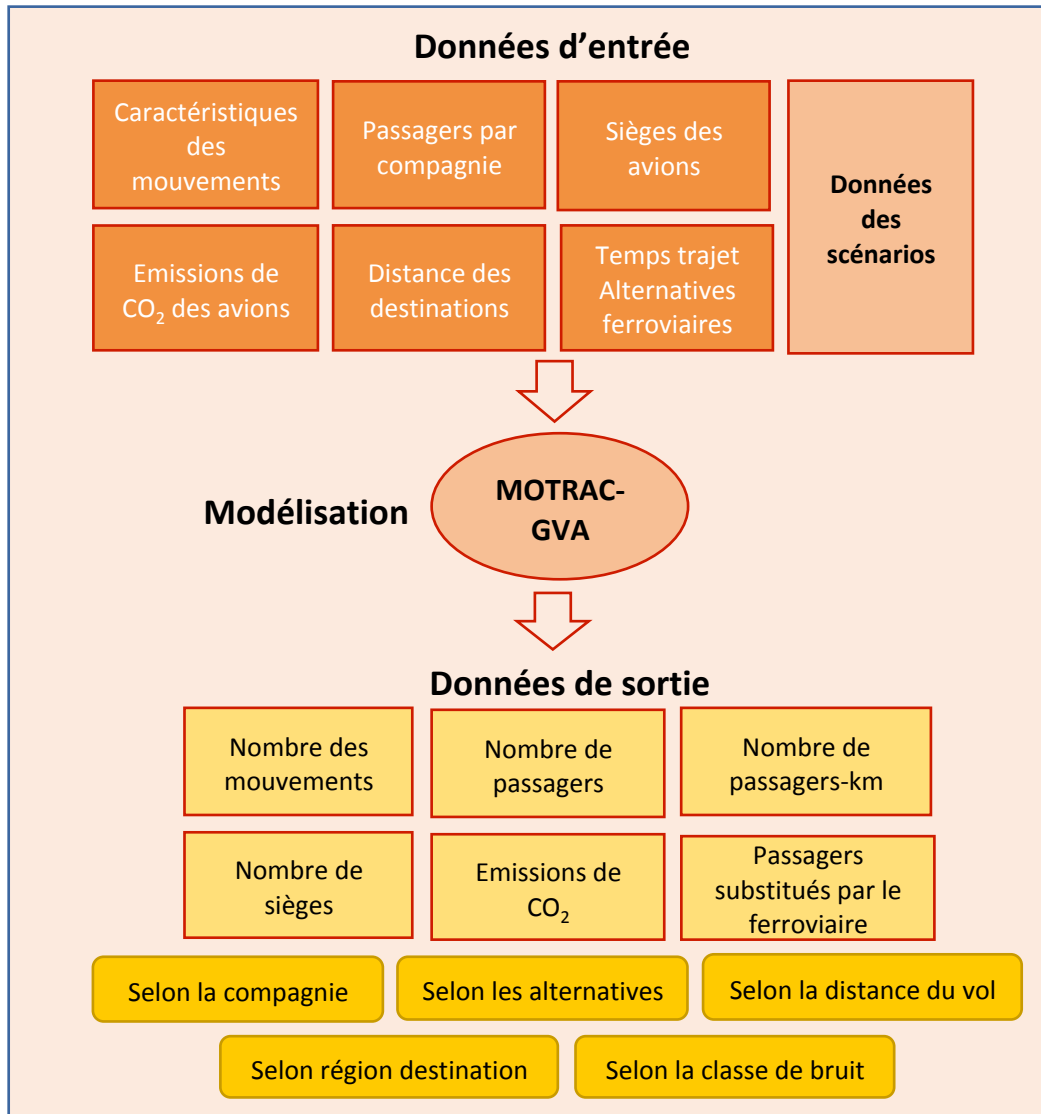


# Objectifs et méthodologie de l'étude

- **Objectif:** Calculer l'impact climatique de différents scénarios de trafic aérien à Genève pour l'après COVID afin d'outiller le débat public sur les perspectives souhaitables d'ici 2030.
- **Scénarios développés:**
  1. *Scénario « PSIA »* : appliquer le développement prévu par le PSIA
  2. *Scénario « Retour pré-COVID »* : rétablir le trafic aérien tel qu'il était en 2019.
  3. *Scénario « Transfert modal »* : rétablir la demande en trafic pré-COVID mais en opérant un transfert modal vers le train lorsque cela est réaliste du point de vue de la durée des trajets ;
  4. *Scénario « Contraint »* : maintenir le niveau et le type de trafic de 2020
  5. *Scénario « Essentiel »* : maintenir le niveau de trafic à ce qu'il a été durant l'année 2020 et à opérer un transfert modal vers le train lorsque cela est réaliste.

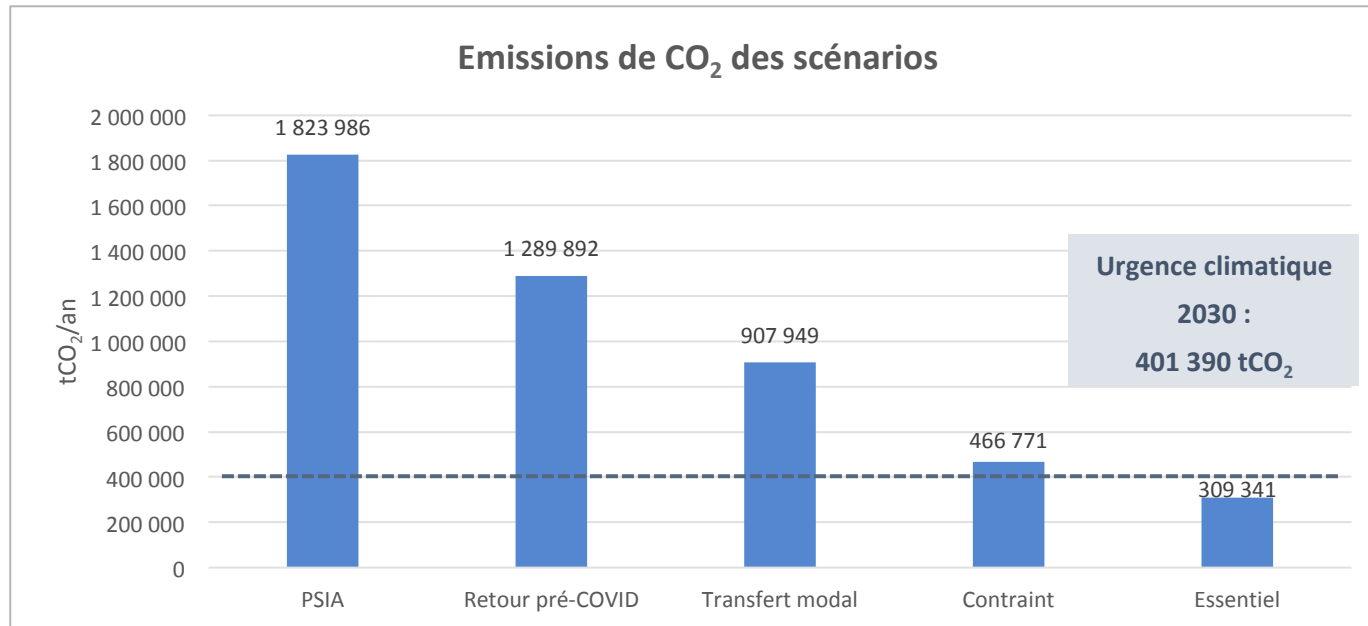
| Hypothèses de transfert modal                                    | Taux de transfert vers le train |
|--|---------------------------------|
| Destinations dont le trajet en train dure <b>moins de 4h</b>     | 100%                            |
| Destinations dont le trajet en train dure <b>entre 4h et 6h</b>  | 50%                             |
| Destinations dont le trajet en train dure <b>entre 6h et 12h</b> | 30%                             |
| Destinations dont le trajet en train dure <b>plus de 12h</b>     | Aucun transfert                 |

# Modèle MOTRAC



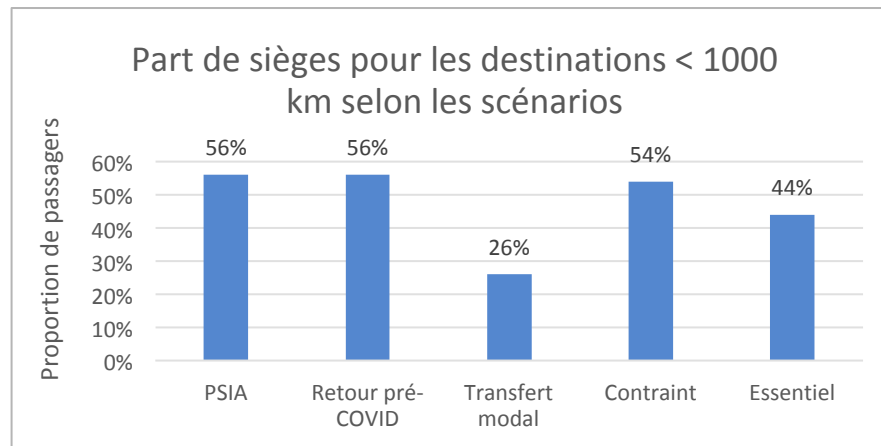
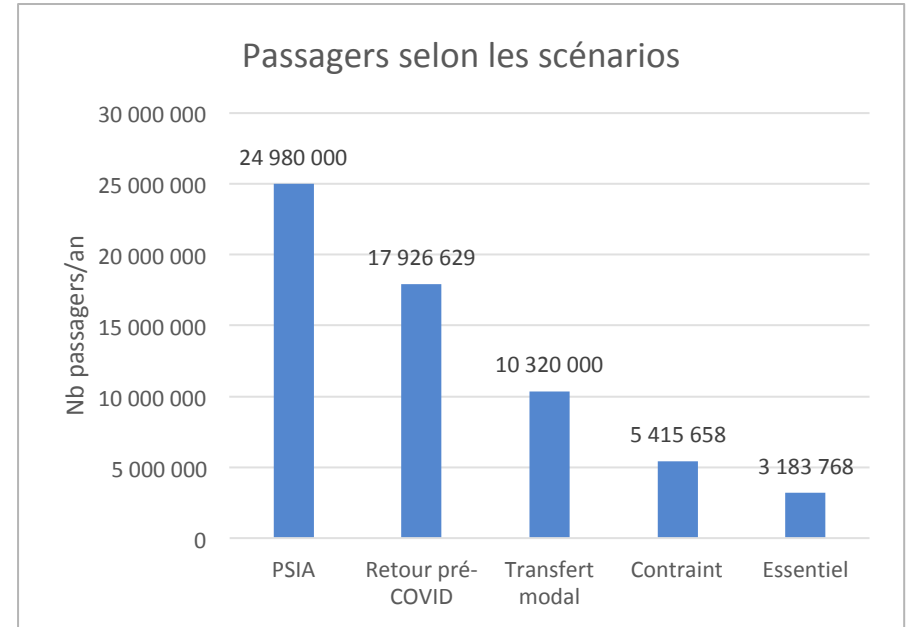
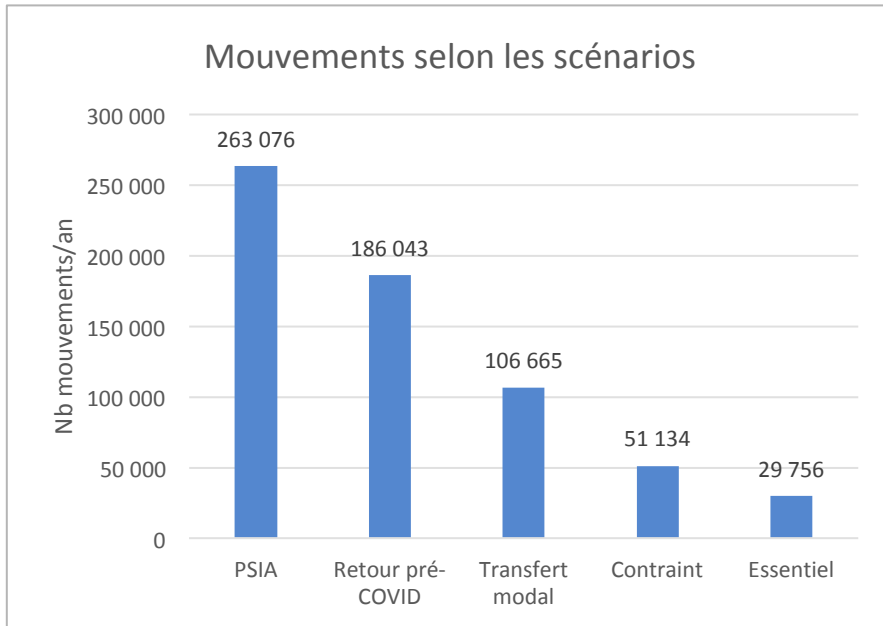
| Données  | Source de données   |
|--|---|
| Caractéristiques des mouvements à l'aéroport de Genève | IMTAG-ARAAG   |
| Nombre de passagers annuels par compagnie              | Genève aéroport   |
| Nombre de sièges des avions                            | Wikipédia   |
| MTOM des avions  | Wikipédia   |
| Emissions de CO <sub>2</sub> des avions                | CORSIA CERT 2019  |
| Distance des destinations                              | Méthode « Great circle distance »   |
| Alternatives ferroviaires                              | CFF, SNCF, DB, Trenitalia, cartes des réseaux ferrés français, italiens et allemand, <a href="http://www.trainline.fr">www.trainline.fr</a> |

# Les résultats : émissions de CO<sub>2</sub>



- Le trafic aérien de 2020 ne permet pas d'atteindre le niveau de CO<sub>2</sub> de l'urgence climatique malgré la crise COVID sans transfert modal complémentaire
- Pour répondre à l'urgence climatique en matière de trafic aérien, il est nécessaire de **conjointement faire baisser la demande en trafic aérien et à la rediriger vers le train lorsque les distances le permettent.**

# Les autres résultats



# Conclusions

- Seul le scénario «essentiel» permet d'atteindre les objectifs de l'urgence climatique pour le trafic aérien en 2030
- Ce scénario implique une baisse drastique du nombre de vols et un transfert significatif vers le train.
- Il permet également de réduire le bruit et les besoins en investissement dans les infrastructures.
- Pour néanmoins assurer une bonne connectivité de la région de Genève qui est fortement tournée vers l'étranger, la poursuite de ce scénario suppose la mise en place d'une stratégie visant à **hiérarchiser et prioriser l'offre** selon l'apport des destinations pour la collectivité plutôt que la stratégie actuelle visant à répondre à la demande.

**MERCI**

