

Publié 19 novembre 2021, 07:04

GENÈVE

# Aéroport et climat: le grand écart du Conseil d'État

Alors qu'il a décrété l'urgence climatique en décembre 2019, le Canton soutient une campagne promotionnelle afin d'assurer la reprise de l'aviation post-Covid.



par  
**Maria Pineiro**



Aéroport international de Genève, le 1er juillet 2016. Avions de la compagnie Swiss et easyJet sur le tarmac.

Photo: Laurent Guiraud/TDG

Articuler la désormais incontournable protection de l'environnement et le développement économique ne va pas de soi. À Genève, le caillou dans la chaussure du Conseil d'État pourrait se nommer Genève Aéroport. À la fin de l'été, un député MCG s'est interrogé sur «les très importantes dépenses publicitaires de l'aéroport» sous l'angle de leur efficacité quant «au redécollage du trafic aérien obtenu». Dans sa réponse, le Gouvernement genevois justifie cette campagne de promotion de l'aéroport qui «se devait d'encourager» la tendance à la reprise des voyages pour la saison d'été 2021 «afin d'accompagner et soutenir tous les partenaires actifs sur la plateforme, qu'il s'agisse des compagnies aériennes mais également des agents au sol, des commerces et des restaurants».

# Urgence climatique

Le Conseil d'État poursuit en expliquant que «le lancement de cette campagne répondait à l'envie de voyager de la population genevoise, suisse mais également frontalière et visait à mettre en avant la disponibilité d'une offre de qualité», avec à la clé plus de 100 destinations desservies. En somme, un principe assez simple d'une offre qui répond à une demande. Sauf qu'en décembre 2019, avant la crise liée au Covid, le même Conseil d'État a **décrété l'urgence climatique**. Au début de l'été 2021, la Canton a revu son **Plan climat cantonal** pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Si de gros efforts devront être entrepris au niveau des chauffages ou de la mobilité individuelle motorisée,

**l'aviation ne sera pas épargnée** : «L'objectif de neutralité carbone ne pourra être atteint sans une diminution importante des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic aérien», est-il écrit sur le site internet que l'État consacre à son Plan climat.

## «Une offre de qualité»

Interpellé, le Département des infrastructures (DI) précise que la réponse au Grand Conseil émane du gouvernement dans son entier et souligne que la campagne de Genève Aéroport «visait à mettre en avant une offre de qualité. L'objectif est donc bien qualitatif plutôt que quantitatif.» «Le Conseil d'État a toujours défendu la pérennité de l'aéroport au service des besoins de la Genève internationale, de l'économie, ainsi que de la vie sociale et culturelle des habitants de la région. Nous sommes donc loin de prôner une reprise fondée sur 'l'envie de voyage des chalands'», insiste Roland Godel, chargé de communication du DI.

Les autorités estiment également que la diminution des gaz à effet de serre liés au trafic aérien «passe aussi par un meilleur taux de remplissage des avions en circulation». Enfin, «les nouvelles technologies en voie de développement rapide, tels des carburants de synthèse ou aéronefs consommant moins, offrent des perspectives très intéressantes».

## «Réduire la voilure»

Des arguments qui ne convainquent guère Delphine Klopfenstein, présidente des Verts genevois, qui se dit «scandalisée et choquée par cette campagne de publicité, comme par celles de compagnies aériennes qui promeuvent des destinations proches pour des séjours courts». Pour l'écologiste, «l'aéroport doit participer à la réalisation du Plan climat! Le Conseil d'État doit être clair vis-à-vis de l'institution.» Si elle estime que ce soutien émane davantage du DI que du gouvernement, elle espère que la nouvelle majorité de gauche saura mettre en œuvre le plan climat.

Celle qui est aussi conseillère nationale estime que «les nouvelles technologies ne sont pas prêtes et qu'une partie des pistes envisagées pour l'avenir, comme l'hydrogène, pourraient ne pas être applicables». Selon la cheffe de file des écologistes du bout du lac, «les vols liés à la Genève internationale et aux affaires sont minoritaires par rapport à ceux dévolus au tourisme». Elle s'interroge sur une possible mutualisation de ces derniers avec Lyon ou Zurich et estime que l'aéroport doit désormais travailler à sa reconversion, tout en reconnaissant que «l'héritage pèse lourd et que les changements nécessaires ne se feront pas d'un claquement de doigts».

---

## TON OPINION

---

Le sujet est important.

---

L'article est informatif.

Trouvé des erreurs? [Dites-nous où!](#)

## 60 commentaires

L'espace commentaires a été désactivé

---



**Zurich01**

19.11.2021, 14:42

Ils doivent vous prendre pour des fous avec vos politiciens genevois contre tout à Berne.

23

[Dénoncer ce commentaire](#)

**C'EST JUSTE!** (14 lecteurs)

---



**WakeUp\_Now\_**

19.11.2021, 14:32

Ne soyons pas hypocrite, l'aviation rend un grand service pour les voyages, c'est 4% des émissions de CO2, ils doivent compenser et inclure cela dans le prix des billets. Commençons par les gros postes d'émissions, le chauffage de bâtiments (35%) et les voitures (30%) devrait être attaqué en premier...

33

[Dénoncer ce commentaire](#)

**ABSURDE** (13 lecteurs)

---



**Zurich01**

19.11.2021, 14:17

Donc, les verts et DK font la promotion de Zürich et Lyon. Les verts dogmatiques genevois, nous les voulons pas chez nous.

32

[Dénoncer ce commentaire](#)

**LOVE IT** (23 lecteurs)

---

[Afficher tous les commentaires](#)