

Arrêter les vols Genève-Zurich? «Ecologiquement dommageable», estime le lobby de l'aérien

Sami Zaïbi, 21.07.2023

5–6 minutes

En tant que député et ancien président des Vert·e·s vaudois, Alberto Mocchi est habitué à recevoir toutes sortes de publications. Mais lorsqu'il est tombé sur le [dernier numéro de Panorama](#), le magazine trimestriel de l'Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante (AERIA+), il a manqué de s'étrangler devant le titre de une: «Genève-Zurich, l'avion ou le train?». Ni une ni deux, l'élu dégage sur Twitter, où il raille un passage stipulant que la fermeture de la liaison aérienne entre les deux premières villes de Suisse serait «dommageable d'un point de vue écologique». Sur le réseau à l'oiseau bleu, il est rejoint par le député socialiste genevois Sylvain Thévoz, qui trouve «dément» le souhait du secteur de renforcer la liaison, alors que «partout les records de chaleur sont battus».

Contacté, Alberto Mocchi dénonce «une forme subtile de greenwashing, où l'on part de prémisses hypothétiques pour arriver à des conclusions aberrantes». Alors que les avions continuent de brûler du kérosène, émettant lors de chaque vol des tonnes de CO₂, il ne digère pas la stratégie du lobby de

l'aéronautique: «Je suis outré par la manière qu'ont ces gens de semer le doute sur ce qui est écologique ou ne l'est pas, dans le but de ne rien changer à la situation actuelle. C'est extrêmement sournois, et l'on retrouve ce mécanisme rhétorique dans tous les domaines, de l'éolien au solaire en passant par la voiture électrique.» Ce qui l'agace le plus, c'est que, au fond, «leur discours n'est pas totalement décomplexé. Il y a une amorce de réflexion écologique, mais elle ne va pas jusqu'au bout. On a l'impression que le secteur a mauvaise conscience et se sent obligé de se justifier.»

Lire aussi: [Les promesses climatiques de l'aviation privée, de la sculpture sur nuage?](#)

Titre provocateur

Publié depuis 1974 par l'Association Genève Cointrin, devenue **AERIA+** en 2021, *Panorama* affiche depuis décembre 2022 «un nouveau graphisme et une ligne éditoriale recentrée sur l'économie». Le magazine est rédigé par un rédacteur externe, édité quatre fois par année et distribué à 2500 exemplaires. Dans son [premier numéro](#), la publication thématise sur la ligne Genève-New York, une «destination atypique», tandis que le [deuxième](#) mettait à l'honneur les vols d'affaires à destination de Londres et Luxembourg, deux villes à six heures et demie de train de Genève. Dans les trois numéros, le magazine met en avant les innovations «révolutionnaires» développées par Airbus pour proposer les premiers vols neutres en CO2 en 2035. Une [technologie qui n'en est qu'à ses balbutiements](#).

Le responsable de la publication, **Erik Simonin**, est à la fois chargé de projet au sein de la CCIG et secrétaire général d'AERIA+.

Concernant le dernier numéro sur la liaison Genève-Zurich, il reconnaît la volonté de proposer un «titre provocateur». Pour autant, il défend sa volonté de thématiser sur cette liaison, visée par plusieurs interventions parlementaires à Berne: «Sur le plan politique, il nous semblait essentiel de ne pas laisser le terrain aux détracteurs et de mettre en avant l'importance vitale que revêt cette liaison pour l'économie.»

Lire également: [La fronde s'organise contre les aéroports suisses, jugés trop bruyants et polluants](#)

Importance du fret

Erik Simonin en veut pour preuve les liaisons d'affaires vers des destinations intercontinentales, mais aussi et surtout le fret rapide, notamment pour les marchandises de valeur, qui permet d'optimiser les vols. «Toutes les lignes de passagers permettent de transporter du fret. En remplissant une soute qui autrement ne serait pas pleine, on optimise l'espace disponible et l'on envoie moins de camions sur les routes», explique-t-il. A noter que selon l'Agence européenne de l'environnement (AEE), le fret aérien émet l'équivalent d'un kilo de CO2 par tonne-kilomètre, contre environ 100 grammes pour le transport routier.

Mais le débat ne s'arrête pas là. Selon le lobby de l'aérien, l'interdiction des vols internes ne permettrait pas un report modal des passagers vers le train, mais une augmentation des vols vers l'étranger: «Si les vols intérieurs étaient interdits, il y aurait un report vers des hubs aéroportuaires comme Paris ou Francfort, ce qui occasionnerait davantage de pollution», explique Erik Simonin. Là-dessus, le Conseil fédéral est d'accord. Dans une [réponse à une interpellation](#), il n'escomptait en 2019 «aucune réduction

significative des émissions de CO₂, de substances polluantes ou des nuisances sonores si les vols intérieurs étaient interdits», estimant même que «les vols en correspondance vers des plateformes plus éloignées pourraient conduire à un accroissement des émissions de CO₂».

Cela ne satisfait pas les écologistes. A l'approche des élections fédérales, ils réaffirment dans leur [programme électoral](#) leur volonté d'interdire les vols intérieurs et ceux de courte distance vers les pays limitrophes, et de renforcer les liaisons ferroviaires.

Lire finalement notre reportage: [A Genève, le trafic aérien a été interrompu par des activistes qui ont perturbé le salon de l'aviation privée](#)