

# La fronde s'organise contre les aéroports suisses, jugés trop bruyants et polluants

*Sami Zaïbi, Boris Bussslinger, 17.02.2023*

8–10 minutes

---

«Pas de retour à l'anormal», scandaient les activistes du climat pendant la pandémie, quand les avions restaient cloués au sol. Leur slogan n'a pas été entendu: en 2022, le trafic aérien a augmenté de 66%, se rapprochant de son niveau d'avant la pandémie (12% de moins par rapport à 2019), selon les chiffres dévoilés par Skyguide le 7 février dernier. Le «retour à la normale» a gagné, renouant l'histoire d'amour entre l'avion et les Suisses, qui s'envolent deux fois plus souvent que leurs voisins. L'idylle devrait se poursuivre: d'ici à 2030, plus de 20 millions de passagers supplémentaires sont attendus.

Mais cette croissance pèse lourd dans l'empreinte climatique helvétique. Selon la Confédération, les émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble des vols internationaux au départ de la Suisse représentent 10% des émissions totales du pays. Selon l'Académie suisse des sciences naturelles, cette part s'élève même à 27%, en prenant en compte toutes les substances dégagées à haute altitude par la combustion du carburant. Avec ce calcul, le trafic aérien devient la plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre en Suisse.

**Lire aussi:** [2023: l'année où le trafic passagers aérien retrouvera son niveau d'avant-crise](#)

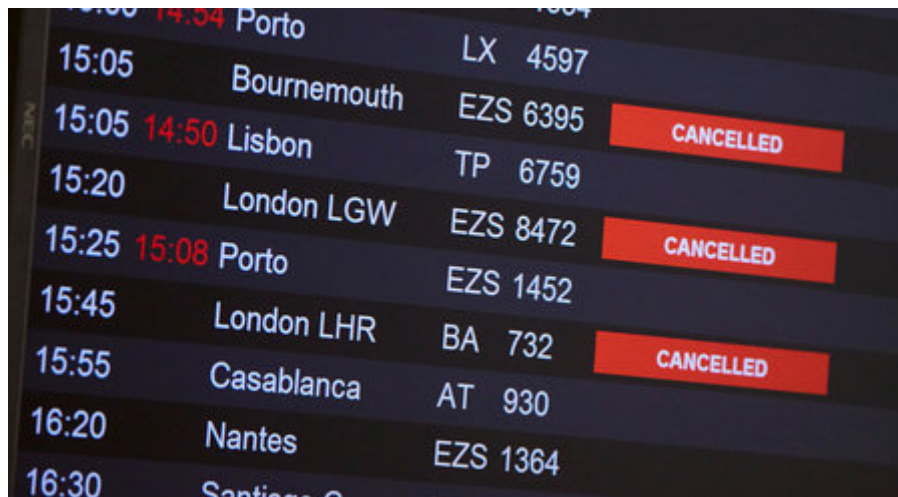
## Cointrin sur le grill

A Genève, le [Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique](#) (PSIA), élaboré en 2018 par le Conseil d'Etat et l'Aéroport international de Genève, prévoit d'ici à 2030 plus de 236 000 mouvements annuels, soit une hausse de près de 30% du trafic par rapport à aujourd'hui. Le document, élaboré avant les manifestations pour le climat, a été validé par la Confédération en décembre dernier, et fait aujourd'hui l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral de la part de 34 associations. Dans le même temps, les vert'libéraux ont publié, ce vendredi, dans le cadre de leur campagne électorale, un «livre blanc» de propositions visant à réduire le nombre de passagers et les nuisances des activités aéroportuaires.

«Il y a une dichotomie entre les volontés climatiques du canton et de la Confédération et la politique aéroportuaire, qui est traitée comme une bulle privilégiée», dénonce Lisa Mazzone, conseillère aux Etats verte et présidente de la Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain respectueux de la population et de l'environnement (Carpe). L'élue rappelle que le trafic international échappe à toute forme de cadre climatique: pas d'impôt sur le carburant, pas de TVA, pas de taxe CO2. «Tous les efforts consentis dans d'autres domaines sont annulés par l'augmentation des émissions de l'aéroport, qui bénéficie d'un régime d'exception», tonne l'écologiste. Selon un rapport commandé par Les Vert·e·s, seul un niveau de trafic correspondant à celui de l'année 2020 permettrait de répondre aux exigences de l'urgence climatique.

**Lire aussi:** [Le rapport qui dessine l'avenir de Cointrin en vert](#)

[\(pour Les Vert.e.s\)](#)



Time	Destination	Airline	Status
14:54	Porto	LX 4597	
15:05	Bournemouth	EZS 6395	CANCELLED
15:05	Lisbon	TP 6759	
15:20	London LGW	EZS 8472	CANCELLED
15:25	Porto	EZS 1452	
15:45	London LHR	BA 732	CANCELLED
15:55	Casablanca	AT 930	
16:20	Nantes	EZS 1364	
16:30	Santiago		

## Nuisances sonores en cause

Dans les faits, la contestation porte sur les nuisances sonores. Le nouveau règlement prévoit en effet d'augmenter les valeurs limites et planche sur près de 30 vols quotidiens entre 22h et minuit d'ici à 2030. Dans leur recours, les associations de riverains sont rejointes notamment par la Chambre genevoise immobilière (CGI), pourtant traditionnellement proche des milieux libéraux. «A cause des nuisances sonores occasionnées par les vols supplémentaires prévus entre 22h et minuit, 30 kilomètres carrés du territoire genevois deviennent inconstructibles, et la valeur des biens existants se voit grandement affectée. Ce développement quantitatif est totalement disproportionné et témoigne d'une perte de repères de l'aéroport», martèle Christophe Aumeunier, directeur de la CGI, qui appelle à une «exploitation qualitative de ce joyau de l'économie genevoise».

André Schneider, directeur de l'Aéroport international de Genève, brosse un tableau plus nuancé de la situation. «Le PSIA se base sur des prévisions réalisées en 2014. Depuis, la situation a changé et nous n'envisageons plus la même croissance. Nous estimons désormais que le nombre de vols

annuels se stabilisera autour de 190 000 en 2030, soit à peine plus qu'en 2019. Il faut d'ailleurs souligner que ce sont des prévisions, et non des objectifs. Ce sont les compagnies aériennes qui choisissent ou non de venir à Genève», souligne-t-il. Il rappelle en outre que l'aéroport s'est engagé à atteindre la neutralité climatique en 2050, principalement en misant sur les kérosènes propres en cours de développement.

**Lire aussi:** [André Schneider: «La neutralité carbone en 2050 est un défi pour l'ensemble de l'aviation, chacun doit faire sa part»](#)

Concernant la courbe de bruit prévue par le PSIA, il rétorque aux opposants que les nouvelles normes entérinées par la Confédération sont déjà effectives: «Cette courbe n'est rien d'autre que la reconnaissance du niveau sonore actuel. L'ancienne norme, fixée en 2009 en se basant sur la situation de 2000, a été dépassée en 2004 déjà. Mais nous sommes sur une trajectoire de baisse des bruits, avec un objectif de réduction de 20% en 2030, notamment grâce aux nouvelles générations d'avions qui sont moins bruyants. Nous faisons des efforts considérables afin de mieux protéger la population.»

Pour les milieux économiques, un aéroport qui réponde à la demande est indispensable. «Sans la création de l'aéroport, Genève serait une aimable bourgade de banlieue, lance Vincent Subilia, député PLR et directeur général de la Chambre de commerce genevoise. Avec plus de 4 milliards de francs de retombées économiques et 33 000 emplois, il revêt une importance systémique. Sans lui, la Genève économique ne connaîtrait pas la prospérité qui est la sienne. A ce titre, les recours actuels constituent un véritable autogoal.»

**Kloten aussi sous pression**

A Zurich, le bruit est également au centre du débat entourant les travaux prévus à l'aéroport, qui devraient améliorer la situation selon les uns... et l'aggraver selon les autres. La problématique est la suivante: plus grande place aérienne du pays, Kloten compte trois pistes, nommées «28», «32» et «34», qui n'ont pas évolué depuis 1976. Or, en près d'un demi-siècle, le nombre de passagers est passé de 7 millions à plus de 30 millions de personnes, les avions ont pris du tonnage et deux des trois tarmacs ne peuvent pas accueillir les plus gros appareils s'il pleut ou s'il y a beaucoup de vent. Difficulté supplémentaire: l'Allemagne ferme son espace aérien entre 21h et 7h la semaine, entre 20h et 9h le week-end. Et comme la plupart des avions qui atterrissent à Kloten doivent survoler le pays, l'aéroport de Zurich, qui ferme à 23h, doit complètement changer son organisation en fin de journée. Conséquence: les retards en soirée sont monnaie courante, au pire moment, quand les riverains vont au lit. Pour «améliorer la sécurité et éviter les retards», l'aéroport souhaite allonger les pistes de respectivement 400 et 280 mètres, pour un coût prévu d'environ 250 millions de francs, avec le soutien du Conseil d'Etat zurichois.

Cependant, rétorquent les opposants, ces travaux sont au contraire «inutiles» et vont «conduire à davantage de vols». D'après la loi en vigueur, jusqu'à 320 000 mouvements aériens par année sont autorisés par la Constitution zurichoise à l'aéroport de Kloten, qui en est pour le moment loin (aux alentours des 220 000 vols, 275 000 en 2019). Mais les travaux prévus augmenteraient la capacité de l'aéroport de 66 à 70 vols par heure... Et si l'aéroport assure «ne pas vouloir remettre en question la barre des 320 000 mouvements par année», la marge disponible effraie plusieurs associations.

Aux abords de Zurich, Fair in Air se bat ainsi contre le projet pour des motifs écologiques liés aux émissions de gaz à effet de serre. Alors que RegionOst se préoccupe en priorité des nuisances sonores à l'est des pistes. Avec un certain succès: selon plusieurs sondages récents, les réticences face à l'agrandissement de Kloten sont grandes. Or, si le projet doit prochainement passer au parlement cantonal, tout le monde le sait, ce sont les urnes qui finiront par trancher. A noter que Genève et Zurich n'ont pas le monopole du mécontentement, puisque Bâle, Lausanne, Sion ou même Nyon sont confrontés aux mêmes associations de riverains mécontents. Du Salève aux Grisons, la guerre des tarmacs ne fait que commencer.

**Lire aussi:** [Cette fois, le «mur du son» a été franchi entre La Blécherette et les riverains](#)