

## 6 Suisse

## L'aviation redécoule sous pression

**AÉROPORTS** Le trafic aérien helvétique étant presque revenu à la normale, des associations veulent limiter le développement de Cointrin et de Kloten. Elles rappellent à la Confédération ses objectifs climatiques et ses exigences en matière de nuisances sonores

SAMI ZAÏBI ET  
BORIS BUSSLINGER, ZÜRICH  
@ZaibiSami @BorisBusslinger

«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'enveloppent 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.

## Cointrin sur le gril

À 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 mouve-

ments 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, hier, 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 de la Suisse et sa politique aéroportuaire»

LISA MAZZONE, CONSEILLÈRE AUX ÉTATS VERTE

«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'élu rappelle que le trafic international échappe à toute forme de cadre climatique:

pas d'impôt sur le carburant, pas de TVA, pas de taxe CO<sub>2</sub>. «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.

## 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.

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 répond 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 autogol.»

## Zurich fait aussi débat

À 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

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. ■

### «Sans la création de l'aéroport, Genève serait une aimable bourgade de banlieue»

VINCENT SUBILIA, DÉPUTÉ PLR

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 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

## Figure du terrorisme, le Suisse Bruno Bréguet aurait été un agent de la CIA

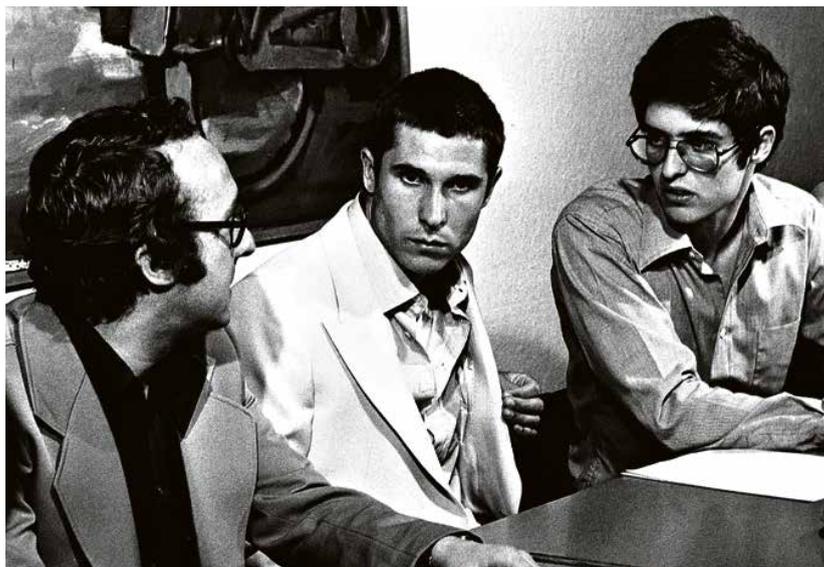
**RENSEIGNEMENT** L'historien Adrien Hänni affirme dans un livre que celui qui était considéré comme le bras droit de Carlos, terroriste dont la trajectoire l'a fait aller de l'extrême gauche aux nationalismes arabes, était en réalité stipendié par les services secrets américains

GEMMA D'URSO, LUGANO

C'est un nom qui rappelle le terrorisme international et ces années de plomb qu'ont été les décennies 1970 et 1980. Pour services rendus à la Central Intelligence Agency (CIA), le Suisse Bruno Bréguet, aujourd'hui disparu, aurait touché 3000 dollars par mois. C'est ce qu'affirme dans un livre Adrien Hänni, historien et journaliste spécialisé en terrorisme et services secrets.

## Arrestation à Haïfa

«Je suis tombé par hasard sur les liens entre Bruno Bréguet et la CIA lorsque je me suis mis à enquêter sur la figure du néonazi François Genoud et du Vénézuélien Ilich Ramirez Sanchez – dit «Carlos» – condamné en 2011 à la réclusion à perpétuité à Paris», nous a-t-il détaillé. La trajectoire criminelle de Carlos l'a fait aller de l'extrême gauche aux nationalismes arabes. François Genoud, banquier lausannois aujourd'hui décédé, a, quant à lui, été détenteur des droits d'auteur de Goebbels et Hitler, personnages qu'il admirait. Il a également été proche des mouvements nationalistes arabes. «Au départ, mon idée était d'écrire un simple article, reprend l'auteur, puis en dépouillant les archives américaines, j'ai découvert que Bruno Bréguet, militant d'extrême gauche depuis son tout jeune âge, était passé à la solde de la CIA. Cela a été un véritable «désenchantement» et l'histoire que j'en ai sortie est devenue trop longue pour un simple article de presse.» La documentation rassemblée en plusieurs années de travail est devenue



Bruno Bréguet, au centre, lors d'une conférence de presse après sa libération anticipée en 1977. (ZÜRICH, 24 JUIN 1977/KEYSTONE/STRI)

le livre *Terrorist und CIA-Agent*, sorti cette semaine aux Editions NZZ-Libro.

Le livre d'Adrien Hänni jette une nouvelle lumière sur ce Suisse qui a longtemps été considéré comme le bras droit de Carlos, auteur de plusieurs attentats sur sol français dans les années 1970. Qui était-il?

Né le 29 mai 1950 à Coffrane, dans le canton de Neuchâtel, Bruno Bréguet arrive tout enfant au Tessin. Sa famille s'installe

à Murato, aux portes de Locarno, et il suit sa scolarité dans le canton. Sa maturité en poche, il s'engage dans les mouvements d'extrême gauche et, le 23 juin 1970, à tout juste 20 ans, est arrêté à Haïfa, en Israël, en possession d'explosifs. Il est condamné à 15 ans de réclusion. L'intervention d'un comité formé de personnalités du monde culturel et politique – tels les philosophes Jean-Paul Sartre et Simone de Beauvoir, le

linguiste américain Noam Chomsky, l'écrivain italien Alberto Moravia et François Genoud – le fera libérer en 1977.

Arrêté une nouvelle fois en 1982 à Paris avec Magdalena Kopp, la compagne de Carlos, alors que les deux s'apprétaient à commettre un attentat, il échappe de 4 ans de réclusion. En 1985, il rejoint sa compagne à Lugano. Ensemble, ils s'installent ensuite en Grèce.

Le 10 novembre 1995, Bruno, sa compagne anglaise, qui vit aujourd'hui en Autriche, et leur fille quittent la Grèce et prennent un bateau pour Ancône, en Italie, d'où la famille veut rejoindre le Tessin. Les autorités italiennes déclarent Bréguet «persona non grata» et le renouent vers le port grec d'Igoumenitsa. Il disparaît alors sans laisser de trace.

Pourquoi dans le fil de cette trajectoire serait-il devenu un espion des services secrets américains? «Il s'est sûrement senti trahi. Il avait probablement été déçu par l'attitude de ses camarades de lutte, Carlos et sa compagne Magdalena Kopp qui n'avaient pas honoré leurs promesses», avance l'historien zurichois.

## Carla Del Ponte sceptique

L'ex-magistrate suisse Carla Del Ponte, qui était procureure générale à Lugano au moment de la disparition de l'extrémiste, a de la peine à croire à un Bruno Bréguet espion des services secrets américains: «J'avais ouvert un dossier sur son cas, nous a-t-elle dit, et j'avais aussi interrogé Carlos au moment de son arrestation à Paris. Je vois très mal Bréguet à la solde de la CIA.»

Des doutes qu'Adrien Hänni n'a pas. L'historien est même assez précis sur le rôle joué par le Tessinois au sein de la CIA: «Selon mes recherches, sa collaboration remonte à 1991 et a duré jusqu'à sa mort prématurée. Bruno Bréguet a informé les Américains non seulement des activités du groupe de Carlos, mais aussi d'autres terroristes internationaux. Les documents que j'ai consultés indiquent clairement qu'il était un agent. La plupart des informations que j'ai trouvées étaient contenues dans un dossier que la CIA avait ouvert sur le banquier lausannois François Genoud, sympathisant des mouvements néonazis. Bréguet avait fourni à la CIA des informations également sur Genoud, et c'est à partir de là que j'ai découvert son activité d'espion.» ■