

Master en fondements et pratiques de la durabilité

« Vivre sous les avions » : enquête qualitative sur les inégalités environnementales à l'aéroport de Genève

Thibaud Janin

Sous la direction du Dr. Caroline Lejeune

Décembre – 2021



Source de l'illustration : Roy (1995, p. 15)

« Ce travail n'a pas été rédigé en vue d'une publication, d'une édition ou d'une diffusion. Son format et tout ou partie de son contenu répondent donc à cet état de fait. Les contenus n'engagent pas l'Université de Lausanne. Ce travail n'en est pas moins soumis aux règles sur le droit d'auteur. À ce titre, les citations tirées du présent mémoire ne sont autorisées que dans la mesure où la source et le nom de l'auteur sont clairement cités. La loi fédérale sur le droit d'auteur est en outre applicable. »

REMERCIEMENTS

À travers ces quelques lignes, je tiens à remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, m'ont aidé dans la rédaction de ce travail. Ma gratitude va tout particulièrement à ma directrice de mémoire, Caroline Lejeune, dont les précieux commentaires m'ont permis de structurer et d'étoffer mon texte. Je suis également redevable à Sascha Nick, pour la vivacité de ses réponses et son impressionnante disponibilité – je regrette que des motifs administratifs kafkaïens nous aient empêchés d'achever ensemble ce travail.

Un immense merci également à tous celles et ceux qui m'ont accordé de leurs temps pour m'expliquer, au cours d'entretiens parfois long de plusieurs heures, la raison de leur engagement en faveur de l'initiative 163. Au fil des rencontres, j'ai découvert à travers leurs récits les multiples facettes de la *vie sous les avions*, une réalité qui, jusqu'à ce travail, m'était parfaitement inconnue.

Infatigables relecteurs, traqueurs chevronnés de la moindre coquille et soutiens moraux indéfectibles, il me faut remercier mes parents et ma sœur. À l'heure des hommages familiaux, j'en profite pour adresser un clin d'œil à Hulda, qui, d'aussi loin que je me rappelle, m'a toujours recommandé de *m'appliquer à l'école* ; sans doute serait-elle fière du chemin accompli. Et puisqu'il est nécessaire de rendre à César ce qui est à César, je remercie Natasha. Elle qui depuis toutes ces années me soutient et me supporte, en dépit de mon mutisme (passager) et de mon refus borné d'observer ne serait-ce qu'une once de sérieux dans la plupart des situations.

« Vivre sous les avions » : enquête qualitative sur les inégalités environnementales à l'aéroport de Genève.

Résumé En partant du cas d'étude de l'initiative populaire « Pour un pilotage démocratique de l'Aéroport de Genève », ce travail de mémoire explore la manière dont le développement des infrastructures aéroportuaires a participé à l'émergence d'inégalités environnementales au sein des espaces voisins de la piste genevoise. Dans une perspective mêlant l'analyse historique et l'enquête qualitative, il apparaît que la progression continue du trafic aérien a profondément affecté les populations riveraines de l'aéroport, contraintes de s'y adapter au moyen de différents stratagèmes. La démarche qualitative adoptée permet de restituer le vécu et les expériences des personnes qui se sont mobilisées, plusieurs années durant, pour faire valoir leur droit à bénéficier d'un environnement sain. L'analyse montre que le sentiment d'injustice ressenti par les riverains face aux nuisances de l'aéroport s'inscrit dans une réalité plus large, incluant l'inégale répartition d'autres maux environnementaux et une forme de dépossession de l'agir politique.

Mots-clés Inégalités, vécu environnemental, justice, enquête qualitative, AIG

« A life under the airplanes » : an inquiry on the environmental inequalities at the Geneva airport.

Abstract *Based on the case study of the popular initiative "For a democratic management of the Geneva Airport", this paper explores how the development of airport infrastructures contributed to the emergence of environmental inequalities in the areas surrounding the runway. From a perspective that combines historical analysis and qualitative investigation, it appears that the continuous progression of air traffic has profoundly affected the populations living near the airport, forced to adapt to it. The qualitative approach adopted emphasizes the experience of people who have mobilized for several years to assert their right to a healthy environment. The analysis shows that the feeling of injustice felt by the residents confronted the airport's nuisances is part of a broader reality, including the unequal distribution of other environmental ills and a form of dispossession of political action.*

Keywords *Inequalities, environmental perception, justice, inquiry, GVA*

TABLE DES MATIÈRES

<i>INTRODUCTION</i>	6
CHAPITRE 1. ÉTAT DE L'ART : DU MOUVEMENT DE L'ENVIRONMENTAL JUSTICE AU CONCEPT D'INEGALITE ENVIRONNEMENTALE	13
1.1 L'ENVIRONMENTAL JUSTICE ETASUNIENNE	13
<i>L'épisode du comté de Warren</i>	13
<i>Naissance d'un mouvement social et académique</i>	15
<i>La justice environnementale à la conquête du monde</i>	19
<i>Des réponses institutionnelles</i>	21
1.2 LES PROBLEMES D'ENVIRONNEMENT VUS DU SUD GLOBAL	22
1.3 QU'EN EST-IL DE L'EUROPE ?	23
<i>Une absence de lien entre l'environnemental et le social</i>	23
<i>Des travaux précurseurs</i>	26
<i>Inégalités écologiques ou environnementales ?</i>	28
<i>Vers une approche qualitative des inégalités environnementales</i>	31
1.4 TRAVAIL DE DEFINITION	31
CHAPITRE 2. L'AEROPORT DE GENEVE COMME PROBLEME D'ENVIRONNEMENT	35
2.1. ESSOR DE L'AVIATION GENEVOISE (1919 A 1950)	35
2.2. LES ANNEES FASTES (1950 A 1970)	40
2.3 LES PREMIERES MOBILISATIONS (1970 A 2000)	41
2.4 « AVIONS, TOUJOURS PLUS, POUR QUOI FAIRE ? »	49
CHAPITRE 3. FRAGMENTS DE VECUS ENVIRONNEMENTAUX	57
3.1 QUELLE(S) METHODE(S) EMPLOYER ?	58
<i>L'ARAG et la CARPE, des acteurs de la société civile genevoise.</i>	59
3.2 COMPTE RENDU D'ENQUETE	62
<i>L'exposition au bruit façonne le rapport au temps et à l'espace</i>	62
<i>S'isoler du bruit – et du monde extérieur</i>	67
<i>De l'évasion à l'exode</i>	70
<i>L'impact climatique de l'aéronautique</i>	71
<i>Un sentiment d'injustice fluviale</i>	74
<i>L'initiative populaire comme remède démocratique ?</i>	79
CONCLUSION	83
ANNEXES	86
I. GUIDE D'ENTRETIEN	86
II. COMPLEMENTS D'ENQUETE	88
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	93

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1. VUE AÉRIENNE DU CHAMP D'AVIATION DE COINTRIN DANS LES ANNÉES 1920.....	36
FIGURE 2. ARRIVÉE DU GRAF ZEPPELIN À L' AÉRODROME DE GENÈVE-COINTRIN (1930).	39
FIGURE 3. GRAND MEETING AÉRIEN DE 1955.	41
FIGURE 4. VUE AÉRIENNE DE L'AÉROPORT (1966).	43
FIGURE 5. L' AÉROPORT DE GENÈVE AU DÉBUT DES ANNÉES 1980.	46
FIGURE 6. VUE AÉRIENNE DES TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT DE LA PISTE (1957).	49
FIGURE 7. ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS ET DE MOUVEMENTS D' AVIONS COMMERCIAUX ENTRE 1985 ET 2019.....	51
FIGURE 8. LES DEUX COURBES DÉLIMITANT LE TERRITOIRE EXPOSÉ AU BRUIT.....	55

LISTE DES ABRÉVIATIONS

<i>AIG</i>	Aéroport International de Genève
<i>AGC</i>	Association en faveur de l'aéroport de Genève-Cointrin
<i>AGRAG</i>	Association gessienne des riverains de l'aéroport de Genève
<i>ARAG</i>	Association des riverains de l'aéroport de Genève
<i>CARPE</i>	Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement
<i>CESAR</i>	Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable
<i>CSTB</i>	Centre scientifique et technique du bâtiment
<i>EPA</i>	Environmental Protection Agency
<i>EPFL</i>	École polytechnique fédérale de Lausanne
<i>MEDD</i>	Ministère de l'écologie et du développement durable
<i>NAACP</i>	National Association for the Advancement of Colored People
<i>NIMBY</i>	Not-in-my-backyard
<i>OFAC</i>	Office fédéral de l'aviation civile
<i>OFEV</i>	Office fédéral de l'environnement
<i>ONU</i>	Organisation des Nations Unies
<i>PCB</i>	Polychlorobiphényle
<i>PSIA</i>	Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique
<i>RTS</i>	Radio Télévision Suisse
<i>UCC</i>	United Church of Christ

Dans ce travail, le genre masculin est utilisé à titre générique pour désigner les femmes et les hommes, ceci dans le seul et unique but d'alléger le texte et d'en faciliter la lecture.

« L'homme a un droit fondamental à la liberté, à l'égalité et à des conditions de vie satisfaisantes, dans un environnement dont la qualité lui permette de vivre dans la dignité et le bien-être. Il a le devoir solennel de protéger et d'améliorer l'environnement pour les générations présentes et futures. À cet égard, les politiques qui encouragent ou qui perpétuent l'apartheid, la ségrégation raciale, la discrimination, les formes, coloniales et autres, d'oppression et de domination étrangères sont condamnées et doivent être éliminées. »

Premier principe de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement, 1972

« Nous, villes, sommes conscientes que les populations démunies sont les plus touchées par les problèmes de l'environnement (bruit, pollution de l'atmosphère par les gaz d'échappement, insuffisance des équipements, insalubrité des logements, manque d'espaces verts) et les moins aptes à les résoudre. L'inégalité des richesses est à l'origine de comportements insoutenables dont elle rend l'évolution plus difficile. »

Charte d'Aalborg, 1994

Introduction

Dimanche 24 novembre 2019, le quotidien romand *Le Temps* publiait sur son site internet un article au titre évocateur : « À Genève, les riverains gagnent une manche face à l'aéroport » (Revello, 2019). Ce jour-là en effet, l'initiative populaire cantonale *Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève* (ou « initiative 163 »), défendue par une coalition formée d'associations environnementales et de riverains de l'aéroport, réunis sous l'égide de la « Coordination régionale pour un Aéroport de Genève urbain, Respectueux de la Population et de l'Environnement » (CARPE), était acceptée par un peu plus de 56% des citoyens genevois ayant pris part au vote. Cette constellation d'acteurs pointait du doigt non seulement l'augmentation soutenue du trafic aérien à Genève depuis le début des années 1990, mais également les prédictions de prolongement de ces tendances à l'horizon 2030¹.

Face à cette situation jugée alarmante, le texte de l'initiative portée par la CARPE visait à modifier la Constitution genevoise en y inscrivant les quatre éléments suivants² : (1) l'aéroport international de Genève devait demeurer un établissement de droit public, (2) l'État genevois devait tenir compte du caractère urbain de l'aéroport et rechercher « un équilibre entre son importance pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des nuisances pour la population et l'environnement », (3) l'État se devait également de prendre « toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre », de la même manière qu'il devait « mettre en œuvre les principes d'accomplissement des tâches publiques [...] de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire et de promotion de la santé », (4) et finalement l'aéroport se voyait dans l'obligation de « [rendre] compte aux autorités cantonales et communales de la façon dont les objectifs précités sont planifiés puis mis en œuvre [...]. Il soumet en particulier régulièrement au Grand Conseil [le Parlement du canton de Genève] pour approbation un rapport relatif aux actions entreprises et principaux objectifs à moyen et long terme. » (Carpe & Arag, 2018, pp. 176-177).

¹ D'après une étude conduite par le bureau *Intraplan*, le nombre annuel de passagers transitant par l'aéroport de Genève en 2030 devrait atteindre la barre des 25 millions (pour 6 millions en 1990) ; étude qui peut être librement consultée sur le site de l'office fédéral de l'aviation civile (OFAC) à l'adresse suivante : <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/ofac/etudes-et-rapports.html>

² En Suisse, le droit d'initiative permet de demander une modification de la Constitution (fédérale ou cantonale), soit le texte de loi qui définit les principes fondamentaux de la Confédération ou d'un canton. Dans le cas présent, il est question d'une *initiative populaire cantonale constitutionnelle*.

Cette initiative populaire incarnait les inquiétudes des initiants quant à une possible perte de maîtrise sur l'aéroport de Genève³ : au fil des décennies précédentes, il avait connu une hausse spectaculaire du nombre de ses passagers, provoquant ainsi un accroissement de certaines nuisances, essentiellement liées au bruit et à la pollution de l'air locale. De ce point de vue, il convenait de garantir un droit de regard des citoyens genevois sur l'évolution de *leur aéroport*, celui-ci demeurant propriété de l'État. Ce droit de regard devait s'exercer sous la forme d'un dialogue plus étroit entre les membres de la direction de l'aéroport et les autorités communales et cantonales. Ceci afin de permettre un meilleur équilibre entre les différents intérêts propres à la population, aux entreprises locales, aux organisations internationales et à l'environnement. Les initiants de conclure : « Nous voulons un aéroport efficace, qui réponde aux besoins prioritaires des organisations internationales et de l'économie régionale, mais qui préserve également la santé de la population, la valeur de notre sol et l'environnement. » (*Argumentaire*, s. d.). Le jour même de l'annonce des résultats, les réactions des deux camps perpétuaient le clivage qui s'était insensiblement dessiné au cours des mois de campagne précédant la votation : le succès de l'initiative 163 dans les urnes symbolisait, pour les uns, une énième *Genferei* à priori incapable d'apporter des réponses concrètes aux enjeux soulevés par les initiants ; pour les autres, un signal politique fort émis par la population genevoise, en réponse aux prévisions de hausses du trafic aérien et des nuisances qui les accompagneraient.

Ce travail de mémoire propose de partir d'une interrogation somme toute naïve : comment expliquer qu'une majorité des citoyens genevois aient exprimé dans les urnes leur refus de poursuivre le développement des installations aéroportuaires de leur canton ? Ce mouvement d'opposition à l'encontre d'une telle institution, récemment devenue centenaire (*100 ans*, 2020) et souvent considérée comme le cœur battant de la Genève internationale, ne va nullement de soi et, de ce fait, mérite selon nous un examen attentif. Délibérément vaste, ce questionnement est une porte d'entrée vers une compréhension plus fine des controverses qui ont entouré – et continuent aujourd'hui encore de le faire, à l'heure où un projet de loi de mise en œuvre de l'initiative est en cours – le devenir de l'aéroport et de ses territoires limitrophes ; il sera progressivement resserré au fil des pages et de la réflexion, en prenant comme point d'ancrage principal les acquis et les méthodes de la sociologie de l'environnement (Barbier & Alphanéry, 2012 ; Bell, 2012 ; Kalaora & Vlassopoulos, 2013).

³ À cet égard, le sous-titre de l'initiative est on ne peut plus explicite : « Reprenons en main notre aéroport ! ».

Dans cette perspective, nous entendons fonder notre propos sur les deux axiomes suivants : en premier lieu, il s'agit d'appréhender les débats relatifs au futur de l'aéroport comme l'émergence et la construction d'un *problème d'environnement* au sens que donne Marcel Jollivet à cette expression, c'est à dire comme une situation où se conjuguent « une action humaine, un ensemble "milieu-ressource" naturel affecté par cette activité et une retombée, considérée comme négative à un niveau social donné, de cet impact de l'action sur l'ensemble "milieu-ressource" naturel. » (Jollivet, 2012, p. 36). Un problème d'environnement est donc caractérisé par le croisement dans l'espace social d'objets à la fois *naturels* – dans le cas qui nous préoccupe, principalement la qualité de l'air et l'amplitude des courbes de bruit – et *techniques* – de toute évidence, l'existence même des infrastructures aéroportuaires et la valse des aérodynes qui s'y déroule quotidiennement. Du croisement de ces différents types d'objets résultent des impacts, jugés négatifs par certains des acteurs qui y sont exposés. Partant, un des rôles du sociologue de l'environnement consiste à étudier « la façon dont les sociétés contemporaines perçoivent [...] et gèrent [...] leurs rapports au monde naturel en le considérant comme leur "environnement" précisément. » (*ibid.*).

À partir de cette première définition, nous comprendrons dans ce travail le terme « environnement » comme l'ensemble des interactions, biologiques et culturelles, qu'entretiennent les humains avec le monde naturel. L'environnement sera ainsi envisagé de prime abord comme « un objet naturel socialement investi » (Picon, 2012, p. 20). Dans cette perspective, les enjeux soulevés par l'intensification du trafic aérien dans le canton de Genève seront appréhendés à l'interface du social et du naturel⁴, dans la mesure où ils font intervenir des phénomènes bio-physico-chimiques lesquels, simultanément, sont induits par l'action humaine et produisent en retour des effets sur la société. À titre d'illustration, si l'aviation est bien une invention humaine et le cycle du carbone un processus naturel, l'un et l'autre sont aujourd'hui profondément liés. De la même manière, la prise de conscience et l'objectivation des impacts environnementaux du secteur de l'aéronautique sont la résultante de pratiques scientifiques – qui mobilisent des instruments de mesures capables de récolter des données, puis de créer des indicateurs fiables – et du partage de leurs résultats au grand public.

⁴ Marcel Jollivet conçoit quant à lui les problèmes d'environnement comme des objets « naturels-sociaux » (*ibid.*, p. 46).

Loin d'être univoque, cette interdépendance mutuelle entre sphères sociale et naturelle varie au gré des lieux et des époques, en des configurations originales ; ainsi, « les problèmes d'environnement ne font l'objet d'une préoccupation effective, d'un débat public et de mesures de prévention, qu'à l'issue d'un *processus de mobilisation et de légitimation* dans lequel interfèrent des stratégies économiques, sociales ou politiques, qui n'entretiennent pas toujours un rapport évident avec l'objet même de la préoccupation »⁵ (Larrère & Larrère, 2012, pp. 53-54). À l'aune de cette dernière citation, nous proposons de concevoir le développement de l'aéroport de Genève comme l'élaboration dynamique d'un « fait naturel-social total » – pour pasticher la fameuse expression de Marcel Mauss – au cœur duquel figurent l'expérience et les pratiques développées par les riverains qui y sont confrontés.

En second lieu, il apparaît que les problèmes d'environnement, de même que les autres champs de l'espace social, sont l'objet d'importantes tensions, qu'ils cristallisent des rapports de pouvoir entre acteurs dotés de ressources inégales (Boyce, 1994 ; Laurent, 2014). Précisément, l'environnement « pose problème ». Au Nord comme au Sud, catégories sociales favorisées et vulnérables ne sont pas soumises avec la même intensité aux différents types de pollutions ou aux risques naturels, quand bien même ceux-ci affectent toutes les strates des populations de façon indiscriminée. De la même manière, elles ne portent ni la même part de responsabilité dans les dérèglements climatiques présents et à venir⁶, ni ne disposent des mêmes capacités d'adaptation face à ces dérèglements. « L'injustice socio-environnementale, précise Lucas Chancel, est donc double et symétrique : ceux qui polluent le plus sont la plupart du temps ceux qui subissent le moins les dégâts qu'ils causent. » (2017, p. 11). Ce constat a été corroboré ces dernières années par des travaux (entre autres Kartha et al., 2020 ; Piketty & Chancel, 2015) consacrés aux inégalités d'émissions de CO₂ eq entre individus à l'échelle de la planète entière, qui ont montré que le décile (voire le centile) au sommet de la pyramide des revenus contribue de manière disproportionnée aux émissions totales ; tandis que la moitié de l'humanité la plus pauvre exerce à cet égard un impact pratiquement nul⁷.

⁵ Nous soulignons.

⁶ Ce dont témoignent, par exemple, les différentiels en termes d'empreintes écologiques, lesquels sont fortement dépendants du niveau de revenu (Kenner, 2015).

⁷ Introduite par les scientifiques du GIEC, l'unité de mesure de l'équivalent CO₂ permet de comparer les potentiels de réchauffement (le « pouvoir radiatif ») de différents gaz à effet de serre en prenant comme étalon le dioxyde de carbone.

Puisqu'il ne fait plus guère de doute que les changements climatiques globaux auront pour effets d'exacerber des inégalités sociales déjà existantes, à la manière d'un « amplificateur des risques pour les plus pauvres » (Guivarch & Taconet, 2020, p. 45), il nous semble légitime, à travers notre second axiome, d'appréhender l'environnement et les contentieux qui en découlent comme un enjeu majeur de luttes, *un champ de bataille*⁸.

En substance, nous proposons dans ce travail, à partir des deux axiomes précédents, d'envisager l'initiative populaire *Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève* comme la manifestation concrète d'un problème d'environnement, où dimensions sociales et naturelles sont étroitement mêlées et dont l'un des points névralgiques est la surexposition des riverains aux multiples externalités négatives induites par le trafic aérien. En d'autres termes, c'est la coexistence conflictuelle – ainsi que l'évolution de cette coexistence – des Genevois et de leur aéroport qui sera au centre de notre attention. Il nous faut admettre que cette entreprise est risquée puisque, en introduisant du naturel dans le social (et inversement), notre objet d'étude brouille les clivages entre sciences de la nature et sciences de la société⁹. À proximité d'un aéroport, la qualité de l'air, le niveau sonore global ou encore la simple présence de faune et de flore peuvent ainsi devenir des enjeux collectifs, politiques. Dès lors, et c'est l'interrogation qui guidera notre propos tout au long de ce travail, *est-il pertinent sur le plan scientifique de comprendre le problème d'environnement que constitue le devenir de l'aéroport de Genève comme l'expression d'« inégalités environnementales »?*¹⁰

À notre connaissance, à Genève, la question des nuisances auxquelles sont confrontés les populations riveraines de l'aéroport a jusqu'à présent été posée essentiellement en termes quantitatifs, au moyen de calculs coûts/bénéfices conventionnels. Cette méthode permet de mettre en balance les retombées économiques positives (en termes de croissance, de création d'emplois, de compétitivité, ...) associées au développement de l'aéroport avec les impacts négatifs de celui-ci, tout particulièrement sur la santé des populations les plus exposées, en

⁸ Expression que nous empruntons au sociologue Razmig Keucheyan (2014).

⁹ Pour ouvrir le jeune champ de recherche de la sociologie de l'environnement, Bernard Picon (2012) enjoint à opérer « une triple révolution épistémologique » nécessitant (1) de construire un nouvel objet de recherche, (2) de traiter celui-ci de manière interdisciplinaire, (3) et de réexaminer le paradigme sociologique fondé sur l'explication du social par le social (*op. cit.*, pp. 21-22). Sans prétendre parvenir à appliquer ce programme à la lettre, nous nous inscrivons dans sa lignée.

¹⁰ Nous aurons l'occasion de revenir dans le premier chapitre sur l'exacte définition des inégalités environnementales que nous adopterons dans ce travail.

comptabilisant parfois ces impacts en « années de vie perdues » (Favre, 2016). Si ces calculs ont le mérite d'exister et de révéler les tensions qui sous-tendent ce problème d'environnement, ils participent cependant à lui imposer une grille de lecture « technicienne », nourrie par des analyses économétriques ou des estimations acoustiques du bruit, le plus souvent effectuées par des experts : soit une perspective qui délaisse les dynamiques relationnelles qui s'établissent sur les territoires entre riverains et installations aéroportuaires (Faburel, 2003b).

S'inscrivant en faux contre cette catégorie de discours, notre approche de la thématique compte se fonder sur *le vécu environnemental* des riverains¹¹. Dans ce but, il nous incombera tout d'abord de retracer l'histoire de l'aéroport de Genève ; ce qui nous permettra, dans un second temps, d'inscrire les témoignages que nous avons recueillis auprès de personnes qui se sont mobilisées en faveur de l'initiative 163 dans un contexte socio-historique d'ensemble. Notre méthode propose ainsi d'associer travail d'archive et enquête de terrain. De cette manière, nous chercherons à décrire le rapport sensible qu'entretiennent les riverains à l'égard de leur aéroport, ainsi que la manière dont ce rapport a pu évoluer au fur et à mesure de l'intensification du trafic aérien ces dernières décennies, en nous appuyant sur leur expérience ordinaire de *la vie sous les avions*¹². Nous verrons que ces différentes expériences ne sont pas étrangères à un sentiment d'injustice plus large que la seule exposition aux nuisances directes engendrées par l'aéroport, qui s'exprime à l'aune d'un clivage opposant les deux rives du Rhône, non seulement en termes environnementaux mais aussi socio-politiques. Nous emboîterons ici le pas à Guillaume Faburel (2008), lorsqu'il préconise d'appréhender les inégalités environnementales en prêtant attention non seulement aux accès à l'urbanité ou au cadre de vie, mais également à « la participation effective des populations aux politiques de protection, aux mesures de réhabilitation, aux démarches de planification urbaine ou encore aux débats relatifs aux projets d'équipement. » (paragraphe 46).

¹¹ Nous nous inspirons ici des travaux de Catherine Larrère, lorsqu'elle en appelle, pour appréhender les inégalités environnementales dans toute leur complexité, à recourir à « une phénoménologie du monde vécu, plus riche en descriptions subjectives qu'en données autorisant les calculs et les comparaisons » (2017, p. 14) ; ainsi que de ceux de Guillaume Faburel (2003a), consacrés au « vécu du bruit » à proximité de l'aéroport de Paris-Orly.

¹² Expression que nous empruntons à Monsieur P., partagée lors d'un entretien.

Pour mener à bien ce travail, nous nous emploierons, dans le premier chapitre, à retracer la manière dont les inégalités environnementales se sont progressivement constituées en un objet scientifique ; du mouvement social pour la justice environnementale dans l'Amérique de la fin des années 70, jusqu'au champ académique des sciences sociales sur le Vieux Continent au cours des années 2000. Ce détour par la genèse de la notion d'inégalité environnementale nous permettra d'en préciser les contours et d'explicitier la façon dont nous comptons la mobiliser dans notre cas d'étude. Dans cette optique, nous nous inspirerons largement des écrits de la sociologue Valérie Deldrève (2015, 2019, 2020), consacrés à la conception d'un cadre d'analyse sociologique permettant de traiter de manière rigoureuse de la thématique des inégalités environnementales.

Notre deuxième chapitre sera l'occasion de revenir sur l'histoire politique et économique des installations aéroportuaires genevoises et de leur expansion quasi continue sur une période d'un siècle. Loin d'être un long fleuve tranquille, cette histoire est parsemée de réussites et de déboires, mais aussi de formes de résistances. Les impressionnantes mutations du territoire où s'est établi l'aéroport et les impacts environnementaux qui les ont accompagnés ont ainsi engendré des réactions disparates – d'abord fascinées, face aux exploits des premiers pilotes et aux incroyables machines volantes qui sillonnaient le ciel dans les décennies 1920 et 1930 ; plus tard médusées, lors de la publication des pronostics de croissance du trafic aérien pour la décennie 2030.

Enfin, le troisième et dernier chapitre sera consacré à notre enquête qualitative proprement dite, à l'occasion de laquelle nous avons réalisé des entretiens ethnographiques avec des personnes ayant pris part, de près ou de loin, à l'initiative 163. Nous profiterons de ces riches matériaux pour restituer et mettre en perspective des extraits de ces entretiens, dans l'objectif d'en dégager une analyse plus large. *In fine*, ce travail permettra de faire l'expérience de l'intérêt heuristique de la notion d'inégalités environnementales dans le contexte suisse-romand ; une perspective, à notre connaissance, encore peu explorée par la communauté scientifique.

Chapitre 1. État de l'art : du mouvement de l'*environmental justice* au concept d'inégalité environnementale

À partir de la proposition de Bruno Villalba et Edwin Zaccai (2007), il est possible de distinguer dans la littérature scientifique trois approches offrant une lecture couplée des enjeux sociaux et environnementaux : (1) l'*environmental justice* américaine, où les inégalités ethniques et sociales sont le socle à partir duquel se déploient, comme en surimpression, diverses formes de vulnérabilité face aux risques environnementaux, (2) les approches environnementales mondiales, dont l'écologisme des pauvres est le courant phare, qui insistent sur les liens entre développement économique des pays du Nord et appauvrissement écologiques de ceux du Sud, (3) et enfin, la perspective des inégalités environnementales – sur laquelle nous nous concentrerons dans la suite de ce travail – qui s'est initialement développée, en Europe continentale, à partir de questions territoriales, notamment en ce qui concerne les politiques urbaines. Si ces trois approches varient nécessairement en fonction des cultures sociopolitiques des différents pays où elles ont cours (Laigle & Tual, 2007), il serait cependant malvenu de les opposer de façon trop hermétique, dans la mesure où elles partagent plusieurs assumptions communes. Ainsi, toutes trois tiennent que les relations des humains à leur environnement font l'objet d'inégalités, dont les sources et les imbrications sont multiples, entre groupes sociaux ne disposant pas de ressources financières, culturelles et symboliques identiques ; et que ces inégalités s'expriment en grande part à partir de l'expérience des préjudices subis par les populations impactées.

1.1 L'*environmental justice* étasunienne

L'épisode du comté de Warren

Dans la littérature scientifique consacrée au mouvement pour la justice environnementale, il est un événement originel incontournable : celui de la mobilisation des habitants du comté de Warren, en Caroline du Nord, durant plusieurs semaines au cours de l'automne 1982, à l'encontre de l'établissement d'une décharge de déchets toxiques à proximité de leurs lieux d'habitation (Bullard, 2000 ; McGurty, 1997 ; Mohai & Bryant, 1992). En cause, le déversement illégal par une entreprise de déchets industriels d'importantes quantités de polychlorobiphényles (PCB)¹³, effectué nuitamment quatre ans plus tôt le long de quelque 380

¹³ Produits chimiques appréciés de l'industrie pour leur stabilité thermique et leurs propriétés électriques, les PCB ont été utilisés à grande échelle – à partir des années 1930 jusque dans les années 1970 – dans quantité

kilomètres de routes publiques. Puisque ces dernières étaient propriété de l'État de Caroline du Nord, il revint aux autorités, soucieuses d'éviter une catastrophe sanitaire majeure, de procéder à la dépollution des zones impactées. Il en résulta la décision d'ouvrir une nouvelle décharge afin d'y enfouir la terre contaminée par les PCB, et ce dans le comté de Warren précisément, une région rurale périphérique, majoritairement habitée par des populations afro-américaines et économiquement défavorisées.

Trois années de batailles judiciaires intentées par le comté, successivement à l'encontre de l'État de Caroline du Nord puis de l'*Environmental Protection Agency* (EPA), ne parvinrent pas à infléchir le verdict des autorités : les milliers de mètres cubes de terre contaminée seraient entreposés à l'endroit initialement prévu. Abandonnant alors la stratégie institutionnelle défendue durant les premières années de protestation, les citoyens mobilisés contre l'établissement du site de stockage adoptèrent un registre d'actions directes (*disruptive collective actions*), accompagnées d'un discours insistant sur le fait que le site en question avait été choisi principalement en fonction des caractéristiques sociales et ethniques des populations vivant aux alentours. Les manifestations, auxquelles des élus locaux prirent part aux côtés de plusieurs centaines d'activistes, durèrent l'entier des six semaines durant lesquelles les déchets furent acheminés puis enfouis dans la nouvelle décharge, non sans conséquences pour l'avancée du projet, quand bien même celui-ci fut finalement mené à son terme : « the unrelenting protests resulted in a delay and disruption of the landfilling project, with nearly five hundred arrests and significant state and national media coverage, but they failed to stop the landfill ». (McGurty, *op. cit.*, p. 302). En fin de compte, malgré l'ampleur des protestations citoyennes, la totalité des déchets toxiques fut disposée sur le site de la décharge nouvellement construite, à proximité de la ville de Warrenton. Les populations avoisinantes durent patienter une quinzaine d'années supplémentaires pour que l'État de Caroline du Nord, suite à une décision prise par la justice américaine, soit obligé de financer à hauteur de quelque 25 millions de dollars le nettoyage et la décontamination des sites pollués.

En réalité, cet épisode survenu en Caroline du Nord au début des années 1980 ne signait nullement l'apparition d'un phénomène radicalement nouveau dans le paysage des luttes environnementales ou de la recherche académique aux États-Unis. En effet, à l'échelon local, des mobilisations parfois qualifiées de « *not-in-my-backyard* »¹⁴ s'étaient déjà opposées par le

de domaines (des condensateurs aux additifs d'huiles minérales) : ils sont aujourd'hui considérés comme des cancérigènes probables.

¹⁴ Abrégés sous l'acronyme NIMBY, ces mouvements d'opposition à des installations polluantes ont parfois été appréhendés comme une forme d'évitement de certaines problématiques environnementales par des

passé à différents types de pollutions industrielles, dont l'impact négatif sur la santé des populations exposées était au cœur d'importantes controverses – notamment dans la ville de Houston, où la plupart des sites d'incinération et d'enfouissement des déchets étaient situés dans des quartiers majoritairement peuplés par des personnes de couleur (Bullard, 1983) ou lors de l'affaire du *Love Canal*, quand des substances toxiques enfouies pendant des décennies remontèrent à la surface des nappes phréatiques et conduisirent à l'évacuation de près de 900 familles (Phillips et al., 2007). Dans le champ scientifique, un petit groupe de chercheurs américains s'était penché, dans la décennie 1970, sur la complexe relation entre la qualité de l'air et le statut économique des individus (Szasz & Meuser, 1997). Par ailleurs, sur le plan militant, le mouvement des droits civiques avait en partie intégré les enjeux environnementaux dans sa lutte contre la ségrégation raciale dès la seconde moitié de la décennie 1960 (Bullard, 2001)¹⁵. Ce qui fit véritablement de la mobilisation dans le comté de Warren un événement clé dans l'émergence du mouvement pour la justice environnementale, ce sont d'une part les alliances inédites qui s'y nouèrent et, d'autre part, le cadre conceptuel commun (*collective frame*) qui fut mobilisé par les activistes : une combinaison de facteurs qui signa l'essor d'un paradigme environnemental nouveau (McGurty, 2000).

Naissance d'un mouvement social et académique

En 1978, à l'annonce de l'ouverture du nouveau site d'enfouissement de déchets à proximité de leurs lieux de vie, les habitants du comté de Warren se mobilisèrent et formèrent des groupes locaux pour contester cette décision – groupes parmi lesquels se distinguait le *Warren County Citizens Concerned about PCBs*, essentiellement composé de propriétaires fonciers et d'agriculteurs blancs, inquiets de voir la qualité et le prix des terrains dans la région être péjorés par le déversement de matières toxiques. Face à ce péril, la ligne de défense de ce premier type de groupe soutenait que la controverse était avant tout d'ordre *technique* : il existait certainement de meilleurs emplacements où entreposer de tels déchets, par exemple dans l'État voisin de l'Alabama. Dans ce cadre, la stratégie déployée reposait sur la défense des intérêts locaux face aux possibles répercussions en termes de santé publique et de pertes économiques

riverains – soucieux des dommages et des risques encourus – au détriment de l'intérêt général. Pour un exposé plus détaillé de cette thématique, nous renvoyons à l'article de Denise Jodelet (2001).

¹⁵ À cet égard, le sociologue Robert Bullard rappelle la venue de Martin Luther King à Memphis en avril 1968, la veille même de son assassinat, en soutien à une grève d'éboueurs afro-américains qui luttaient pour de meilleures conditions de travail et des hausses de salaire.

impliquées par la nouvelle décharge. Ainsi, et comme de nombreux autres problèmes d'environnement ayant eu cours aux États-Unis jusque-là : « The initial protest in Warren County began typically, as a narrowly defined, self-interested response to a local threat : "We don't want that facility in our backyards". » (McGurty, 1997, p. 307).

Du moment que cette ligne stratégique échoua à l'été 1982, avec l'aval des autorités juridiques autorisant l'entreposage des déchets à proximité de Warrenton, les propriétaires terriens, plutôt que d'accepter le verdict que leur imposaient les institutions américaines, se joignirent aux groupes de militants afro-américains, eux aussi mobilisés contre l'ouverture du site. Ensemble, ils adoptèrent un répertoire d'actions directes plus radicales, largement inspiré du mouvement pour les droits civiques – à l'image de marches ralliant des destinations symboliques ou de diverses formes de désobéissance civile, comme les *sit-in* et le blocage des routes par lesquelles étaient acheminés les déchets. Ce revirement de stratégie fit advenir une alliance pour le moins inattendue entre des populations afro-américaines, détentrices d'une longue tradition de mobilisations dans le Sud des États-Unis, et les *Concerned Citizens*, dont le recours aux voies légales s'était soldé par un échec.¹⁶

Le lien entre ces groupes s'opéra par l'intermédiaire du réseau des églises locales et en particulier la *United Church of Christ* (UCC), dont certains membres dirigeants, parmi lesquels le révérend Benjamin Chavis¹⁷, disposaient non seulement d'une solide expérience militante forgée lors des décennies précédentes, mais également d'une influence politique importante à l'échelle régionale et nationale. L'apport de tels capitaux sociaux et symboliques permit au mouvement de la justice environnementale de se structurer efficacement, tout en gagnant en légitimité aux yeux du grand public bien au-delà de la seule Caroline du Nord. De l'avis d'Eileen McGurty : « The participation of Chavis, his influential position with African-Americans, his influence in national policy arenas, and his dynamic personality catapulted the new linkage between environmentalism and civil rights into the minds and hearts of a multitude of Americans – blacks, whites, civil rights activists, and environmentalists. » (*ibid.*, p. 313).

¹⁶ Cette alliance semble d'autant plus surprenante que les stratégies de désobéissance civile avaient d'abord été développées par le mouvement des droits civiques à l'encontre des populations blanches, perçues comme des adversaires sous le système ségrégationniste.

¹⁷ Proche de Martin Luther King, Benjamin Chavis est une figure incontournable du mouvement des droits civiques, connu pour avoir été un des « Wilmington Ten » ainsi que pour avoir passé plusieurs années à la tête de la *National Association for the Advancement of Colored People* (NAACP) dans les années 1990.

À Warrenton, la controverse autour de l'enfouissement des déchets toxiques fit apparaître au grand jour que les problèmes d'environnement étaient « toujours déjà » des questions sociales et que, de ce fait, tous les individus ne disposaient pas des mêmes capacités pour y faire face. Un principe que Michael Bell résume parfaitement par la formule suivante : « There is a striking unevenness in the distribution of environmental costs and environmental benefits – in the distribution of what might be termed *environmental bads* and *environmental goods*. » (*op. cit.*, p. 25). En effet, ce sont avant tout des enjeux de justice distributive (« qui sera confronté aux effets de cette nouvelle décharge ? ») qui structurèrent initialement les mobilisations en Caroline du Nord. Celles-ci occasionnèrent la rencontre de la communauté afro-américaine avec certaines franges des classes populaires blanches ; deux ensembles certes sociologiquement et historiquement distants mais, à cette occasion, identiquement révoltés par les risques auxquels ils étaient exposés et par la manière dont ils étaient dépossédés du contrôle de l'aménagement de leurs propres terres.

Ainsi, à partir d'une question d'apparence technique, l'épisode du comté de Warren initia une dynamique plus large, en liant de manière originale des enjeux environnementaux somme toute classiques – à l'instar de la qualité de l'eau et des sols – à des problématiques sociales, économiques et politiques. Cette perspective nouvelle opéra *de facto* une rupture avec le mouvement environnementaliste dominant aux États-Unis, ancré dans un imaginaire hérité du XIX^e siècle et des luttes entourant la valorisation de la *wilderness*, perçue comme la défense d'une nature sauvage, quasi mystique et préservée de toute forme de présence humaine (Di Chiro, 1996). Rompant avec ce système de pensée, le mouvement de l'*environmental justice* se construisit à l'aide d'un tout autre terreau intellectuel et symbolique : celui de la justice sociale et, plus particulièrement, du mouvement pour les droits civiques. Pour s'en convaincre, il convient de souligner qu'en Amérique du Nord les dégradations environnementales étaient vécues par les minorités qui les subissaient comme le prolongement, selon des configurations toutefois singulières, de formes d'oppression extrêmement anciennes. De fait, le mouvement pour la justice environnementale permit de rendre visible un large éventail d'expériences et de rapports à l'environnement, qui avaient jusque-là été ignorés par l'environnementalisme traditionnel¹⁸.

¹⁸ Aux États-Unis, le mouvement environnementaliste « mainstream » recouvre le *Group of Ten*, lequel comprend des organisations comme le Sierra Club, la National Wildlife Federation, la Wilderness Society ou encore la Audubon Society.

Dorceta Taylor (2000) décrit dans les termes suivants les réalités à partir desquelles étaient désormais exprimées ces nouvelles revendications :

« given the 19th-century experience of people of color (forced relocations, living on reservations, appropriation of land, slavery, and sharecropping, among other things), environmental justice activists do not draw on Romantic/Transcendental images to motivate their supporters. Instead they evoke images of racism, appropriation of land, and the destruction of communities and cultures. » (p. 514).

Dans cette perspective, il ne s'agissait donc plus de rapporter les problèmes d'environnement à un « ailleurs naturel immaculé », sans cesse menacé par la main prédatrice d'un humain générique, mais d'en proposer une lecture fondée sur la persistance de rapports de domination défavorables à certaines catégories de la population, les personnes racisées et les femmes en tête. L'originalité et la force de ce nouveau paradigme tiennent précisément à être parvenu à exprimer en une matrice commune des préoccupations jusque-là appréhendées séparément : d'une certaine manière, l'environnement fut « ré-encasté » dans la sphère du social.

Ce déplacement prit corps dans les travaux d'une nouvelle génération d'universitaires étasuniens, venus aussi bien des sciences sociales que des sciences de l'environnement. L'un de leurs faits d'arme majeur fut de forger la notion de « simultanité de l'oppression », aussi théorisée sous le terme d'intersectionnalité (Crenshaw & Bonis, 2005), pour faire valoir que les sources de discrimination sont multiples et se renforcent les unes les autres. Au moyen de ce vocabulaire et de ces concepts nouveaux, « the environmental justice frame not only recognizes environmental injustice as it relates to humans harming nature, but it also recognizes that environmental injustice arises from racial, gender, and class discrimination. » (Taylor, *op. cit.*, p. 524).

Ce renouveau dans la manière d'appréhender les problèmes d'environnement, en parallèle de composantes sociales, se cristallisa dans le terme de *racisme environnemental*¹⁹, apparu pour la première fois dans un rapport controversé, publié en 1987 par la *United Church of Christ* sous le titre *Toxic Waste and Race in the United States*. Ce travail mettait en évidence les interconnexions entre race et localisation des décharges toxiques à l'échelle du pays tout entier, montrant qu'elles étaient quasi systématiquement situées à proximité de quartiers dont la majorité des habitants étaient des personnes de couleur. Durant la décennie qui suivit, de

¹⁹ Dans son texte, Dorceta Taylor en donne la définition suivante : « In the broadest sense, environmental racism or environmental discrimination is the process by which environmental decisions, actions, and policies result in racial discrimination. » (*op. cit.*, p. 536).

nombreuses études s'appliquèrent à déterminer les facteurs explicatifs les plus pertinents pour d'autres types de variables liées à l'inégale distribution des risques environnementaux au sein de la population américaine, comme la qualité de l'air, l'intoxication au plomb et les phénomènes d'asthme chez les enfants ; situations dans lesquelles il s'est avéré que la race jouait un rôle prépondérant (Bullard et al., 1997). Si les résultats de ces études ont par la suite été critiqués en raison de la méthodologie qui y était employée – accusée de parfois sous-estimer les dynamiques sociales et historiques à l'œuvre dans l'établissement de minorités ethniques à proximité de sites d'enfouissement de déchets toxiques (Ghorra-Gobin, 1998) – l'important travail de définition et de théorisation auquel ils donnèrent lieu, en plus de fournir des ressources symboliques aux communautés qui subissaient de plein fouet le racisme environnemental sous ses différentes formes, permit d'élargir considérablement la portée d'enjeux bientôt considérés comme des préoccupations publiques.

La justice environnementale à la conquête du monde

Dans ce contexte, plutôt que de se cantonner à la dimension des seuls déchets toxiques, le mouvement pour la justice environnementale embrassa progressivement un large ensemble de thématiques, résumées dans une charte qui fut publiée à la fin de l'année 1991, à l'occasion du premier *People of Color Environmental Leadership Summit*, organisé à Washington. Durant quelques jours, cet événement rassembla plusieurs centaines de militants pour la justice environnementale venus du Mexique, du Canada, de Puerto Rico et des lointaines îles Marshall pour témoigner de leurs expériences respectives du racisme environnemental, aux côtés de représentants de différentes minorités étasuniennes (en l'occurrence les Amérindiens, les Latinos, les Afro-américains ainsi que les Américains d'origine asiatique). Ces rencontres et les discussions qui s'ensuivirent aboutirent à la rédaction de dix-sept principes, avec pour objectif, énoncé en préambule de la charte, de construire « a national and international movement of all peoples of color to fight the destruction and taking of our lands and communities » (*Principles of Environmental Justice*, 1991).

Cet événement charnière dans l'histoire du mouvement, dont la portée était désormais internationale, permit de rompre définitivement avec les paradigmes et les modes de gouvernance adoptés par les acteurs de l'environnementalisme jusqu'alors dominant, en y intégrant un faisceau de préoccupations plus larges, dignes d'être considérées comme des enjeux proprement politiques. Giovanna Di Chiro, après avoir recueilli des témoignages de militants ayant participé au sommet, décrit ce renversement dans les termes suivants :

« The participants wanted something different from the technocratic rationality and top-down managerialism that the mainstream environmental organizations have adopted by mimicking the decision-making approaches of the very corporations they are opposing. As grassroots activists working in direct responses to the threat of pollution, resource exploitation, and land-use decisions in their communities, they contend that the decision-making process is itself a primary issue in the debate over environmental problems. They reject the top-down approach as disempowering, paternalistic, and exclusive and instead are committed to developing a more democratic, locally and regionally based, decentralized organizational culture. A commitment to such values, they argue, will build an environmental movement that truly works. » (*op. cit.*, p. 306).

Ces critiques étaient également étendues à la composition sociale et démographique du personnel des associations de défense de l'environnement dominantes. Alors que les membres et les responsables des organisations les plus en vue, dont la figure historique centrale demeurait le très renommé *Sierra Club*, étaient pour une grande majorité des hommes appartenant à la classe moyenne américaine, blanche et éduquée ; les acteurs du mouvement pour la justice environnementale étaient issus d'horizons sociaux davantage diversifiés, aussi bien en termes de genre, de classe que de race (Taylor, *op. cit.*). De ce fait, les préoccupations soulevées par ces groupes étaient, à certains égards, diamétralement opposées à celles de leurs homologues *mainstream* : ces derniers, partisans de politiques de préservation des espaces naturels, refusaient de considérer la question des injustices sociales et de leurs liens avec les problématiques environnementales, excluant par là même des populations moins privilégiées pourtant concernées au premier chef par les dégradations écologiques.

À l'inverse, dès sa création, le mouvement pour la justice environnementale s'était efforcé d'opérer de tels liens et de redonner une voix aux minorités victimes de dégradations environnementales : « in the 1980s and 1990s, the injustice framing that linked environmental issues with labor, human rights, and social justice issues was the obvious bridge that made environmental issues salient to people of color ». (*ibid.*, p. 558). Pour ainsi dire, les problèmes d'environnement n'étaient plus réduits à des controverses réservées aux écologues ou aux biologistes de la conservation, mais étaient étendus à de nouveaux publics qui en faisaient quotidiennement l'expérience sur leur lieu de travail, dans leur quartier et à leur domicile. À propos du mouvement pour la justice environnementale, Robert Bullard écrit : « This bottom-up movement has redefined environment to include where people live, work, play, go to school, as well as how these things interact with the physical and natural world. » (2001, *op. cit.*, pp. 155-156). C'est véritablement une nouvelle conception du rapport des humains à leur monde naturel qui était portée par cette génération d'activistes et d'universitaires, pour qui justices

sociale et environnementale étaient les deux facettes d'une seule et unique pièce. Il était désormais possible de relier en un cadre conceptuel commun des questions liées à l'écologie, à la santé, à différentes formes de discriminations ou encore au principe d'autodétermination des peuples ; chacun de ces éléments participant à une nouvelle grammaire des problèmes d'environnement, capable d'intégrer le vécu ordinaire des populations les plus défavorisées.

Des réponses institutionnelles

Dans ce contexte propre à la réalité étasunienne²⁰ et pour faire face à la montée en puissance de revendications de plus en plus présentes dans l'espace public, des réponses institutionnelles – notamment au regard des missions assignées à la jeune *Environmental Protection Agency*, créée en 1971 – furent peu à peu intégrées à l'agenda politique dès le milieu des années 1990, sous l'administration Clinton, dans le but d'identifier et de réduire les impacts discriminatoires des politiques publiques. Ainsi, depuis l'*executive order* 12898, promulgué en 1994, les agences fédérales américaines sont supposées identifier et traiter les effets néfastes de leurs politiques sur le plan environnemental – tout particulièrement lorsque celles-ci concernent des minorités ou des groupes à faibles revenus (Laurent, 2009).

En définitive, c'est en raison du dynamisme des milieux militants et universitaires, dénonçant le cumul des inégalités sociales et des risques environnementaux, que la justice environnementale est devenue un critère d'évaluation des politiques publiques étasuniennes. Comme en témoigne le site internet de l'EPA, où la justice environnementale est définie comme suit : « the fair treatment and meaningful involvement of all people regardless of race, color, national origin, or income, with respect to the development, implementation, and enforcement of environmental laws, regulations, and policies. » (US EPA, 2014). Les lois fédérales américaines doivent donc prendre en compte le vécu environnemental des communautés locales lors de la mise en œuvre de nouvelles actions publiques, à l'aide de différents indicateurs permettant de déterminer les risques environnementaux et sanitaires. Un objectif qui, selon l'EPA, ne saurait être atteint qu'à la double condition que tout un chacun bénéficie, d'une part, du même degré de protection face à ces risques et, d'autre part, d'un accès égal aux processus décisionnels permettant de disposer d'un environnement sain dans lequel vivre, apprendre et travailler (*ibid.*).

²⁰ Pour une analyse anthropologique détaillée de la configuration nord-américaine, nous renvoyons à *l'esquisse de l'histoire humaine* d'Emmanuel Todd (2018), plus particulièrement à son dixième chapitre, consacré aux structures familiales et aux dynamiques raciales aux États-Unis (pp. 297-323).

Au terme de ce panorama retraçant brièvement la genèse de la justice environnementale et sa récente irruption sur la scène internationale, il nous faut insister sur le fait que ce mouvement a vu le jour « dans un cadre géographique bien particulier, aux États-Unis, pays fortement urbanisé dont la société inégalitaire est marquée par une forte ségrégation socio-spatiale. » (Blanchon et al., 2009, p. 37). Cet avertissement nous motive à adopter une posture réflexive à l'égard des concepts qui se sont développés dans le sillage de ce mouvement social et académique étasunien : comme nous le verrons dans les pages qui suivent, leur réception et leur portée théorique ont différé en fonction des espaces où ils se sont progressivement diffusés.

1.2 Les problèmes d'environnement vus du Sud global

Les préoccupations liées à la justice environnementale ont largement dépassé les seules frontières étasunienne et se sont matérialisées sous différentes formes, d'abord au Brésil, en Inde et en Afrique du Sud : « Dans ces pays émergents, par rapport aux États-Unis, la notion de justice environnementale dépasse le simple cadre de vie et le milieu urbain pour s'intéresser également à l'accès aux ressources [...], envisagées comme fondement économique mais aussi comme valeurs culturelles et identitaires. » (*ibid.*, p. 38). Dans cette acception-là des problèmes d'environnement, la focale est déplacée des controverses à portée locale ou régionale vers les inégalités opposant le Nord et le Sud sur la scène du commerce international. Cet *écologisme des pauvres*, ainsi que l'a baptisé Joan Martínez Alier (2014), rassemble des coalitions hétérogènes – composées par exemple de petits paysans privés d'accès à des terres cultivables, d'associations de défense de l'environnement ou de peuples autochtones – autour d'une critique du métabolisme de l'économie mondiale, soit de l'organisation des flux énergétiques et matériels (sous forme d'hydrocarbures, de biomasse, etc.) nécessaires à la perpétuation du système économique.

Dans ce cadre, la division internationale du travail – laquelle, pour le formuler simplement, oppose les pays spécialisés dans l'exportation de matières premières d'une part, et les pays industrialisés de l'autre – est réputée conduire à des échanges écologiquement inégaux, dont les dégradations environnementales sont le corollaire.

« Il existe donc, observe Martínez Alier, des revendications pour le remboursement de ce que l'on nomme la "dette écologique" du Nord envers le Sud, y compris la "dette du carbone", c'est-à-dire les dommages, causés par les pays riches, dus à des émissions excessives passées et présentes de gaz carbonique par habitant, et des revendications pour cause de biopiraterie, d'échange écologiquement inégalitaire, et de responsabilités environnementales d'entreprises privées. » (2007, p. 201).

Somme toute, cette perspective envisage la justice environnementale à une échelle macrosociale, en insistant sur les inégales conséquences écologiques engendrées par les échanges commerciaux – conséquences qui sont perçues comme étant masquées par les métriques économiques standards, essentiellement basées sur les systèmes de prix exprimés par les marchés, incapables d'intégrer dans leurs savants calculs les pressions exercées par l'extraction des ressources sur les capacités de régénération des territoires. C'est à cet égard que les pays du Nord sont considérés redevables envers leurs homologues du Sud : les premiers bénéficient de ressources bon marché, alors même qu'ils externalisent leurs coûts environnementaux sur les seconds.

De la même manière que dans les États-Unis du début des années 1980, cette critique permet de relier, au travers de luttes populaires, les sphères socio-économiques et environnementales, mais en proposant cette fois-ci une lecture ancrée dans le temps long du processus d'expansion de l'économie-monde. Les problèmes d'environnement sont alors exprimés selon une double dimension : aux facteurs ethniques ou de classes viennent s'ajouter des explications historiques, puisant parfois leurs racines à l'aube de la colonisation du Nouveau Monde par les puissances européennes dès la fin du 15^e siècle.

1.3 Qu'en est-il de l'Europe ?

À partir de ces expériences, notre démarche ne consiste pas ici à calquer maladroitement le prisme analytique du racisme environnemental ou de l'environnementalisme des pauvres sur la problématique de l'aéroport de Genève, mais à retracer la façon dont les inégalités face à l'environnement se sont constituées, en Europe aussi, en un objet scientifique digne d'être étudié. Il nous faut donc repartir du contexte à partir duquel ces préoccupations ont émergé en Europe et de la manière dont celles-ci ont été initialement formulées.

Une absence de lien entre l'environnemental et le social

À l'exception du Royaume-Uni où certaines institutions politiques et groupes militants lui ont accordé une relative importance (Bulkeley & Walker, 2005), la thématique de la justice environnementale semble, sur le continent européen, avoir fait l'objet d'une réception à la fois plus prudente et plus tardive qu'en d'autres régions du monde, autant de la part des autorités publiques que du champ académique. En France, si le ministère en charge de l'environnement a contribué dès les années 1990 à appréhender les problématiques environnementales comme

des questions sociales (Boyer et al., 2001), il n'en demeure pas moins que l'environnement y a longtemps été considéré comme un « donné universel », extérieur aux rapports sociaux et à la conflictualité qui leur est constitutive. Dans ce domaine, la Suisse ne semble pas faire exception à la règle puisque, à notre connaissance, il n'existe pour l'heure aucun travail d'envergure expressément consacré à ces thématiques²¹, alors même que se multiplient les controverses liées à des sites pollués, aux pratiques extractivistes de certaines multinationales ou à l'installation de nouvelles infrastructures énergétiques²².

Pour expliquer cette absence persistante de points de jonction entre préoccupations sociales et environnementales, Jacques Theys (2007) évoque deux hypothèses. La première est d'ordre épistémologique et tient à « la manière dont le concept d'environnement a été construit historiquement, puis s'est diffusé et solidifié dans l'appareil statistique [français] au cours des trente dernières années. » (p. 27). Dominée par des perspectives majoritairement bio et technocentriques – qui valorisent, respectivement, la préservation d'objets naturels et la gestion de certains risques liés aux relations entre activités humaines et milieux naturels –, la conception de l'environnement qui a prévalu à partir des années 1970 en France a participé à faire de celui-ci une entité purement naturelle et, par conséquent, à invisibiliser ses composantes sociales. Cette direction épistémologique a ensuite été renforcée par la manière dont les différentes disciplines des sciences sociales se sont emparées des questions d'environnement, confondant l'écologie des classes populaires tour à tour avec une forme de désintérêt pur et simple ou une euphémisation des risques auxquelles celles-ci étaient exposées. De surcroît, les divisions disciplinaires ont contribué à créer une séparation presque hermétique entre les domaines de l'environnement – chasse gardée des sciences dites dures – et les phénomènes sociaux – considérés comme étant le propre des seules interactions humaines. En quelque sorte, ces deux sphères académiques n'avaient vocation ni à se rencontrer ni à dialoguer.

La seconde hypothèse relève d'un ensemble de facteurs politiques et historiques, principalement liés à « la forme de structuration du champ politique, du système des partis, du système de représentation politique » (*ibid.*, p. 31), laquelle a été déterminée au cours de

²¹ À l'exception notable d'un article publié par Andreas Diekmann et Reto Meyer (2010) sur le lien entre l'exposition à des maux environnementaux (pollution de l'air et bruit du trafic routier) et différentes variables de stratification sociale (revenu, niveau d'éducation et nationalité).

²² D'après l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), « il existe en Suisse quelques 38'000 sites pollués », dont 4'000 présentent « un danger pour l'homme ou l'environnement » (OFEV, s. d.). Bien entendu, chacun de ces sites pollués ne donne pas lieu à des mobilisations ; pour autant, ces chiffres laissent à penser que la Suisse n'est pas épargnée par les problèmes d'environnement.

l'époque moderne en Europe par un nombre restreint de clivages majeurs – comme les rapports entre Église et État ou entre capital et travail. Ainsi, au moment où se sont constitués les partis écologistes européens, au tournant des années 1970 – 1980, le clivage politique prédominant était celui du rapport entre la technique et la consommation ; clivage qui ne rendait pas compte des questions de précarité et d'injustices sociales. Ces « méta-préoccupations » ont exercé une force d'attraction si importante sur le champ politique – et, par effet de contagion, sur la société toute entière – qu'elles en sont venues à éclipser certains thèmes de mobilisation au profit d'autres, empêchant de la sorte l'émergence d'un mouvement social proche de celui de la justice environnementale étasunienne. De plus, au poids de ces clivages structurels se sont superposées la monopolisation des thématiques écologiques par les classes moyennes urbaines ainsi que la faible plus-value politique potentiellement engendrée par un programme de réduction des inégalités liées à l'environnement.

C'est dans ce contexte que s'apprécie la discrétion, voire le désintérêt, qui ont initialement entouré la thématique de la justice environnementale en Europe continentale, où, prédisait Jacques Theys, « l'émergence politique de cette question [...] sera vraisemblablement très difficile car les obstacles qui s'y opposent ne sont pas seulement de nature technique, statistique ou même électorale, mais concernent en profondeur les représentations scientifiques et la structuration du champ politique » (*ibid.*, p. 34). Il n'est donc pas de traductions instantanées ou de parfaites équivalences entre l'*environmental justice* américaine et sa réception sur le Vieux Continent : deux espaces où les problèmes d'environnement ne sont pas formulés dans les mêmes termes. À cet égard, Bernard Kalaora et Chloé Vassopoulos signalent que « l'importation européenne de [la] notion [de justice environnementale] s'est faite par une requalification sémantique dans la mesure où son évocation n'a pas abordé le lien "race-environnement" mais seulement celui de "pauvreté-environnement". » (*op. cit.*, p. 168). En traversant l'Atlantique, la focale s'est déplacée de revendications principalement portées par la société civile (en particulier les minorités ethniques et les mouvements sociaux), encline à voir les situations d'injustice réparées, vers une approche plus territoriale, éclipçant les caractéristiques sociales des individus sous couvert d'un idéal égalitariste.

Ces difficultés propres au contexte européen se sont tout particulièrement reflétées dans l'absence de théories et de méthodes scientifiques unifiées pour traiter de manière convaincante des relations complexes entre inégalités et environnement ; ce dont témoigne par exemple le flou qui a longtemps entouré les différentes terminologies employées par les chercheurs, traitant alternativement d'inégalités *écologiques*, *environnementales* ou *socio-environnementales*, sans nécessairement opérer de distinctions claires entre ces notions, ni préciser leur portée et leurs

limites respectives. Aussi, au tournant du 20^e siècle, l'appareillage méthodologique et les indicateurs dont disposaient les acteurs scientifiques européens apparaissaient peu adaptés pour rendre compte de ces enjeux nouveaux, nichés à l'intersection de phénomènes sociaux et écologiques²³.

Des travaux précurseurs

Dans ce champ naissant, ce sont les géographes et autres spécialistes des questions d'aménagement du territoire qui ont été parmi les premiers à explorer la manière dont les inégalités sociales étaient inscrites et reproduites dans les espaces urbains, par exemple en opérant une critique de la « ville durable » (Dubois & Van Criekingen, 2007 ; Theys & Emelianoff, 2001). Ce modèle, né dans le sillage de la Conférence des Nations Unies organisée à Rio en 1992, proposait d'instituer des programmes d'action, des « Agendas 21 », à l'échelle des villes dans l'objectif d'y mettre en œuvre les principes du développement durable pour le 21^e siècle – principes articulés autour des interactions entre les trois pôles suivants, supposés *a priori* conciliables : la protection de l'environnement, le développement économique et l'équité sociale. Ces travaux précurseurs ont révélé les importantes contradictions internes auxquelles était confrontée la ville durable, notamment au regard des tensions entre, d'un côté, l'écologisation des milieux urbains valorisée par des politiques nouvelles et, de l'autre côté, les phénomènes de gentrification qui risquaient de les accompagner, avec comme conséquence la relégation des couches sociales les plus défavorisées à la périphérie des centres ville et de leurs « éco-quartiers » fraîchement bâtis. Sous couvert de bons sentiments écologiques, la ville durable pouvait ainsi parfaitement négliger ses engagements affichés en termes d'équité et, par là même, contribuer à renforcer des inégalités sociales préexistantes (Theys, 2000). Loin de s'imposer comme une évidence, l'articulation des questions sociales et écologiques est ainsi restée le parent pauvre des politiques publiques inspirées du développement durable.

L'approche européenne de la justice environnementale, renouant avec des échelles géographiques nationale et régionale, s'est déployée à partir de l'impensé théorique entre les dimensions sociales et environnementales que prétendait mettre en relation le modèle du développement durable – lequel est issu des négociations internationales ayant suivi la première conférence des Nations Unies sur l'environnement. De fait, « l'intérêt croissant pour les inégalités environnementales en Europe, et plus spécifiquement en France, n'est [...] pas porté

²³ C'est en partie en raison de ces hésitations sémantiques que certains auteurs ont été amenés à qualifier la notion d'inégalité écologique de « fourre-tout » (Bellan et al., 2007), voire d'« écran de fumée » (Juan, 2012).

par un mouvement social, mais par une volonté politique d'alimenter le volet social du développement durable, qui ne va pas toutefois jusqu'à faire de leur réduction ou compensation un objectif des politiques publiques » (Deldrève & Candau, 2015, p. 88).

C'est dans ce cadre que nombre de travaux se sont depuis lors appliqués à étudier cette problématique, d'abord à l'aide de la notion d'*inégalité écologique*. En France, c'est un établissement public, le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB), qui le premier s'est véritablement penché sur la question dans un rapport de recherche intitulé : *Les enjeux sociaux et environnementaux du développement urbain : la question des inégalités écologiques* (Laigle & Oehler, 2004). Celui-ci dresse une typologie permettant de caractériser les inégalités écologiques, en fonction de quatre dimensions distinctes : (1) l'inégal développement des territoires urbains, (2) l'inégal accès aux aménités urbaines (par exemple le réseau de transports publics ou les espaces verts) et à un cadre de vie de qualité, (3) l'inégale exposition aux nuisances urbaines (comme le bruit ou la pollution) et à certaines catégories de risques naturels, industriels et sanitaires, (4) et finalement, les inégales capacités à agir sur l'environnement et à interpeler la puissance publique pour améliorer le cadre de vie au travers de mesures politiques. Du point de vue des auteurs, cette typologie atteste de la proximité entre inégalités écologiques et sociales, les unes ne pouvant être étudiées séparément des autres, et de la nécessité de développer des leviers d'actions pour que les acteurs de la ville puissent véritablement mettre en œuvre les principes du développement durable.

À partir de cette première tentative de définir, de façon extensive, le phénomène des inégalités écologiques, le ministère de l'écologie et du développement durable (MEDD) français a prolongé les réflexions liminaires menées par le CSTB en publiant, une année plus tard, un nouveau rapport sous le titre : *Les inégalités écologiques en milieu urbain* (Diebolt et al., 2005). Ce document part du constat que « les inégalités écologiques sont implicitement connues, mais peu évaluées et donc peu traitées en tant que telles par les pouvoirs publics car il n'existe pas à ce jour de conception unifiée, et surtout opérationnelle, de ces inégalités. » (p. 10). Partant, il s'agissait pour les pouvoirs publics d'identifier avec précision en quoi consistaient ces inégalités, pour pouvoir par la suite les réduire au moyen de politiques dans le domaine de l'écologie urbaine. Dans ce cas, c'est un critère « fonctionnel », celui de la délimitation du champ d'activité du MEDD, qui a présidé à l'adoption d'une définition renouvelée des inégalités écologiques, cette fois-ci comprises comme « les inégalités des habitants des villes face :

- à l'accès à des ressources naturelles de qualité (eau, air), mais aussi à la nature, aux services publics qui y sont liés,

- à l'exposition aux risques naturels et technologiques, aux nuisances et aux pollutions,
- au niveau plus ou moins grand d'intégration des préoccupations environnementales dans les politiques urbaines (choix des formes urbaines, des modes de transports...). » (*ibid.*, p. 12).

Ces premiers travaux, réalisés en France à l'initiative d'entités publiques, s'inscrivent dans un champ de recherche alors quasiment vierge à l'échelle nationale et, de ce fait, se fondent sur des données partielles qui ne donnent qu'un aperçu fragmenté du lien entre questions environnementales et sociales. Pour autant, la notion d'inégalités écologiques et les premiers résultats qu'elle fait apparaître sont d'emblée jugés dignes d'intérêt, en ce qu'elle permet de renouveler l'approche traditionnelle des politiques environnementales – jusqu'ici cantonnées aux ressources et aux milieux naturels – en « mettant l'humain au centre de ces politiques et en s'inscrivant résolument dans une perspective de développement durable. » (*ibid.*, p. 37). De surcroît, les chercheurs du MEDD préviennent dans leur texte du fait que « l'insuffisante prise en compte des questions écologiques aggrave la ségrégation urbaine et va donc à l'encontre de l'objectif de mixité urbaine et de cohésion nationale » (*ibid.*, p. 18). Cet important constat renforce un sentiment de nécessité, pour les pouvoirs publics, de s'emparer sérieusement de cette thématique : mieux identifiées et disposant de relais institutionnels naissants, les inégalités écologiques se constituent ainsi progressivement en un objet de recherche légitime.

Inégalités écologiques ou environnementales ?

À la suite de ces rapports ayant permis un état des lieux en France, un intérêt croissant pour cette problématique dans différentes disciplines des sciences sociales s'est traduit par la publication de nombreux travaux – ce dont témoignent entre autres les différents numéros thématiques qui lui ont depuis lors été consacrés dans des revues spécialisées²⁴. Plutôt que d'en dresser ici la liste exhaustive, nous proposons de nous focaliser, dans les pages suivantes, sur les études qui ont le plus nourri notre réflexion lors de la réalisation de notre travail. Les recherches menées par Cyria Emelianoff (2006) y occupent une place de choix puisqu'elle aussi a très tôt relevé les nombreuses difficultés auxquelles était initialement confrontée la notion d'inégalité écologique en Europe, véritable point aveugle de la recherche scientifique : « La connaissance de ces inégalités suppose aujourd'hui de réviser les appareils statistiques

²⁴ Notamment dans les revues *Développement durable & territoires* (2007), *Écologie & Politique* (2008/1), *Espace populations sociétés* (2008/1), *Justice spatiale* (2010), *Flux* (2012/3-4), la *Revue française des affaires sociales* (2015/1-2) ou encore la *Revue de l'OFCE* (2020/1).

nationaux, de territorialiser à une échelle fine les données, y compris médicales, de mesurer les nuisances, pollutions et risques de proximité, et laisse prévoir à la fois des délais et des obstacles importants dans le processus de construction de ces données. » (*ibid.*, p. 42). C'est dans l'objectif de clarifier les termes de ce débat que Emelianoff propose de distinguer nettement *inégalités environnementales et écologiques*.

Selon elle, les premières expriment le fait que les différents groupes sociaux, d'une part, ne sont pas dotés de capacités égales à faire face aux pollutions et aux risques environnementaux auxquels ils sont exposés et, d'autre part, ne disposent pas d'un accès égal aux ressources et aux aménités naturelles. Par conséquent, « dans cette acception, l'inégalité environnementale est une inégalité face aux maux et aux biens environnementaux, renvoyant à une question de justice distributive. » (*ibid.*, p. 36). Quant aux secondes, dont la signification est plus extensive, elles incluent non seulement les inégalités environnementales en tant que telles, mais également leur phase de production. L'inégalité écologique désigne alors à la fois les impacts environnementaux subis, en aval, et la production de ces impacts, en amont, ce qui renvoie au phénomène de « double peine » dont nous avons fait mention à plusieurs reprises jusqu'ici : de manière générale, les groupes sociaux défavorisés subissent le plus des maux environnementaux qu'ils n'ont pas contribué à créer. Dans cette seconde acception, tout individu est considéré comme « créateur d'inégalités intra et intergénérationnelles, aussi bien que comme victime d'inégalités. » (*ibid.*, p. 37), ce qui implique de superposer différentes échelles de temps et d'espace – une opération qui complexifie d'autant plus la compréhension et la reconnaissance du phénomène.

Sans prétendre épuiser les controverses qui entourent ces termes et leurs mérites heuristiques respectifs (pour un aperçu de ces débats, nous renvoyons notamment aux textes de Chaumel & La Branche, 2008 et de Roussel, 2009), nous privilégierons dans la suite de ce travail le terme d'inégalités environnementales, plus adapté à notre démarche, et ce principalement pour les deux raisons suivantes.

En premier lieu, ce choix nous permettra de circonscrire le périmètre de notre enquête au seul processus *de réception* des biens et des maux environnementaux – plutôt que de l'élargir à la production de ceux-ci, ainsi que l'entendent les inégalités écologiques. De cette façon, il nous sera possible de « spécifier le sens des impacts entre l'environnement et la société » (Durand &

Jaglin, 2012, p. 8), en considérant les riverains de l'aéroport de Genève avant tout comme les récepteurs des impacts induits par l'augmentation du trafic aérien²⁵.

En second lieu, la perspective des inégalités environnementales nous paraît plus prometteuse pour développer une analyse qualitative du vécu des populations impactées par cet aéroport. Ainsi, de l'avis de Cyria Emelianoff (2008), il est nécessaire – pour contourner les difficultés structurelles évoquées plus haut – de faire place à des savoirs empiriques et inductifs, développés par les personnes mêmes qui sont directement confrontées à des problèmes d'environnement.

« L'observation développée par les populations touchées ne remplace pas l'observation scientifique, mais révèle des inégalités silencieuses et pousse à reconsidérer la nature des inégalités. Elle assure pour le moment une veille que ni les pouvoirs publics ni les scientifiques n'assument [...], pris entre des dispositifs conceptuels et des clivages hérités du siècle passé et une prospective des inégalités que la transformation de l'écoumène rend de jour en jour plus nécessaire. » (p. 31).

Face à l'échec initial des mondes académique et politique dans leurs tentatives de se saisir de ces inégalités, il s'agirait en quelque sorte de renouer avec les récits et les témoignages des acteurs qui en font l'expérience au quotidien. C'est cette même perspective « sensible », déjà évoquée en introduction de ce travail, que Lionel Charles (2008) préconise lui aussi d'emprunter pour décrire les inégalités environnementales – alors définies comme « l'ensemble des inégalités liées au rapport que les hommes entretiennent individuellement et collectivement avec leur environnement » (p. 52). Selon Charles, s'il est préférable sur le plan sémantique de qualifier ce type d'inégalités comme étant « environnementales » (plutôt qu'« écologiques »), c'est parce qu'elles s'inscrivent dans le jeu complexe d'interrelations qu'entretiennent les humains au monde naturel ; là où l'idée d'écologie, dans la langue française tout du moins, implique au contraire une mise à distance des sphères sociale et naturelle. Penser les inégalités environnementales nécessiterait par conséquent de dépasser les seules dimensions mesurables de l'environnement, pour explorer le rapport subjectif et dynamique qu'entretiennent les humains au monde naturel.

« On se situe ici dans un univers particulièrement délicat, qui échappe à la maîtrise et se place au-delà de la rationalisation, qui renvoie à la réalité première existentielle, fondamentalement

²⁵ Certes réductrice – étant donné que les riverains de l'aéroport avec lesquels nous nous sommes entretenus participent eux aussi, dans une certaine mesure, à la production des impacts liés à l'aéroport – cette approche a néanmoins le mérite de resserrer notre objet de recherche.

instable et évolutive, qui anime la relation au monde. Bien que celle-ci soit largement médiée par des facteurs ou des éléments sociaux, il est nécessaire d'admettre [...] que ceux-ci n'ont que des fonctions ou des usages limités et ne recouvrent pas entièrement l'être dans le monde collectif humain [...] La dimension évolutive, historique, est fondamentale dans l'accès à la question environnementale, qui ne saurait être contenue par un quelconque cadre épistémique établi à l'avance, mais qui relève d'abord de l'expérience. » (*ibid.*).

Vers une approche qualitative des inégalités environnementales

C'est au sein de cette approche qualitative des inégalités environnementales, enrichie à la suite des quelques travaux mentionnés ci-dessus par des chercheurs en sciences sociales, comme Guillaume Faburel (2010) ou Valérie Deldrève et Jacqueline Candau (2014), que nous entendons inscrire notre travail. Cette posture méthodologique en faveur de l'enquête de terrain (Beaud & Weber, 2010), voire de l'ethnographie (Poupeau, 2012), nous semble la plus à même de traduire le vécu environnemental des riverains de l'aéroport à l'échelle des communes situées à proximité directe des infrastructures aéroportuaires.

En effet, selon nous, pour comprendre le problème d'environnement qui nous occupe, il s'agit moins de mettre en évidence une augmentation mécanique du nombre des avions ou de la concentration en particules fines dans l'air au cours des trente dernières années, que d'interroger les pratiques et les expériences développées par les riverains au contact de l'aéroport : c'est bien la relation plurielle entre humains et dispositifs techniques qui figure au cœur de notre enquête. Cette relation ne saurait être pleinement appréhendée à l'aide d'un simple calcul rationnel comparant les coûts et les bénéfices du développement de l'aéroport ; au contraire, nous verrons dans les chapitres qui suivent à quel point ces enjeux ont partie liée avec des motifs extra-économiques – familiaux, éducatifs, sanitaires, démocratiques, ... Pour l'heure, au terme de cette revue de littérature, il nous faut encore préciser la définition que nous entendons donner aux inégalités environnementales dans la suite de notre enquête, afin de rendre cette notion pleinement opérationnelle.

1.4 Travail de définition

Comment s'y retrouver dans le dédale de définitions des inégalités environnementales qui toutes semblent se recouper en certains points, sans pour autant être parfaitement équivalentes ? Clarifier ici notre propre posture nous permettra d'éviter au mieux les imprécisions et autres écueils auxquels ont pu faire face les premiers travaux dédiés à ces questions. Pour ce faire,

nous nous appuyerons sur l'ouvrage de Valérie Deldrève (2015), favorable à une *sociologie des inégalités environnementales*, où est élaboré un cadre d'analyse scientifique adapté à l'étude de cette thématique. Selon elle :

« Qu'elles soient relatives à l'exposition aux risques et aux nuisances environnementales, à l'accès aux ressources et aménités naturelles, aux effets des politiques publiques et à la participation à leur définition ou encore à l'impact des différents modes de production et de consommation sur l'environnement, ces inégalités ont pour dénominateur commun de centrer le regard sur le rapport que les individus, groupes sociaux, populations nouent avec l'environnement. » (p. 17).

En ce sens, les inégalités environnementales peuvent être comprises comme « une forme d'inégalité sociale [...] dont les composantes ne sont en aucun cas exclusivement sociales (réchauffement climatique, biodiversité, éléments paysagers, qualité de l'eau, etc.), mais néanmoins objets de représentations, d'évaluation, d'usage, de gestion... » (*ibid.*, pp. 17-18). Ces premiers pas en direction d'une définition consolidée et opérationnelle de la notion d'inégalité environnementale sont consistants avec nos propos introductifs puisqu'ils permettent, précisément, une lecture des problèmes d'environnement à l'intersection du social et du naturel – perspective, nous l'avons vu, au fondement de la sociologie de l'environnement. Partant, nous retiendrons la définition suivante des inégalités environnementales : « *des inégalités sociales qui se caractérisent dans le rapport à l'environnement des populations et groupes sociaux.* »²⁶ (*ibid.*, p. 207).

Une définition relativement simple de prime abord, que Deldrève fait néanmoins reposer sur cinq dimensions distinctes afin d'en préciser la portée : (1) la première fait valoir, dans la continuité des mouvements de la justice environnementale et du développement durable, que « l'environnement par ses dimensions tant matérielles que symboliques est source d'inégalités et que celles-ci peuvent prendre des formes plurielles. » (*ibid.*). Les inégalités environnementales se rapportent donc à un grand nombre de phénomènes naturels-sociaux, comme l'accès aux ressources et aux aménités naturelles, l'exposition à certaines menaces et pollutions environnementales, ou encore l'impact des politiques publiques sur les populations ainsi que la capacité de celles-ci à définir et implémenter de telles politiques. Des phénomènes qui tous, bien qu'à des échelles diverses, ont trait à la capacité des individus à bénéficier pleinement d'un rapport favorable au monde naturel.

²⁶ Nous soulignons.

(2) La deuxième tient que les inégalités environnementales sont une forme d'expression des inégalités sociales et que, par conséquent, « il s'agit [...] d'inégalités cumulatives ou interactives, toujours en partie déterminées par des variables sociales. » (*ibid.*, p. 208). Dans cette perspective, les problèmes d'environnement, plutôt que d'être consubstantiels aux dispositions physiques d'un lieu ou d'un territoire, sont avant tout le reflet de conflits relatifs à l'organisation des groupes sociaux qui y évoluent. Autrement dit, quand bien même le social et le naturel ont tendance à se co-construire et se renforcer mutuellement, le premier précède le second dans l'institution de « ce qui fait problème ».

(3) La troisième insiste sur les enjeux démocratiques auxquels renvoient les inégalités environnementales. Ces dernières, sans pour autant être « réductibles aux inégalités observées dans les processus de concertation constitutifs des politiques », « reflètent plus largement les inégalités de participation aux politiques et espaces publics susceptibles de les infléchir. » (*ibid.*). De ce point de vue, l'accès aux arènes où sont discutés et débattus les problèmes d'environnement est une question centrale, dans la mesure où toutes les catégories sociales ne disposent pas de la même légitimité pour participer à la vie publique et faire valoir leur point de vue quant aux relations qu'ils entretiennent à leur environnement.

(4) La quatrième avance que « les inégalités environnementales sont inscrites dans des "expériences de subordination" (dimension vécue), des rapports asymétriques de pouvoir qui structurent les sociétés et se jouent et se rejouent sans cesse à l'échelle des microsociétés locales, des processus et interactions qui les constituent. » (*ibid.*, p. 209). Ce point rejoint notre seconde prémisse posée en introduction, en ce qu'il conçoit la société – et les problèmes d'environnement qui s'y nouent – comme un espace fondamentalement conflictuel, où s'exercent des rapports de pouvoir entre individus dotés de ressources inégales ; ce qui préfigure leurs capacités à profiter d'un environnement sain.

(5) Finalement, la dernière dimension défend que « les inégalités environnementales relèvent d'une justice environnementale définie comme une justice sociale plurielle (et non seulement distributive) afférant au rapport des individus à l'environnement et, par conséquent, élargie à la justice écologique. » (*ibid.*). Autrement dit, il ne s'agit pas uniquement de dédommager monétairement les éventuelles victimes de ce type d'inégalités – par exemple pour compenser la surexposition à certaines nuisances écologiques – mais, au-delà de la seule justice rawlsienne, de réparer les dommages commis. En outre, cette dimension implique d'appréhender les enjeux de justice de manière plus globale, en y incluant non seulement les questions ayant trait à la

reconnaissance et à la participation des individus, mais aussi aux capacités²⁷ dont ceux-ci disposent. Justice sociale et écologique sont ici étroitement imbriquées.

Au prisme de la définition et du cadre d'analyse présentés ci-dessus, il nous est désormais possible de proposer une lecture en termes d'inégalités environnementales du problème d'environnement que constitue l'aéroport de Genève – dont l'initiative populaire de 2019 est, à nos yeux, l'expression paroxystique. Nous exposerons ainsi notre analyse dans les deux chapitres suivants, d'abord dans une perspective socio-historique du développement progressif de l'aéroport et des mobilisations citoyennes qui l'ont accompagné ; ensuite en nous appuyant sur l'expérience, le vécu environnemental des personnes avec lesquelles nous avons eu l'occasion de réaliser des entretiens.

²⁷ Au sens de Amartya Sen (2012), soit les possibilités réelles dont dispose un individu pour réaliser ce à quoi il attribue de la valeur.

Chapitre 2. L'aéroport de Genève comme problème d'environnement

Nous proposons dans ce chapitre d'appréhender la relation « naturelle-sociale » des habitants de Genève à leur aéroport en nous fondant en premier lieu sur les modifications successives apportées aux infrastructures aéroportuaires genevoises, depuis leur création il y a cent ans jusqu'à aujourd'hui. Il nous semble en effet que la présence matérielle de ces infrastructures (la piste, les hangars, les salles d'embarquement, etc.) est un élément indispensable à la compréhension du problème d'environnement qui nous intéresse ici. En nous appuyant sur la littérature secondaire existante, en particulier les ouvrages consacrés à l'histoire de l'aéroport de Genève (*100 ans*, 2020 ; Hug, 1981 ; Lescaze, 2009 ; Roy, 1995), le site internet *des pionniers de l'aéronautique à Genève (Pionnair-GE, s. d.)* ainsi que sur des images d'archives, nous tenterons d'esquisser un siècle de mutations de l'espace occupé par l'aéroport, des atterrissages héroïques effectués par les premiers aéronefs sur un champ couvert d'herbe au début des années 1920 jusqu'au seuil des 18 millions de passagers foulant annuellement le tarmac²⁸.

2.1. Essor de l'aviation genevoise (1919 à 1950)

S'il fallait retenir une unique date pour célébrer l'acte de naissance de l'aéroport de Genève, c'est sans doute le 11 octobre 1919 qui prévaudrait. Ce jour-là, le Grand Conseil genevois votait une loi « décrétant d'utilité publique la création d'un champ d'aviation et ouvrant au Conseil d'État un crédit de 675'000 francs pour l'acquisition du terrain. » (Hug, *op. cit.*, p. 25). C'est ainsi que quelque 130 hectares de champs – qui appartenaient alors aux communes de Collex, Bellevue, Genthod et Versoix – furent acquis par l'État, dans l'ambition d'y construire un aérodrome à proximité du village de Cointrin. Celui-ci se situait à quatre kilomètres du centre-ville de Genève, là où les vents dominants étaient jugés propices au décollage et à l'atterrissage d'aéronefs²⁹. À partir de l'automne 1920, au moment même où la Société des Nations³⁰ prenait ses quartiers à Genève, les premiers vols furent organisés par la compagnie Ad Astra.

²⁸ Le rapport annuel 2019 de l'aéroport de Genève (librement consultable à l'adresse suivante : <https://www.gva.ch/fr/Site/Geneve-Aeroport/Publications/Archives>) indique que 17,9 millions de passagers y ont transité au cours de cette année-là.

²⁹ Ce projet fut préféré à celui de la construction d'un port d'hydravions dans la rade de Genève, à proximité du quai des Eaux-Vives (Cailliez, 2005b).

³⁰ « Ancêtre » de l'Organisation des Nations Unies (ONU), la Société des Nations a œuvré à la coopération sur la scène internationale entre 1919 et 1946, date de sa dissolution.

Ces vols consistaient d'abord en des baptêmes de l'air puis, les années suivantes, ils furent élargis au transport de passagers à destination de Lausanne, Zürich, Paris, Lyon, Munich ou Nuremberg. Ces voyages étaient alors réservés à quelques rares individus fortunés, à bord d'engins au confort sommaire et dont la capacité n'excédait guère 4 ou 5 passagers. Un relevé de l'aéroport décrivant l'activité au cours du mois de septembre 1922 indique que « 20 avions sont partis de Cointrin, 22 sont arrivés, 40 vols ont eu lieu sur la place ou les environs, 27 passagers ont quitté Genève en avion, 21 sont arrivés, 36 ont volé sur la place ou les environs » (Roy, *op. cit.*, p. 14). Ces débuts modestes se reflètent dans la composition du personnel de l'aéroport qui, à la fin de l'année 1923, comptait en tout et pour tout un directeur et son adjoint, deux aides mécaniciens, deux secrétaires et un concierge : « les installations de l'aérodrome de Genève-Cointrin consistent alors en 24 hectares de surface gazonnée, de deux hangars, d'un bâtiment d'administration en bois, d'un poste émetteur/récepteur TSF [transmission sans fil] et d'un radiogoniomètre. » (Hug, *op. cit.*, pp. 22-28).

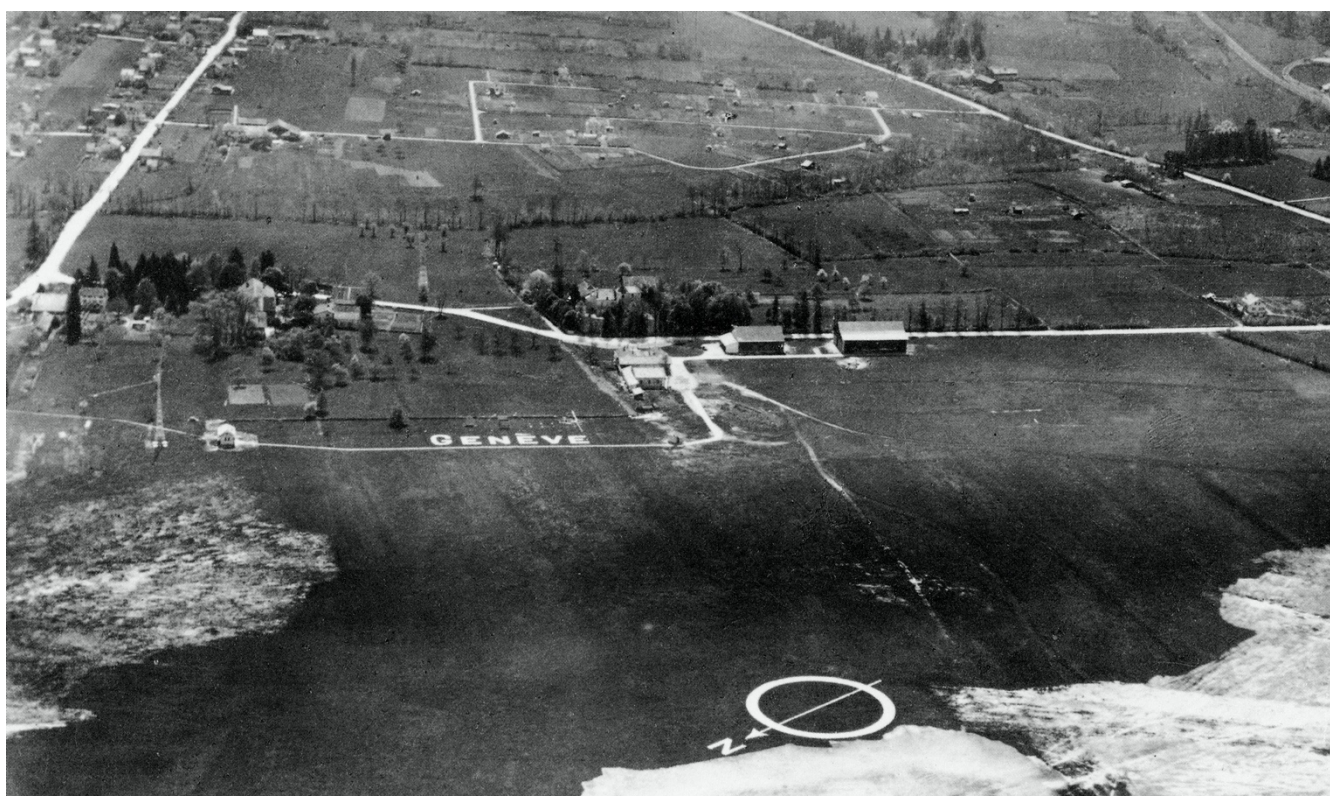


Figure 1. Vue aérienne du champ d'aviation de Cointrin dans les années 1920.

Quelques installations discrètes bordent les champs qui font alors office de piste d'atterrissage pour des avions encore fragiles et peu nombreux. Cet espace, qui deviendra plus tard l'aéroport international de Genève, s'inscrit au début du 20^e siècle dans un cadre rural parsemé de rares habitations et autres exploitations agricoles. Source : Roy (op. cit., p. 10).

Selon toute vraisemblance, l'état initial des infrastructures et les activités aéroportuaires qui y avaient lieu engendraient un impact quasi nul en termes de nuisances pour les populations avoisinantes – à l'exception peut-être des agriculteurs qui furent contraints de se départir de leurs terrains, rachetés par les pouvoirs publics pour y construire l'aéroport. Au contraire, les premiers meetings organisés par les pionniers de l'aviation genevoise, en particulier le Club Suisse d'aviation, fondé en 1909, permirent au grand public de découvrir une activité fascinante, qui devint – d'abord pour les plus nantis – une véritable discipline sportive et une source de loisir (Cailliez, 2009). Rythmée par le spectacle offert lors de concours d'aéroplanes et par les récits des premières distances parcourues dans les airs, la décennie 1920 est à la conquête du ciel.

Malgré la Grande Dépression et les difficultés économiques qui n'épargnèrent pas la Suisse, les années 1930 signèrent une importante modernisation de l'aéroport de Genève, d'abord avec le remplacement des hangars en bois installés en bord de piste par des bâtiments à charpente métallique permettant d'accueillir des avions de plus grande envergure. Ensuite avec la bétonisation de la piste de Cointrin, en 1937, sur une longueur de 405 mètres pour 21 mètres de largeur – jusqu'alors, l'entretien de la piste était assuré par des troupeaux de moutons, en charge de tondre l'herbe (*100 ans, op. cit.*, p. 11)³¹. Ces travaux s'accompagnèrent progressivement de l'installation d'un système d'éclairage rudimentaire autorisant les vols de nuit, du nivellement du terrain ainsi que de l'assèchement des marais qui s'y trouvaient encore. À la fin de la décennie 1930, huit compagnies aériennes desservaient Genève, parmi lesquelles Swissair, née en 1931 de la fusion d'Ad Astra et de Balair, Deutsche Lufthansa, Air France ou encore Imperial Airways (Roy, *op. cit.*, p. 16).

Pour autant, au seuil de la Seconde Guerre Mondiale, le potentiel des installations aéroportuaires à Cointrin demeurait limité. Celles-ci n'étaient équipées ni pour répondre à l'augmentation du nombre de passagers et des volumes de marchandises affrétés par les airs, ni pour s'ajuster aux rapides avancées techniques qui transformaient régulièrement les modèles d'avions. Une situation de sous-dimension et un amateurisme relatif dont atteste le témoignage de Charles Bratschi, pilote militaire de l'armée suisse qui dirigera l'aéroport de Genève pendant près de 40 ans, entre 1934 et 1972 :

« [en 1939], nous avions, bien sûr, une piste bétonnée de 400 mètres, mais elle n'était pas toujours facile à utiliser. Nous avons même eu un pépin, du fait qu'au bout de la piste, il y avait un petit

³¹ Le règlement de l'aéroport de juillet 1937 précise à cet égard que « Le troupeau de moutons qui pâture en permanence sur les terrains de l'aéroport doit être éloigné des pistes sur deux coups de sirène. » (*ibid.*, p. 10).

fossé. J'avais toujours pensé qu'un jour un avion serait "trop long" et finirait son atterrissage dans le fossé... On a donc remblayé le fossé avec 30 centimètres de terre végétale. C'est à ce moment-là que la ligne Paris-Genève s'effectuait avec un Potez³². Arrivé par un temps épouvantable, il passe entre la ferme et les travaux, traverse ce qui était un fossé qui, par beau temps, jouissait d'un remblai solide. Malheureusement le terrain est détrempé et les roues de l'avion se bloquent, l'avion pique du nez et s'immobilise ainsi. » (Hug, *op. cit.*, p. 31).

Paradoxalement, la Seconde Guerre Mondiale profitera au développement de l'aéroport, malgré l'arrêt complet du trafic aérien non militaire ordonné par le Conseil Fédéral dès août 1939. Charles Bratschi et Louis Casai – conseiller d'État genevois en charge du département des travaux publics entre 1933 et 1954 – anticipèrent tous deux la fin des hostilités et la reprise future du transport aérien. Sous leur impulsion, « le Conseil d'État adopta [en août 1940] un plan de modernisation prévoyant de porter la piste bétonnée à une longueur de 1065 mètres, d'agrandir l'aire de stationnement, d'installer un dispositif d'éclairage du terrain ainsi qu'un nouveau réseau d'appareils radioélectriques. » (Roy, *op. cit.*, p. 16). Un an plus tard, le plan était approuvé par le Grand Conseil genevois et doté d'un crédit de 5,9 millions de francs. Les travaux de modernisation effectués durant la période de guerre permirent notamment d'agrandir encore la piste d'envol, qui mesurait 2 kilomètres de long à la fin de l'année 1945, tandis que la surface totale occupée par l'aéroport couvrait désormais 170 hectares. En 1949, grâce à une nouvelle subvention de 2,3 millions de francs, accordée quelques années plus tôt par les Chambres fédérales, étaient inaugurés à Cointrin un nouveau hangar ainsi que la première véritable aérogare, laquelle connut un succès fulgurant : « Conçue pour accueillir 300'000 passagers par an, il y en eut en fait plus de 200'000 dès la première année complète d'utilisation, en 1950. » (*ibid.*).

L'immédiat après-guerre apparaît ainsi comme une véritable rupture au regard du développement du secteur aérien suisse : épargné par les bombardements lors du conflit et doté d'infrastructures modernes permettant l'atterrissage d'avions de toutes tailles, l'aéroport de Genève s'inséra rapidement dans le réseau aérien international³³ – ce dont témoigne, par exemple, l'expansion de Swissair qui réalisait en 1947 son premier vol intercontinental en reliant Genève à New-York.

³² Soit un modèle d'avion construit par les entreprises détenues par Henry Potez, un des avionneurs français les plus importants de la décennie 1930.

³³ En 1946, la piste de Genève-Cointrin est la plus longue de Suisse, devançant ses rivales suisse-allemandes de Dübendorf (ZH) et de Bâle, alors que l'aéroport de Kloten (ZH) est en cours de construction.

Durant cette période d'essor, hormis les controverses internes à la classe politique à propos des deniers publics nécessaires à son financement (Lescaze, *op. cit.*, pp. 83-90), le secteur de l'aéronautique fut exempt de critiques radicales. Pour nombre de Genevois, il demeurait un objet de fascination, alimenté par les salons et autres expositions qui lui étaient spécialement consacrés ou par la venue d'engins atypiques – à l'image du *Graf Zeppelin*, un dirigeable allemand mesurant plus de 230 mètres de long, qui se posa à Cointrin en septembre 1930 sous les yeux d'une importante foule venue profiter de l'insolite spectacle (Cailliez, 2005c)³⁴. Par ailleurs, en plus des prouesses techniques qui y étaient régulièrement mises en scène, l'aéroport de Genève portait également d'importants enjeux financiers, commerciaux et (géo)politiques, qui s'exprimaient sous la forme d'une compétition non seulement sur la scène nationale, mais également au-delà des frontières. Idéalement située au cœur de l'Europe, la Genève internationale s'érigea ainsi progressivement comme une escale incontournable pour les compagnies aériennes, les diplomates et les hommes d'affaires.

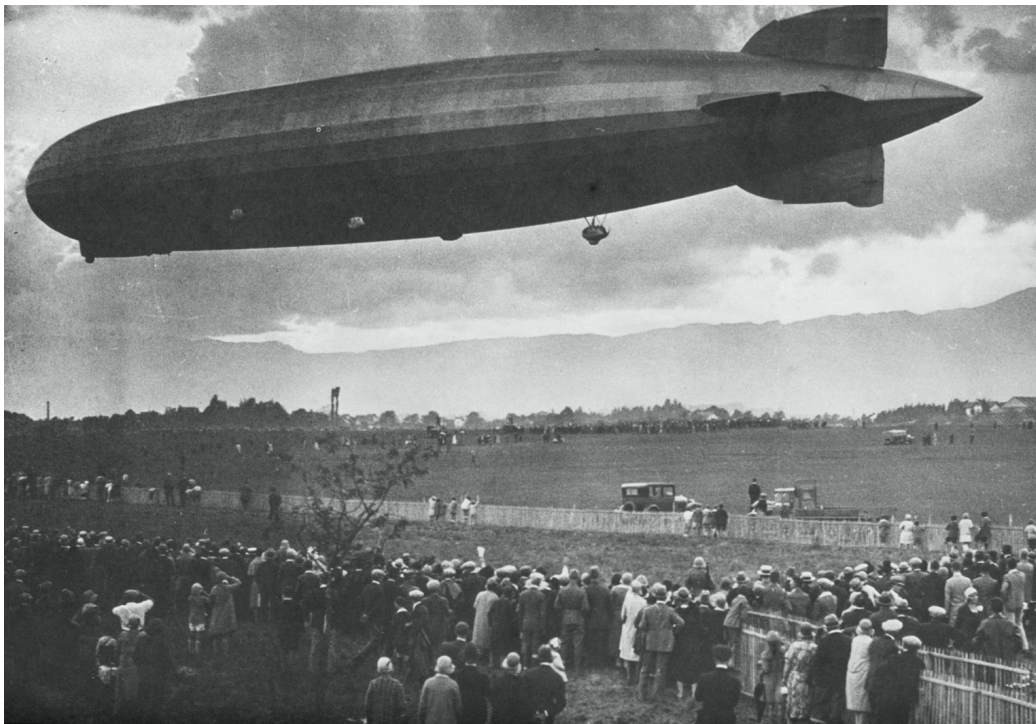


Figure 2. Arrivée du Graf Zeppelin à l'aérodrome de Genève-Cointrin (1930).

Au bord de la piste, alors couverte d'herbe, de très nombreux spectateurs assistent aux manœuvres d'atterrissage de ce prodigieux engin, qui pouvait transporter jusqu'à 24 passagers en plus des 36 membres de l'équipage. Source : Hug (op. cit., pp. 30-31).

³⁴ Plus de 20'000 personnes sont réunies à Cointrin pour cette occasion : « L'attrait de cet événement est à la taille du vaisseau aérien, immense ! » (Cailliez, *ibid.*).

2.2. Les années fastes (1950 à 1970)

La croissance connue par l'aéroport de Genève lors de la décennie précédente se poursuit dans les années 1950 et avec elle l'intensification du nombre de mouvements aériens et de passagers. Par conséquent, des aménagements supplémentaires furent bientôt nécessaires pour s'y adapter, en particulier une nouvelle extension de la piste et l'augmentation des capacités de l'aérogare. En 1957, la piste était désormais bétonnée sur 2'600 mètres, s'étendant sur la commune du Grand-Saconnex. Puis, en 1960, elle fut prolongée encore, jusqu'à atteindre 3'900 mètres (Cailliez, 2005a). Cette dernière extension nécessita d'ailleurs un échange de parcelles entre la France et la Suisse, la piste ne pouvant progresser dans une autre direction que vers l'Est, soit sur des terrains rattachés à la commune française de Ferney-Voltaire. Les coûts de ces travaux pharaoniques s'élevèrent à plusieurs dizaines de millions de francs suisses, tandis que les premiers avions à réaction dédiés au domaine civil – de plus grande capacité et plus rapides que leurs ancêtres, mais également plus bruyants – firent leur apparition dans le ciel genevois. À la même époque, 15 compagnies aériennes étaient actives à Genève et assuraient 46 lignes, alors que la barre du million de passagers annuels était dépassée (*ibid.*). Cette période d'effervescence fut couronnée par l'inauguration de la nouvelle aérogare en mai 1968, conçue pour accueillir jusqu'à 5 millions de passagers par an. Sa capacité était alors estimée suffisante jusqu'aux années 2000 ; cependant, rien qu'au cours de l'année 1969, elle sera déjà visitée par 2,5 millions de voyageurs.

Au cours de cette période de rapide extension, le secteur de l'aviation semblait toujours autant fasciner les foules, à l'instar de la popularité dont jouissait la Section de Genève de l'Aéro-club de Suisse, où « Toute une génération, sevrée de pilotage, mais passionnée par les exploits aériens des combats de la Seconde Guerre Mondiale, est désireuse d'acquérir son brevet. » (Lescaze, *op. cit.*, p. 183). De fait, « Entre 1946 et 1959, les avions de l'école de pilotage accompliront plus de 25'000 heures de vol et plus de 250 pilotes auront été formés. » (*ibid.*). Cet engouement se devine également dans le succès rencontré par le grand meeting aérien organisé à Genève-Cointrin les 25 et 26 juin 1955 pour célébrer les 50 ans des débuts de l'aviation helvète, auquel assistèrent près de 150'000 curieux (Cailliez, 2006b). On y admira une centaine d'appareils en tout genre – des plus classiques jusqu'aux ballons, patrouilles acrobatiques et autres hydravions amphibies – venus de 8 pays différents spécialement pour l'occasion. Pour autant, les relations entre l'aéroport et ses riverains allaient se détériorer dès la fin des années 1960.



Figure 3. *Grand meeting aérien de 1955.*

On devine sur cette photographie le public venu nombreux pour assister au 50^e anniversaire de l'aviation suisse. Différents modèles d'aéronefs sont disposés aux abords de la piste – laquelle, au milieu des années 1950, mesure 2,6 kilomètres de long. Elle sera prolongée de plus d'un kilomètre supplémentaire au début des années 1960. Source : Hug (op. cit., pp. 64-65).

2.3 Les premières mobilisations (1970 à 2000)

À l'aube des années 1970, du fait de l'augmentation ininterrompue du nombre d'avions, de voyageurs et du fret, l'aéroport de Genève semblait se rapprocher peu à peu des limites physiques du territoire sur lequel il était situé, la piste ne pouvant être étirée indéfiniment – et ce d'autant plus que les quartiers situés en périphérie de l'aéroport s'étaient eux aussi fortement développés³⁵. En une trentaine d'années, la longueur de la piste goudronnée avait été multipliée par dix, pendant que le nombre de passagers était multiplié par plus de cinq. Et selon le Conseil d'État, ces tendances semblaient devoir se poursuivre dans les décennies futures : « De 102'000 mouvements d'avion en 1969, on passerait à 125'000 mouvements en 1980 et de 2'496'000

³⁵ À l'instar de la cité satellite de Meyrin, construite dans les années 1960, distante de quelques centaines de mètres du Nord de la piste.

passagers, on atteindrait 6'300'000 la même année³⁶. Quant au tonnage de fret, son accroissement serait encore plus foudroyant, puisqu'il passerait de 23'700 tonnes en 1969 à 120'000 tonnes en 1980. » (Lescaze, *op. cit.*, p. 204). Dès lors, comment s'adapter à ces scénarios ?

Une des solutions alors évoquées pour doubler les capacités de l'aéroport à long terme consistait en la construction d'une seconde piste d'atterrissage, en parallèle de la piste historique – les deux pistes devant être reliées entre elles par un couloir où serait installé une nouvelle aérogare. C'est le projet connu sous le nom de « piste en baïonnette » (Cailliez, 2006a). Celle-ci menaçait de traverser les communes de Collex-Bossy et de Versoix, pour s'étendre jusqu'à Mies, en terres vaudoises. Jamais réalisée, cette piste en baïonnette fut l'objet d'importantes mobilisations de la part des habitants des communes concernées ; événements qui conduisirent, en 1970, à la création de l'Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG), tandis que de l'autre côté de la frontière, l'Association gessienne des riverains de l'aéroport de Genève (AGRAG) voyait le jour. C'est à cette période, alors que l'aéroport réclamait de nouveaux investissements pour moderniser ses infrastructures, que le débat s'ouvrit sur la protection de la population contre les nuisances, en particulier les pollutions atmosphériques et sonores. En clair, c'est au cours de ces années charnières que l'aéroport commença à être perçu par certains riverains, inquiets de son évolution, comme une source de maux environnementaux manifestes, à laquelle ils étaient surexposés.

Toutefois, ces voix contestataires ne réclamaient aucunement l'arrêt pur et simple de l'exploitation de l'aéroport, ni même un gel de sa croissance : « tout en posant comme règle générale qu'ils ne sont pas opposés au développement de l'aviation civile, les adversaires [de l'aéroport] estiment que le développement de Cointrin doit être envisagé dans le cadre d'une étude portant à la fois sur les aspects économiques et sur les nuisances subies par les populations des zones d'habitations concernées. » (Lescaze, *op. cit.*, p. 209). Autrement dit, il s'agissait de rapporter les bénéfices économiques aux coûts environnementaux et sanitaires engendrés par l'aéroport. Dès lors, il n'allait plus de soi pour l'entier de la population du canton que le secteur de l'aviation devait poursuivre sa croissance phénoménale sans aucune espèce de contrôle citoyen.

³⁶ Un mouvement décrit l'atterrissage ou le décollage de tous types d'aéronefs confondus. En termes de circulation aérienne, une arrivée et un départ sont donc comptabilisés comme deux mouvements.



Figure 4. *Vue aérienne de l'aéroport (1966).*

Tandis que les travaux de modernisation de l'aéroport poursuivent leur cours, les communes riveraines se développent elles aussi. Vue du ciel, cette progression de l'urbanisation à proximité directe de la piste d'atterrissage est patente. Sur cette photographie, on discerne en arrière-plan la cité satellite de Meyrin et ses nombreux immeubles, prévus pour accueillir plusieurs dizaines de milliers d'habitants. Source : Hug (op. cit., pp. 182-183).

C'est dans ce contexte de tensions qu'en 1970 un référendum fut lancé contre un nouveau crédit de 48,5 millions de francs accordé à l'aéroport par le Grand Conseil genevois : en un demi-siècle d'existence, c'était la première fois que la question du développement de l'aéroport était directement soumise à l'opinion du peuple. Après une intense campagne, le crédit fut finalement accepté par la population, le 7 février 1971, à une courte majorité de quelques centaines de voix, soit 0,5% des votes (*ibid.*, pp. 216-217). Les résultats de la votation révélèrent que les communes riveraines, imitées par la ville de Genève, s'étaient massivement prononcées en défaveur de la ligne de crédit ; tandis que les communes les plus éloignées de l'aéroport y avaient été davantage favorables.

Se dessina ainsi une ligne de fracture à l'échelle du canton, opposant la Rive droite à la Rive gauche du Rhône, fracture sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir au chapitre suivant. L'infime écart en faveur de l'aéroport dans les urnes fragilisa considérablement sa légitimité sur la scène publique : l'imaginaire qui accompagnait Cointrin n'était plus uniquement celui de l'infinie conquête du ciel.

À la suite du résultat on ne peut plus serré du référendum de 1971, le projet de piste en baïonnette fut abandonné par les autorités genevoises, lesquelles envisagèrent alors de bétonner la « piste B » de l'aéroport, là encore dans l'objectif de fluidifier le trafic aérien. Cette piste annexe, demeurée herbeuse, était alors réservée à la petite aviation et située à un peu moins de 200 mètres de la piste principale en direction du Nord. Ce projet provoqua de nouvelles mobilisations, cette fois-ci au sein de la population meyrinoise, qui s'opposa en 1973 à ces travaux dont les impacts étaient jugés néfastes en termes de qualité de vie, dans la mesure où seul un demi-kilomètre séparait cette piste secondaire des premières habitations. Une pétition, forte de 2'388 signatures, demanda expressément aux autorités cantonales de « renoncer à toute extension ou aménagement de la piste B existante. » (*ibid.*, p. 222). Là-aussi, les revendications des pétitionnaires s'inscrivirent dans une forme de compromis entre la nécessité de garantir la pérennité de l'aéroport de Genève dans le long terme, considérée comme un gage de bonne santé économique pour les communes avoisinantes, tout en réclamant que les intérêts des riverains soient mieux pris en compte. Une tension perceptible dans l'extrait suivant :

« les pétitionnaires se positionnent d'emblée comme favorables à l'aviation commerciale et aux vols charter, et reconnaissent qu'un net progrès a pu être constaté dans les vols de nuit. Ils souhaitent toutefois que les compagnies utilisant des appareils bruyants comme la Caravelle soient contraintes d'adopter de nouveaux modèles plus silencieux. Ils constatent que la commune [de Meyrin] souffre de la présence de l'aéroport, dont les nuisances n'épargnent pas certaines écoles, mais reconnaissent qu'une partie de la population meyrinoise travaille et vit de l'aéroport, ce qui profite à l'économie communale. » (*ibid.*).

À partir de cette époque, durant laquelle les préoccupations environnementales firent progressivement leur apparition sur le devant de la scène publique, les controverses allaient accompagner les évolutions futures de l'aéroport de Genève. À l'instar d'une nouvelle pétition franco-suisse lancée en 1976 demandant, d'une part, que l'aviation légère soit limitée durant le week-end et les jours fériés et, d'autre part, que les vols commerciaux de nuit soient réduits de façon à préserver le sommeil des riverains (*ibid.*, p. 227). Ces demandes n'émanaient plus uniquement de citoyens suisses, mais de personnes domiciliées non loin de la frontière, dans les communes françaises de Moëns, Prévessin et Ferney-Voltaire.

Au fur et à mesure de ses développements successifs, l'aéroport de Genève élargit simultanément le périmètre géographique des maux environnementaux qu'il engendrait : d'une source de nuisances relativement localisée, il se transforma progressivement en un problème d'environnement à portée régionale. Les différentes mobilisations citoyennes évoquées ci-dessus sont ainsi l'expression d'une conflictualité nouvelle, au sein de laquelle les acteurs de la société civile – tout particulièrement les associations de riverains – jouent un rôle central de contre-pouvoir et de contre-expertise.

Pour répondre aux critiques de plus en plus nombreuses émises à l'encontre du trafic aérien, l'Association en faveur de l'aéroport de Genève-Cointrin (AGC) fut créée à la fin de l'année 1974 par des responsables de compagnies aériennes, des cadres de l'industrie genevoise et des représentants des mondes touristique et hôtelier (Hug, *op. cit.*, p. 186). Son objectif premier était de « démontrer et conforter *l'importance vitale* d'un outil aéroportuaire moderne et performant pour les activités socio-économiques de Genève et de toute sa région. »³⁷ (*Active depuis 1974!*, s. d.). Ainsi, dès 1976, l'AGC publiait un bulletin biannuel à plusieurs milliers d'exemplaires, le *Genève Cointrin Panorama*, où étaient détaillés les liens réputés très étroits entre l'activité aéroportuaire et la bonne santé économique de la région genevoise, voire de la Suisse romande toute entière.

En 1979, tandis que l'aéroport était visité par 4,6 millions de passagers, les autorités genevoises publièrent un programme, *Horizon 1990*, qui promettait une approche globale du développement des infrastructures aéroportuaires. Les scénarios conçus dans ce cadre-là estimaient que le nombre de passagers annuels dépasserait les 9 millions à la fin de la décennie suivante, tandis que les mouvements d'avions augmenteraient eux aussi – de 73'400 en 1980 jusqu'à 91'600 dix ans plus tard (Lescaze, *op. cit.*, p. 237). Cependant, grâce à une nouvelle génération d'avions gros-porteurs, le nombre de passagers par vol pourrait augmenter significativement, sans que le nombre de mouvements ne suive une tendance à la hausse identique³⁸.

³⁷ Nous soulignons.

³⁸ D'une certaine façon, cet argument d'un possible « découplage » entre progression de l'activité et limitation des nuisances préfigure les débats qui animeront la question de la « croissance verte » dans les années 2010.

Ces nouveaux modèles d'avions n'en nécessitaient pas moins une profonde révision des infrastructures existantes – par exemple l'agrandissement des salles d'embarquement, l'amélioration du tri-bagages, de l'aire de trafic ou de la gestion de l'utilisation de la piste, de façon à ce que les avions quittent cette dernière le plus rapidement possible une fois au sol – pour une facture estimée à 156 millions de francs suisses. À cette somme considérable s'ajoutaient 65 millions pour la rénovation de la piste et 10 millions pour d'autres adaptations jugées indispensables. Ce sont donc des investissements à hauteur de quelques 230 millions de francs suisses qui furent mis à l'étude à la fin des années 1970. Deux mois plus tard, dans le sens des mobilisations de riverains qui avaient ponctué la décennie, *Horizon 1990* incorporait à son programme un crédit de 30 millions supplémentaires pour la construction d'infrastructures dédiées à la lutte contre le bruit et à l'amélioration de la sécurité de l'aéroport.



Figure 5. *L'aéroport de Genève au début des années 1980.*

L'aérogare est désormais entourée d'infrastructures massives, en particulier le réseau autoroutier et les différents parkings. En haut à gauche de l'image, on aperçoit la commune française de Ferney-Voltaire, séparée de la piste par un mince rideau d'arbres. Source : Hug (op. cit., pp. 112-113).

Ces différents chantiers débutèrent finalement au milieu des années 1980, tandis que le seuil des 5 millions de passagers était franchi et que la zone aéroportuaire était reliée au centre-ville de Genève grâce à une liaison ferroviaire, inaugurée en 1987. À cette occasion, les halls de départ et d'arrivée, tout comme le tri des bagages, furent modernisés et une nouvelle halle de fret, capable de traiter jusqu'à 100'000 tonnes de marchandises par an, fut mise en service. Mais les critiques portées au développement de l'aéroport ne cessèrent pas pour autant et se cristallisèrent dans un nouveau référendum opposé à des investissements supplémentaires, destinés à l'extension de l'aérogare et à la croissance du trafic. C'est ainsi que le 9 septembre 1991, exactement vingt ans après le premier référendum, la population réitéra sa confiance en son aéroport, cette-fois à une large majorité de 70% des voix (*ibid.*, p. 267). Fait marquant, toutes les communes, y compris les plus impactées par les nuisances sonores et la pollution, acceptèrent ces nouveaux crédits.

Deux ans après cette seconde expérience démocratique traversée par l'aéroport, le Parlement genevois adopta une loi modifiant le statut juridique de ce dernier, de façon à lui octroyer davantage d'autonomie. C'était la naissance officielle de *l'établissement public autonome Aéroport International de Genève*. En effet, depuis sa fondation au début des années 1920, « l'aéroport dépendait directement de l'État de Genève, plus précisément du Département de l'économie publique ». Une situation qui impliquait que « pour chaque décision importante, et notamment lorsqu'il s'agissait d'accorder des crédits d'investissement, un vote devait avoir lieu au Grand Conseil. »³⁹ (Roy, *op. cit.*, p. 20). De fait, les activités de l'aéroport impactaient jusqu'alors directement le budget de l'État, les investissements équivalaient donc à de la dette publique et devaient être débattus dans l'enceinte du Parlement. En revanche, en conférant, à partir du premier janvier 1994, le statut d'« établissement de droit public » à l'aéroport, on s'assurait que le financement de celui-ci soit effectué en interne, à partir de ses ressources propres.

Dans cette nouvelle configuration juridique, « l'État de Genève conserve la propriété du terrain et des bâtiments de l'aéroport, mais il en confie l'exploitation et l'adaptation à l'Établissement, qui est doté de l'autonomie financière. » (*ibid.*). Si la gouvernance de l'aéroport ne s'affranchit pas entièrement du politique – dans la mesure où les membres qui composent son conseil d'administration sont désignés par le Conseil d'État, le Grand Conseil, le personnel, les communes riveraines, les cantons romands ainsi que les départements français

³⁹ Et le résultat de ce vote, nous l'avons vu, pouvait faire l'objet d'un référendum populaire.

de l'Ain et de la Haute Savoie⁴⁰ – il n'en demeure pas moins que, à travers ce nouveau statut, elle prit ses distances avec le pouvoir législatif, qui n'avait plus désormais à se prononcer sur la nature des investissements consentis par l'aéroport.

Au tournant du siècle, l'aéroport de Genève poursuivait sa politique de développement mais, à la différence des périodes précédentes de son histoire, il s'était heurté à plusieurs reprises à des formes de résistances populaires, incarnées en premier lieu par les doléances exprimées par les populations riveraines, de plus en plus sévèrement impactées par l'augmentation du trafic aérien. Malgré la création en 1994 d'une *commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien* – avec pour principale mission de « permettre les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines, les associations de protection de l'environnement et les utilisateurs » (Loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG), 1993) – le vécu environnemental des riverains fut le plus souvent occulté par le rayonnement économique, politique voire culturel, exercé par l'aéroport. De surcroît, la plus grande autonomie accordée à ce dernier diminua d'autant plus les leviers institutionnels dont disposaient les Genevois pour influencer sur cette institution : l'outil du référendum, permettant de contester des décisions prises par les autorités cantonales, fut remplacé par les avis consultatifs des membres de la commission mentionnée ci-dessus.

En un quasi mouvement de balancier, la progression de l'économie s'est ainsi accompagnée de l'affaiblissement des contrepoids démocratiques existants – qui, d'une certaine façon, l'entravaient dans sa marche en avant. Ce mouvement a cependant produit des effets très concrets chez les populations riveraines, aussi bien au regard des nuisances engendrées par la hausse du trafic aérien que de la perte de leur souveraineté politique. En définitive, la spécificité d'une infrastructure comme celle de l'aéroport de Genève, située à proximité directe d'un important bassin de population, est sans doute de permettre aux riverains de faire l'expérience sensorielle et politique de son évolution : les transformations induites par la progression économique ne sauraient être dissimulées, puisque ressenties au quotidien par les riverains.

⁴⁰ Le conseil d'administration comprend un membre de chaque parti représenté au Grand Conseil ; sept de ses membres sont désignés par le Conseil d'État ; les chefs des départements de l'économie publique des cantons romands ainsi que les communes riveraines (de Meyrin et du Grand-Saconnex) en désignent deux chacun ; tandis que trois sont nommés par le personnel et, finalement, un seul par les départements français susmentionnés (Loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG), 1993).



Figure 6. *Vue aérienne des travaux d'agrandissement de la piste (1957).*

Cette image illustre bien la profondeur de l'impact exercé par les infrastructures aéronautiques, au fil des décennies, sur le milieu naturel dans lequel elles s'inscrivent. L'histoire de l'aéroport de Genève est peut-être avant tout celle de l'anthropisation brutale d'un espace social-naturel – et des formes de résistance qui se sont élevées à l'encontre de ce mouvement. Source : Hug (op. cit., pp. 90-91).

2.4 « Avions, toujours plus, pour quoi faire ? »⁴¹

Le début du 21^e siècle marque une importante rupture structurelle dans le mode de fonctionnement de l'aéroport de Genève : Swissair fait faillite en octobre 2001, et avec elle c'est le modèle de l'aviation publique suisse qui périclité. L'espace libéré est rapidement investi par des compagnies aériennes dites « low-cost », qui se partagent depuis lors la majorité des parts de marché des vols au départ de Genève-Cointrin (Cailliez, 2005a). Le développement des infrastructures s'est poursuivi malgré tout, notamment avec la rénovation du pavillon dédié aux gros-porteurs et l'inauguration de nouvelles salles d'embarquement : « chaque année voit

⁴¹ Cette expression fait référence au titre du livre publié par la CARPE et l'ARAG à l'occasion de l'initiative 163 (op. cit.).

l'achèvement de certains travaux et équipements et le début de nouveaux travaux. L'aéroport est devenu un chantier *perpétuel*, afin de rester à niveau. »⁴² (Lescaze, *op. cit.*, p. 285). Le nombre de passagers annuels a lui aussi continuellement progressé, s'élevant à 9 millions au milieu des années 2000, puis à 11,5 millions en 2008.

En 2006, un nouveau référendum populaire faisait l'objet d'un vote. Cette fois-ci, son enjeu consistait à transférer la propriété des bâtiments et des installations aéroportuaires de l'État à l'aéroport, pour un montant de quelque 150 millions de francs, tandis que le terrain lui-même demeurait une possession étatique. Très technique, l'opération était réputée améliorer les capacités financières de l'aéroport sur les marchés financiers. Par ailleurs, le texte en question prévoyait que l'aéroport verse un revenu régulier à l'État, une « rente de superficie », en plus de la moitié de ses bénéfices nets annuels (Lescaze, *ibid.*, p. 289). Ce transfert d'actifs, que les référendaires concevaient comme une première étape vers une future privatisation complète des installations aéroportuaires, sera accepté par plus de 60% des Genevois le 17 juin 2007. Ce troisième succès dans les urnes a pu être interprété comme le renouvellement de la confiance accordée par les citoyens à leur aéroport, symbole d'un lien définitivement débarrassé de ses dimensions les plus conflictuelles. C'est dans cette perspective que Bernard Lescaze pouvait clore son *Histoire de l'aéroport de Genève*, publiée en 2009, par une *happy end* des plus enthousiastes :

« Des relations apaisées, telle est la constatation qu'il convient de faire, à la fin de la première décennie du XXI^e siècle [...] les nuisances de la route sont aujourd'hui bien plus prégnantes que celles des avions. Les appareils les plus modernes sont les moins bruyants et les moins gourmands en kérosène. Les riverains ont été indemnisés, ou sont partis. Les violentes polémiques des années 1970-1990 semblent lointaines, comme une guerre oubliée. » (*ibid.*, p. 293).

Ainsi, fallait-il en conclure à la « fin de l'Histoire » de l'aviation genevoise ? À une relation symbiotique entre des installations aéroportuaires toujours plus vastes et un environnement social et physique toujours mieux pris en compte ? Les controverses, en particulier l'initiative populaire *Pour un pilotage démocratique de l'Aéroport de Genève*, qui ont fait irruption sur la scène publique lors de la décennie suivante vont à l'encontre de cette thèse irénique. Afin d'appréhender le contexte immédiat dans lequel se sont déployées ces nouvelles mobilisations, il nous faut porter notre regard sur l'élaboration d'un document administratif bien précis, le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) relatif à l'aéroport de Genève.

⁴² Nous soulignons.

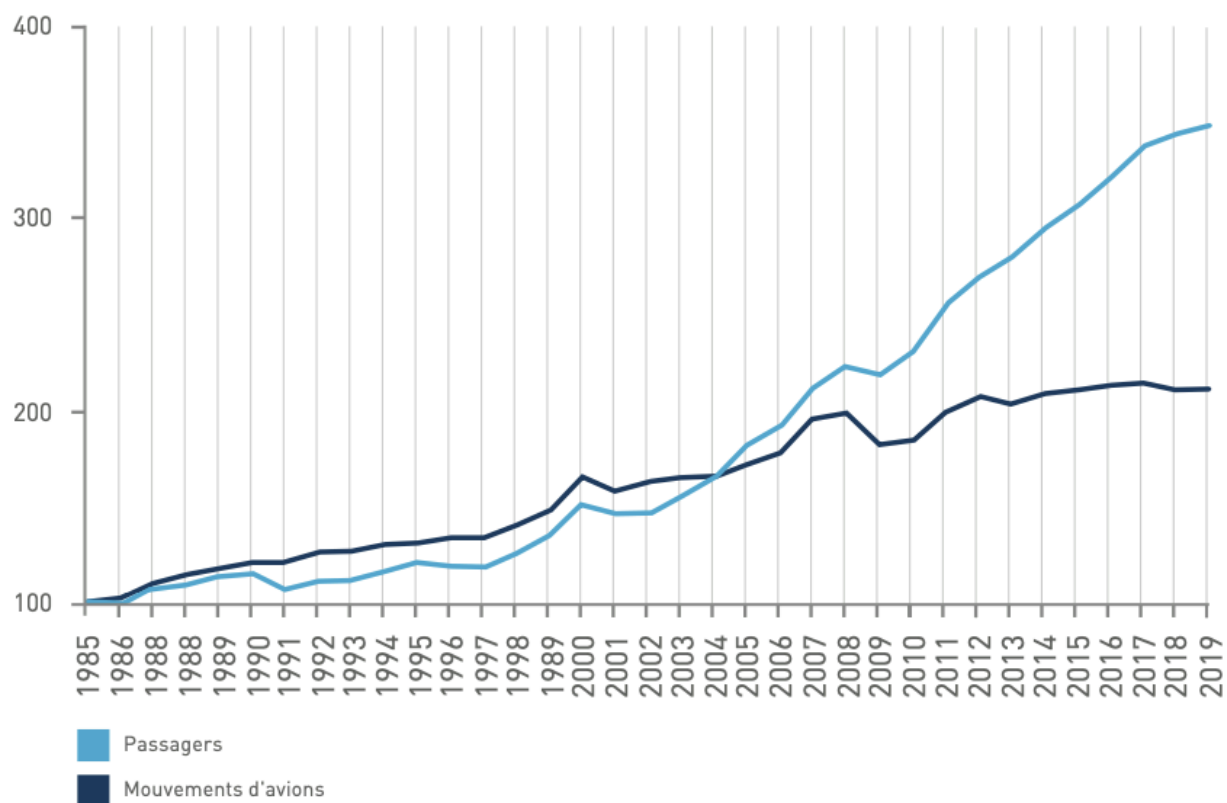


Figure 7. Évolution du nombre de passagers et de mouvements d'avions commerciaux entre 1985 et 2019.

En 1985 (base 100 sur le graphique), près de 5 millions de passagers empruntaient annuellement l'aéroport de Genève ; ils étaient 17,9 millions 35 ans plus tard. Si les mouvements d'avions n'ont pas suivi la même progression que le nombre de passagers, cela tient en grande partie aux meilleurs taux de remplissage d'appareils dotés de plus grandes capacités de transport. Source : Rapport annuel de l'aéroport de Genève (2019, p. 17).

Le PSIA est un document rédigé par le personnel technique de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) à Berne : à chacune des installations aéronautiques suisses correspond une « fiche » qui lui est propre, dans laquelle sont définis « les conditions générales de l'exploitation, le périmètre de l'aérodrome, l'équipement, l'exposition au bruit, ainsi que des éléments de protection de la nature et du paysage. [Cette fiche] délimite aussi la marge de manœuvre cantonale en matière d'aménagement du territoire, notamment en lien avec la protection contre le bruit. » (OFAC, s. d.-b). Autrement dit, il s'agit d'un « instrument de planification et de coordination » (*ibid.*), d'un cadre de référence dont dispose la Confédération pour administrer à moyen terme – à l'horizon 2030 en l'occurrence – le secteur de l'aviation civile suisse.

Dès lors, c'est au sein de ce cadre de référence, approuvé par le Conseil Fédéral⁴³, qu'est envisagé le développement des aéroports suisses et, par là même, le degré d'exposition aux nuisances enduré par les populations riveraines. Soit des décisions lourdes de conséquences : « Ce document est capital. Il fixe les futures orientations de l'Aéroport, définit le trafic attendu et permet d'adapter les infrastructures. En clair, l'avenir s'écrit aujourd'hui. Et la question est de savoir qui tiendra la plume. » (Bernet, 2015).

Il s'avère que c'est sur la base d'une étude réalisée en 2014 par le bureau *Intraplans* (*op. cit.*) qu'a été établi le PSIA genevois. Cette étude, disposant d'un vaste jeu de données empiriques⁴⁴, est fondée sur l'hypothèse que, d'ici 2030, la croissance économique et démographique se poursuivra dans le canton de Genève et les régions avoisinantes, tandis que le contexte politique général y demeurera inchangé. Dans ces conditions, les auteurs en concluent que le nombre de passagers annuels à Genève devrait atteindre le seuil des 25 millions autour de 2030, pour quelque 235'000 mouvements, tous types d'appareils confondus. C'est-à-dire, comme le reconnaissait Robert Deillon, alors directeur de l'aéroport, approximativement un décollage ou atterrissage toutes les 90 secondes entre 6 et 22 heures (Etienne, 2015). Si ces pronostics ne sont pas considérés comme des objectifs à atteindre *per se*, ils préfigurent néanmoins la direction générale dans laquelle doivent s'inscrire le développement et les investissements futurs de l'aéroport : celle d'une croissance du nombre de vols et de passagers.

Dans ce contexte, le PSIA enjoint l'aéroport de Genève à « répondre à la demande du trafic aérien dans le respect des principes du développement durable. » (OFAC, 2018, p. 17). Par conséquent, selon l'OFAC, les prescriptions inscrites dans le PSIA

« représentent un équilibre entre la nécessité de disposer d'un aéroport performant et le souci de limiter au maximum les nuisances du trafic aérien pour la population et l'environnement. Elles sont le résultat d'une pondération entre les impératifs sociaux, économiques et écologiques ainsi qu'entre les différents points de vue. Cette fiche est le fruit d'un travail de coordination étroit entre les partenaires que sont la Confédération, le canton de Genève et l'aéroport de Genève. » (OFAC, s. d.-a).

⁴³ Précisons ici que l'adoption de la fiche PSIA par le Conseil Fédéral n'est pas sujette à recours. Le projet de fiche fait certes l'objet d'une consultation des autorités cantonales et, par la suite, les citoyens sont invités à faire des remarques à l'OFAC dans le cadre d'un processus d'*information-participation* ; mais les Parlements fédéraux et cantonaux ne sont pas parties prenantes (Carpe & Arag, 2018, pp. 130-131).

⁴⁴ Parmi lesquelles les données socio-économiques récoltées par l'Office fédéral de la statistique, l'aéroport de Genève et les compagnies aériennes.

En somme, dans la droite ligne des préceptes du développement durable, le PSIA se propose de concilier les intérêts économiques, sociaux et environnementaux en présence ; le tout dans une démarche participative incluant les autorités fédérales et cantonales, ainsi que la direction de l'aéroport (ce qui, de fait, exclut les riverains). Par quels moyens concilier un mouvement aérien toutes les 90 secondes avec le respect de la population et de l'environnement ? Examinons tour à tour les deux termes de cette délicate équation.

D'un côté, pour répondre aux pronostics de hausse du trafic aérien, le PSIA envisage « d'augmenter la capacité déclarée de la piste de 40 à 47 mouvements [...] par heure (aviation commerciale et aviation générale). » (OFAC, 2018, p. 15). Il s'agit ici de réaliser des gains d'efficacité en maximisant le nombre d'avions autorisés à emprunter la piste genevoise – ce essentiellement grâce à la construction de sorties rapides et d'une voie de circulation supplémentaire permettant de rallier la piste principale. Dans cette même optique d'efficacité, la piste en herbe doit être remplacée par une nouvelle aire de trafic et des infrastructures d'accueil des passagers additionnelles. En clair, les infrastructures de l'aéroport doivent être adaptées aux anticipations de hausse du trafic aérien, de façon à garantir sa compétitivité économique.

De l'autre côté, le PSIA spécifie certes qu'il « convient de limiter préventivement l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement », mais il ajoute ensuite que « les mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre si tant est qu'elles soient économiquement supportables. » (*ibid.*, p. 18). C'est donc un principe de hiérarchisation des priorités qui guide le cadre de référence prescrit par l'OFAC, celui de la primauté des intérêts économiques sur les préoccupations environnementales. Ces dernières peuvent être prises en compte à l'unique condition qu'elles ne contreviennent pas aux *desiderata* des lois de l'offre et de la demande qui s'expriment sur le marché de l'aéronautique. Le document poursuit dans le même esprit : « concrètement, les émissions de bruit et de substances polluantes doivent être limitées à la source, ainsi qu'en optimisant les flux de trafic et les procédures d'exploitation, en instaurant des redevances incitant à exploiter des aéronefs plus silencieux et moins polluants. » (*ibid.*). Plutôt que de fixer des seuils de nuisances impératifs, qui ne sauraient être enfreints sous peine de sanctions, le PSIA promeut un système de prix incitatif dont l'ambition est de guider les compagnies aérienne et l'aéroport vers l'adoption de comportements plus vertueux. De fait, il n'est pas question dans ce texte de trouver un « équilibre », supposant une forme d'égalité, entre dimensions économiques et environnementales ; mais plutôt de soumettre les secondes aux prérogatives des premières.

Le caractère économiciste du PSIA s'incarne tout particulièrement dans les mesures qu'il consacre au bruit et à la pollution de l'air. En ce qui concerne la première de ces nuisances, le PSIA délimite deux courbes d'exposition au bruit, à moyen et long terme. L'une fixe un seuil de bruit maximal auquel doit se conformer l'aéroport ; tandis que l'autre, qui représente l'horizon 2030, doit permettre une diminution globale de l'exposition au bruit. Le calcul de ces courbes inclut le nombre de mouvements annuels d'une part, et la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps ainsi que les routes de vol empruntées par les aéronefs d'autre part (*ibid.*, p. 27). Dans la mesure où le nombre de ces derniers est estimé à la hausse, la diminution de l'exposition au bruit en 2030 repose en grande partie sur les éventuels progrès techniques réalisés sur les machines d'ici-là. Dans ce cadre, le PSIA précise qu'en cas de dépassement notable et durable du seuil d'exposition au bruit admissible⁴⁵, « les services fédéraux compétents, après consultation des cantons concernés, prennent les mesures qui s'imposent pour atténuer l'exposition au bruit. » (*ibid.*, p. 20). Pour autant, « au cas où ces mesures se révéleraient impraticables pour des questions d'ordre *technique, opérationnel ou économique*, l'exploitant proposera un nouveau bruit admissible (allègements) dans le cadre d'une procédure administrative en vertu de la loi sur l'aviation. »⁴⁶ (*ibid.*).

Un raisonnement similaire prévaut en ce qui concerne la pollution de l'air induite par les aéronefs. En parallèle des mesures de réduction de cette nuisance mises en place par la direction de l'aéroport – parmi lesquelles l'électrification des bus qui transportent les passagers sur le tarmac, la valorisation des transports publics permettant de rejoindre le site ou la gestion énergétique des infrastructures – il est précisé dans le PSIA qu'« une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. » (*ibid.*, p. 25). À plus long terme, « il y a lieu de veiller à ce que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air puissent être respectées moyennant l'application d'un plan de mesure de l'aéroport respectivement du canton. » (*ibid.*).

⁴⁵ Une telle situation est définie comme le dépassement, durant au moins 3 ans consécutifs, de 1 décibel ou plus par rapport à la limite initialement fixée.

⁴⁶ Nous soulignons.

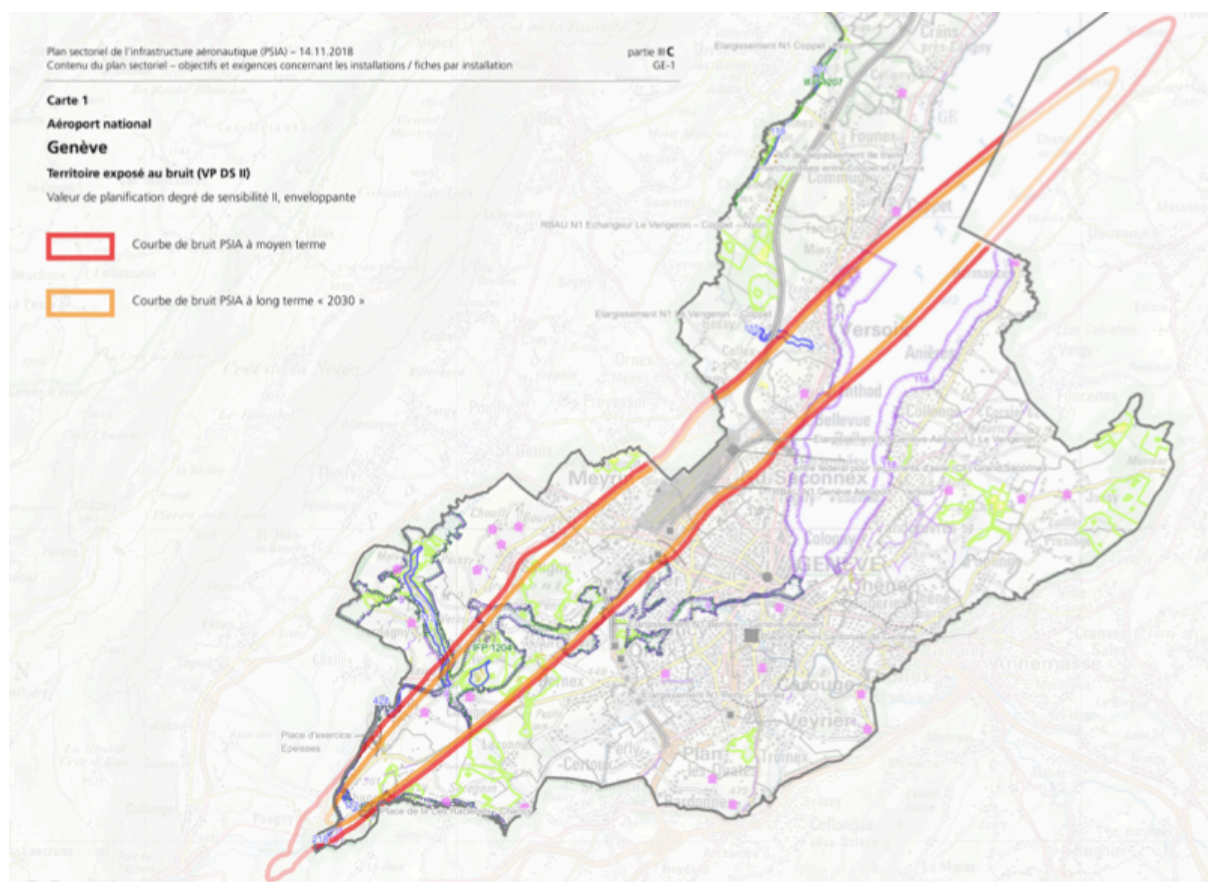


Figure 8. Les deux courbes délimitant le territoire exposé au bruit.

En rouge, la courbe de bruit à moyen terme ; en orange, celle de long terme, plus resserrée, symbolisant l'horizon 2030. Cette infographie donne un bon aperçu de la répartition spatiale des nuisances sonores produites par le trafic aérien à Genève et, au-delà, en France voisine. Source : OFAC (2018, p. 41).

Ces deux exemples dénotent les contradictions qui opposent les différents objectifs promus par le développement durable. La fiche PSIA consacrée à l'aéroport de Genève entérine l'état de fait suivant : si les intérêts économiques du secteur de l'aéronautique sont menacés par une quelconque norme favorable aux arguments sociaux et écologiques, il suffit de la modifier de telle sorte qu'elle perde son caractère contraignant. À défaut de tenir compte de la réalité matérielle du phénomène, il demeure possible de modifier son statut administratif. Il nous faut aussi souligner que les enjeux relatifs au bruit et à la pollution subis par les riverains de l'aéroport de Genève ne sauraient à eux seuls épuiser la complexité des discussions qui ont entouré la publication du PSIA. Si nous avons fait le choix de nous concentrer sur ces deux aspects en particulier, c'est en raison de la place centrale qu'ils occupent dans le problème d'environnement ici étudié – nous aurons l'occasion d'y revenir au chapitre suivant.

Au terme de ce détour historique, il nous est possible d'appréhender les mutations matérielles et politiques qui ont entouré l'aéroport de Genève comme un *continuum* : les profondes transformations de l'espace à Cointrin s'inscrivent non seulement dans un mouvement global – l'essor de l'aviation, des Guerres Mondiales et de la place centrale occupée par la ville de Genève dans le commerce et la diplomatie internationale – mais aussi dans des événements plus régionaux – à l'image des premiers vols menés par les pionniers de l'aéronautique suisse, des hommes d'État ayant porté le projet d'un aéroport international ou encore des différentes votations, lors desquelles la population genevoise a pu s'exprimer sur la direction qu'il convenait d'imprimer à cette institution. Cette histoire plurielle, au sens où l'aéroport ne s'est pas développé linéairement et a été investi de différentes significations selon les époques et les groupes d'acteurs concernés, atteste des enjeux de pouvoir et des tensions qui traversent le pilotage d'une telle infrastructure.

En un sens, l'initiative 163, acceptée en 2019 à Genève, signe le retour d'une forme de souveraineté populaire sur le contrôle de l'aéroport et de ses activités, mais aussi sur les espaces avoisinants – où vivent plus de 20'000 genevois, parfois depuis plusieurs générations. L'exposition de plus en plus forte aux décibels et à des taux de pollutions jugés excessifs ont conduit au fil des années à une profonde politisation des questions soulevées par l'aéroport. Ce triptyque – enjeux démocratiques, bruit et pollutions atmosphériques – nous permet d'esquisser, dans le cas de Genève, les contours d'inégalités environnementales dont l'exposition différenciée aux nuisances et le pouvoir d'action sur ces nuisances sont à première vue les deux facettes les plus saillantes. Dans la conception de l'aéronautique défendue par la Confédération et l'aéroport de Genève, en plus d'être tenus à l'écart des débats, les riverains sont délibérément surexposés aux externalités produites par le trafic aérien, au profit des intérêts d'acteurs économiques.

À première vue, cette surexposition peut s'apprécier au regard du différentiel qui oppose les communes situées à proximité directe de la piste à celles plus éloignées, par exemple en termes de décibels ou de particules fines dans l'air. Pour autant, une telle approche, réduite à une production de chiffres, masque le ressenti des personnes qui vivent et composent avec ces nuisances au quotidien. En termes méthodologiques, « On touche là la limite principale de toute approche quantitative de la réalité sociale : elle met entre parenthèse le *vécu* des acteurs sociaux ainsi que le *sens* (affectif, passionnel, intellectuel, politique) qu'il donne à leur situation. » (Bihl & Pfefferkorn, 2008, p. 28). C'est précisément au vécu environnemental des riverains qu'est consacré le troisième chapitre de ce travail.

Chapitre 3. Fragments de vécus environnementaux

Après avoir inscrit le problème d'environnement induit par l'aéroport de Genève dans le temps long du siècle écoulé, ce troisième et dernier chapitre propose de lui apposer un *regard ethnographique*, pour explorer « de plus près » la réalité sociale-naturelle qui le compose, et ce au moyen d'un instrument d'enquête spécifique, celui de l'entretien ethnographique (ou « approfondi »)⁴⁷. Aussi nous faut-il dès à présent nous défaire d'une difficulté de taille, celle du caractère non représentatif des données d'enquête que nous avons patiemment récoltées au fil de nos rencontres. En effet, quel est l'intérêt scientifique de réaliser « uniquement » une dizaine d'entretiens pour traiter d'une thématique aussi complexe ? À l'encontre d'une forme de pensée quantitativiste fondant la statistique comme le plus sûr des instruments de preuve, Stéphane Beaud (1996) fait valoir que « la force heuristique de l'entretien sociologique tient [...] à sa singularité que le sociologue peut faire fonctionner comme cas limite d'analyse, qui lui confère un pouvoir de généralité. » (pp. 233-234). Cette méthode requiert certes d'associer la pratique de l'entretien à une véritable logique d'enquête, mais dès lors que ce critère est respecté, il devient possible de « faire apparaître la cohérence d'attitudes et de conduites sociales, en inscrivant celles-ci dans une histoire ou une trajectoire à la fois personnelle et collective. » (*ibid.*, p. 234). En définitive, chaque entretien est l'occasion d'une rencontre, d'une interaction lors de laquelle enquêteur et enquêté sont engagés de concert dans une relation sociale inédite qui prendra fin au terme de la discussion. De ce fait, « un entretien approfondi ne prend sens véritablement que dans un "contexte", en fonction du lieu et du moment de l'entretien. » (*ibid.*, p. 236).

C'est pourquoi notre démarche ne consiste pas à fournir une image représentative de l'opinion de l'ensemble de la population genevoise quant au développement de l'aéroport ; bien au contraire, il s'agira dans les pages qui suivent de porter notre attention sur un nombre limité de témoignages à même de traduire le ressenti et les émotions de personnes qui sont exposées aux nuisances décrites dans le chapitre précédent et qui se sont mobilisées lors de l'initiative *Pour le pilotage démocratique de l'Aéroport urbain de Genève*. Cependant, avant de nous consacrer au compte rendu de notre enquête, il nous faut commencer par expliciter les choix méthodologiques qui ont guidé nos pas sur le terrain et le cadre dans lequel se sont déroulés les entretiens.

⁴⁷ Stéphane Beaud (1996) utilise dans son article ces deux termes de façon identique, posture que nous ferons nôtre dans ce chapitre.

3.1 Quelle(s) méthode(s) employer ?

Il sera question dans ce chapitre non pas d'une « enquête de terrain » ou d'une « enquête ethnographique », mais d'une « enquête qualitative », ce dernier terme nous semblant refléter plus fidèlement les conditions de production de nos données. Nous nous sommes certes largement inspirés des enseignements du *Guide de l'enquête de terrain* pour construire et réaliser la partie empirique de notre travail mais, à cette occasion, nous n'avons ni effectué une immersion de longue durée sur les lieux de l'enquête, ni mené cette dernière dans un milieu caractérisé par un degré élevé d'interconnaissance – deux conditions que Beaud et Weber mentionnent comme étant constitutives de l'enquête de terrain (*op. cit.*, pp. 274-278). Leur approche nous a davantage servi de boussole méthodologique nous permettant de nous orienter, plutôt que d'un modèle qu'il s'agirait d'appliquer à la lettre ; raison qui nous incite à privilégier le terme d'enquête qualitative.

Ce choix en faveur d'une perspective qualitative repose essentiellement sur trois facteurs. En premier lieu, d'un point de vue strictement personnel, il nous tenait à cœur d'ancrer notre travail dans une véritable pratique empirique, d'entrer en interaction immédiate avec les sujets de notre enquête. Malgré les indéniables vertus des bibliothèques et autres amphithéâtres, il nous semblait indispensable, pour parachever le cursus universitaire dont fait partie intégrante ce travail, d'opter pour une confrontation avec « le monde réel », hors du confort et de la sécurité offerts par les locaux de l'université. En second lieu, l'instrument de l'entretien ethnographique nous a paru le plus adéquat pour adopter une perspective critique, à même de questionner les discours hégémoniques qui d'ordinaire à Genève font l'éloge de l'aéroport et de ses innombrables bienfaits pour la Suisse romande. Notre démarche s'apparente à exposer le revers de la médaille du prodigieux développement du secteur aérien à Cointrin, en écoutant la parole des personnes qui en subissent les conséquences néfastes. Bien que dissimulés par les records de fréquentation et de rentabilité relayés par les partisans de l'aéronautique, il est possible de faire entendre d'autres discours, d'écrire d'autres histoires du lien entre les citoyens genevois et leur aéroport. Enfin, l'absence quasi-totale de travaux consacrés aux inégalités environnementales en Suisse, et par conséquent le manque de points de repère et de données à partir desquels traiter le cas genevois, nous a motivé à « explorer » du mieux possible cette thématique, avec les outils conceptuels et les ressources qui étaient les nôtres. Dès lors, ce travail ne prétend en aucun cas résoudre le problème d'environnement qui nous occupe, mais cherche bien davantage à ouvrir des pistes de réflexion afin de mieux comprendre ses tenants et aboutissants.

La première phase de notre enquête, à partir du mois de février 2021, a ainsi consisté à entrer en contact avec des personnes intéressées à participer à des entretiens approfondis sur la thématique de l'aéroport et de l'initiative 163 votée en 2019 à Genève. Pour ce faire, nous avons pris contact avec les associations de l'ARAG et de la CARPE – dont nous avons appris l'existence au travers d'articles de presse – pour leur demander si certains de leurs membres étaient disposés à prendre part à de tels entretiens.

L'ARAG et la CARPE, des acteurs de la société civile genevoise.

La première de ces associations, fondée en 1970 à l'heure des débats autour de la piste en baïonnette, « rassemble celles et ceux qui sont concerné.e.s par les nuisances causées par l'activité aéroportuaire [genevoise]. » (*C'est quoi l'ARAG ?*, s. d.). Dans ce cadre, l'ARAG se donne deux missions : (1) « Informer la population et alerter les pouvoirs compétents sur les conséquences dramatiques pour la santé publique d'un accroissement non maîtrisé du transport aérien sur notre territoire » et (2) « Promouvoir une réflexion largement ouverte sur le rôle de Genève Aéroport dans la vie du canton et de la région. » (*ibid.*). Elle fait ainsi entendre depuis un demi-siècle une voix alternative sur l'extension de l'aéroport, en mettant « la priorité sur la qualité de vie dans notre région plutôt que [sur] le développement économique inconditionnel. » (*ibid.*).

La CARPE, quant à elle, est une faîtière qui regroupe des associations environnementales et de riverains qui toutes sont engagées pour la limitation des nuisances engendrées par l'aéroport⁴⁸. Depuis sa création en 2016, elle a pour objectifs « la diffusion et l'échange d'informations avec ses membres et le public, ainsi qu'un engagement, par tous les moyens à sa disposition, pour influencer les décisions concernant le développement de l'aéroport. » (*Qui sommes-nous ?*, s. d.).

Ces organisations sont des acteurs majeurs de la société civile genevoise, capables de produire des expertises et des contre-discours, opposables à ceux des autorités étatiques et de la direction de l'aéroport. Ainsi, l'initiative 163 a largement été portée par les membres du tissu associatif réunis au sein de la CARPE, opérant un lien entre enjeux sociaux et environnementaux.

⁴⁸ En plus de l'ARAG, la CARPE est composée d'une quinzaine d'organismes, parmi lesquels figurent par exemple l'Association Climat Genève, l'Association de défense des intérêts des habitants du quartier de la Citadelle (Meyrin), Ferney Avenir ou encore le WWF Genève.

Suite à cette prise de contact initiale, nous avons mené, au début du mois de mars, deux entretiens à visée exploratoire (« à distance »⁴⁹), dans l'objectif de « dégager des thèmes, des points d'accroche en entretien. » (*ibid.*, p. 163). Ces rencontres virtuelles nous ont permis, d'une part, de mieux nous repérer dans le milieu enquêté, au-delà des premières lectures que nous avons effectuées et, d'autre part, d'identifier les questions et les thématiques qui paraissaient les plus prometteuses pour la suite de notre travail. Puis, dans la seconde phase de notre enquête et grâce aux contacts fournis par les premiers enquêtés, nous avons réalisé, au cours des mois de mai et de juin, sept entretiens ethnographiques de durées variables – une cinquantaine de minutes pour le plus court ; deux heures et demi pour le plus long – et en différents types de lieux – deux entretiens se sont tenus en ligne, deux au domicile des personnes interrogées, deux dans des lieux publics (en l'occurrence des cafés à Genève et à Nyon), tandis que le dernier s'est déroulé sur le lieu de travail de l'enquêté.

Chacun de ces entretiens approfondis a été conduit sur un mode « non-directif », à l'aide d'un guide d'entretien (*cf. infra*, annexes) où figuraient trois méta-catégories de thématiques, subdivisées en différentes questions « fil rouge », destinées à fournir une structure d'ensemble aux discussions sans pour autant les corseter complètement dans un cadre préétabli. Ce procédé nous a non seulement permis d'assurer une certaine cohérence entre les entretiens et de garantir des échanges fluides, mais aussi d'éviter toute crainte ou frustration liées à l'oubli soudain d'un sujet. Plutôt qu'une liste détaillée de questions à poser sur le mode de l'interrogatoire, nous avons utilisé ce guide à la fois comme un pense-bête et un outil évolutif, qui s'est enrichi d'hypothèses et de questionnements nouveaux au fur et à mesure des entretiens. De cette façon, nous avons fait en sorte que ces moments d'échange soient l'occasion « de faire s'enchaîner des idées, de faire couler le locuteur selon sa pente [...], par le libre jeu des associations d'idées [...], ce qui nécessite de la part de l'enquêteur une grande disponibilité d'écoute. » (Beaud, *op. cit.*, p. 240).

Chacun des entretiens a été enregistré et a par la suite fait l'objet d'une transcription. Dans cette délicate opération de traduction de la parole et de la gestuelle vers le texte, nous avons fait de notre mieux pour respecter les silences, les hésitations, les rires, ... dans l'intention de rendre compte le plus fidèlement possible de la tonalité des rencontres. Dans le même temps, nous avons écarté la possibilité d'une transcription purement littérale de nos entretiens – une option

⁴⁹ En raison de la situation sanitaire, tendue tout au long de l'année 2021, nous avons systématiquement offert aux personnes contactées la possibilité d'effectuer un entretien « en présence » ou « en ligne », selon leur bon vouloir.

à nos yeux trop laborieuse à réaliser pour l'enquêteur et trop inconfortable à déchiffrer pour le lecteur – pour lui préférer une version plus « lisse », dans laquelle nous avons gommé les répétitions trop nombreuses et modifié la syntaxe propre au langage oral. C'est donc d'une traduction légèrement remaniée, mais non défigurée, des propos échangés avec les enquêtés qu'il s'agira plus bas.⁵⁰

3.2 Compte rendu d'enquête

Plutôt que d'effectuer un collage de différentes phrases privées de leur contexte, notre parti pris dans ce compte rendu d'enquête a été de nous appuyer sur des extraits relativement longs des entretiens ethnographiques que nous avons réalisés, de façon à confronter ces matériaux entre eux et à en dégager des « lignes de force », des thèmes qui se prêtent à une lecture en termes d'inégalités environnementales. Dans cette perspective, nous avons essayé de montrer que ces thèmes ne sauraient être traités séparément, mais qu'ils sont au contraire enchâssés les uns aux autres, formant de ce fait une toile complexe d'interactions socio-naturelles.

L'exposition au bruit façonne le rapport au temps et à l'espace

Une des composantes majeures de ces interactions est indubitablement celle de l'exposition au bruit et à la pollution engendrés par les mouvements d'avions commerciaux. Une composante qu'il est difficile d'appréhender, puisqu'elle est fonction à la fois de l'emplacement géographique, de la qualité d'isolation des intérieurs ainsi que du modèle et de la trajectoire des aéronefs. De surcroît, une exposition identique à ces nuisances peut engendrer des ressentis divergents selon les individus.

Pour s'en rendre compte, intéressons-nous tout d'abord à un premier échange, extrait d'un entretien en ligne que nous a accordé Monsieur P., professeur d'école désormais à la retraite. Monsieur P. habite une commune située non loin de la piste de l'aéroport, dans laquelle il a grandi. Membre de l'ARAG depuis de nombreuses années, il a pris part activement à la campagne lors de l'initiative 163. Au moment d'évoquer la question de l'impact de l'aéroport, il ouvre la fenêtre de son bureau pour accompagner ses paroles d'une preuve (auditive) du trafic aérien, quand bien même la conversation a lieu à distance. Au cours de notre échange, chaque

⁵⁰ Afin de respecter l'anonymat des enquêtés, nous avons choisi, d'une part, de leur attribuer aléatoirement des lettres de l'alphabet en lieu et place de leur patronyme et, d'autre part, de ne pas mentionner le nom des communes dans lesquelles ils sont domiciliés.

vrombissement de moteur audible à l'extérieur sera ainsi ponctué d'une remarque experte de sa part, quant au modèle d'avion ou la compagnie aérienne vraisemblablement en cause.

– *En tant que riverain, comment est-ce qu'on vit avec l'aéroport à proximité ? Est-ce que finalement on s'y habitue ou est-ce que c'est quelque chose qui est quotidiennement rappelé aux habitants ?*

Monsieur P – Alors c'est une bonne question parce qu'on s'y habitue sans s'y habituer. Alors c'est vrai que (*rires*) on a... si vous voulez, une perception, une notion du bruit, qui fait que... je vais peut-être ouvrir la fenêtre comme ça vous aurez... (*fin de phrase inaudible, se lève de sa chaise pour aller ouvrir la fenêtre de la pièce où il se trouve, puis revient s'asseoir*). De temps en temps, il y a un petit avion qui passe, mais c'est vrai que c'est quand même disons... assez perturbant. On a pas besoin de réveil parce que les premiers avions arrivent à 6 heures le matin, ou ils décollent. Donc là c'est une ancienne maison (*qui appartient à sa famille depuis plusieurs générations*), donc on essaie de s'y habituer et de s'y faire, mais ça reste quand même compliqué. Dans le sens où, notamment l'été, on vit essentiellement à l'extérieur et vous avez sans arrêt ce flux d'avions qui... alors on s'y habitue parce qu'on a un peu une forme d'habitude au niveau du bruit et qu'on se dit : « bon, ça va passer ». Mais si par exemple je pars deux semaines en montagne, quand je reviens, pendant deux ou trois jours je dois me réhabituer à cette fréquence de bruit, parce que effectivement ça me dérange. Et... le soir par exemple, en été moi je dors jamais avant 23 heures, 24 heures parce que ça sert à rien. Bon il se trouve que c'est une ancienne maison, qui a été isolée, nous dormons sous les toits, mais à un moment donné, de toute façon, je sais qu'à 23 heures 15 il va y avoir un avion, donc j'arrive pas à dormir. Donc bon, en tant que retraité on peut dormir différemment, mais c'est vrai que... alors ces dernières années, notamment l'été 2019 qui a été un peu infernal au niveau... ce qui a créé vraiment ce... ce soutien à l'initiative a été très fort, parce que l'évolution, les fréquences, les mouvements du trafic aérien en 2019 ont été très importants. C'était 17 millions de passagers, enfin... au niveau des mouvements, même si l'aéroport nous dit : « c'est vrai qu'il y a une augmentation des passagers, moins au niveau des vols parce que les avions sont mieux remplis ». Ce qui est vrai. Mais les mouvements ils sont toujours là. Après on nous dit : « les avions sont moins bruyants ». Mais ils font quand même du bruit. Alors c'est vrai que moi j'ai vécu toute la saga de l'aviation puisque j'habite dans cette maison depuis l'âge de 5 ans. Entre les vieux Caravelles, les vieux Boeings et autres, ça a changé parce qu'on n'a plus les vitres qui tremblent et puis les trainées de kérosène... donc c'est vrai qu'il y a une évolution technologique. Mais comme le volume des vols a beaucoup augmenté, la charge de bruit est quasiment identique si on veut globalement. Donc c'est vrai que c'est quand même pénible dans le sens où, l'hiver moins parce que bon on a moins les fenêtres ouvertes, on est plus à l'intérieur, mais l'été c'est... vous avez une conversation dehors, si vous êtes près, vous pouvez pas la tenir avec quelqu'un, vous êtes interrompus. À un moment donné c'est pas possible, suivant le type d'avion. Bon si c'est un décollage, maintenant un décollage (*inaudible*), mais si c'est un atterrissage, suivant les avions, vous êtes obligés de vous arrêter de parler, parce que c'est pas possible. Donc c'est vrai que cette...

D'ailleurs j'ai songé il y a une dizaine d'années à déménager, je me disais : « bon pour ma retraite j'ai pas envie de passer mon temps à regarder les avions et puis à avoir du kérosène qui tombe dans mon verre de vin blanc et puis à pas pouvoir parler avec nos voisins ». Mais bon pour finir je suis resté... Donc c'est quand même pénible dans le sens ou même si on s'y habitue, on s'y habitue pas réellement.

Ce que montre cet extrait, c'est que l'exposition au bruit des avions contribue à créer un rapport spécifique au temps et à l'espace. Elle influence le rythme physiologique, en particulier le cycle du sommeil, tout comme elle induit certains positionnements dans l'espace, en fragmentant l'accès au monde extérieur. Les heures de coucher et de réveil se synchronisent avec l'arrivée tardive ou le départ matinal des avions. En ce sens, les infrastructures techniques qui constituent l'aéroport engendrent *une altération* quasi corporelle du quotidien de ceux qu'elles exposent – une altération qui peut demeurer de l'ordre de l'impensé ou, à l'inverse, devenir insoutenable.

Un phénomène du même ordre transparaît dans les propos de Madame B., qui est propriétaire de la maison où elle vit depuis une vingtaine d'années, dans une des communes voisines de l'aéroport. Très au fait des enjeux environnementaux, elle est engagée dans différentes associations qui traitent de ces thématiques, notamment Rives Publiques et Pro Vélo, en plus d'être active dans le parti politique des Verts. L'extrait suivant est tiré des premières minutes de notre entretien, réalisé en ligne, où elle nous décrit la manière dont elle est affectée par les récents développements de l'aéroport.

Madame B – Sauf que voilà cet environnement (*dans lequel sa commune est située*), on peut dire idyllique, au départ les avions ne dérangaient pas tant parce que 5 millions de passagers, ça devait faire, je sais pas... (*réfléchit*). J'ai aucune idée, mais je crois qu'ils en sont à 250'000 vols annuels, quelque chose comme ça. C'est de la pure folie. C'est 18 ou 19 millions de passagers, c'est 30 millions qu'ils veulent en 2025. C'est de la pure folie. Et bon, ce que nous on a vécu, c'est quand même une dégradation (*cherche ses mots*) successive, enfin successive c'est pas juste... (*réfléchit*) régulière de notre environnement. Déjà de nos nuits, c'est-à-dire que de 6 heures le matin jusqu'à 23 heures 30, il y a des vols. Donc le premier vol à 6 heures et quand il y a les machines qui dégivrent en hiver, ça commence à 5 heures, 5 heures et demi. Et puis le vrombissement de ces machines, on est quand même à 4 kilomètres à vol d'oiseau, mais le vrombissement de ces machines on l'entend jusqu'ici. Donc c'est terrible. Ça fait des petites nuits, moi j'ai eu le sentiment (*se reprend*)... c'est pas un sentiment c'est une réalité, depuis 15 ans je sens d'abord que je suis en colère tout le temps (*rires*). C'est pas génial pour la santé (*ton ironique*). Et surtout j'ai un sommeil qui est forcément dégradé, je peux pas dormir avant minuit et je suis réveillée à 5 heures du matin ou à 6 heures, selon les saisons. Et puis il

n'y a pas que ça, il y a une dégradation de l'air, c'est-à-dire que le kérosène on le sent. Alors c'est pas tout le temps, je sais pas s'il y a des lâchers de kérosène, je sais pas comment ça se passe si c'est à l'atterrissage ou (*hésite*)... non j'en sais rien. Enfin bon, en tout cas on sent le kérosène. Et puis il se dépose aussi sur les meubles de jardin, par exemple chaque année au mois d'avril ou mars, les premiers beaux jours on nettoie les tables à l'extérieur et les chaises, et elles sont grasses et noires, et tout ça se dépose sur le végétal. Moi j'ai un joli potager, un potager bio, parce que je suis très bio, je fais attention à ça, à ma santé, voilà, de rouler à vélo. Enfin bref, c'est un ensemble pour moi, c'est pas parce que j'habite près d'un aéroport que je suis militante contre l'aéroport. Je pense que je le ferais même si j'étais de l'autre côté.

Ce témoignage montre lui aussi la manière dont le rythme de l'existence ainsi que le psychisme des riverains peuvent être transformés par le passage des avions et par les équipements d'entretien de la piste. Quelques minutes plus tard, notre échange avec Madame B. se poursuit sur la possibilité de s'adapter à la présence quotidienne de l'aéroport.

– Comment est-ce qu'on vit avec l'aéroport à proximité de la maison ? Est-ce que c'est quelque chose qui est toujours là ? Ou c'est quelque chose qu'on peut finalement mettre dans un coin de sa tête ?

Madame B – Je vis mal l'aéroport. Je le vis très mal. C'est-à-dire que pour pouvoir me ressourcer, il faut que je parte, il faut que j'aille ailleurs. Il faut que j'aille en Valais, que j'aille dans le Jura, que j'aille dans le sud de la France voir mes sœurs et mes parents. Voilà, et là tout à coup je suis étonnée de dormir jusqu'à 8 heures le matin. Mais je sens un épuisement en fait. Moi cette année sans avions ou avec beaucoup moins d'avions (*en raison du Covid*), je sens que je me repose. Et c'est dans mes fibres complètes, enfin je veux dire que c'est dans mon corps que ça se loge. Je m'étais convaincue que j'étais quelqu'un de matinal et qui avait besoin de très peu d'heures de sommeil, mais c'est pas vrai. Je vois bien au niveau de mon organisme que c'est pas vrai. Alors, il y a aussi une chose, on parle du bruit de l'aéroport... moi je suis pas d'accord avec ce terme en fait, c'est pas du bruit, c'est du vacarme. Parce qu'un bruit il y a quelque chose de l'ordre du constant, quelque chose comme par exemple... ou quelque chose, voilà, qui quelque part ne provoque pas un sursaut ou quoi. Mais moi, le premier avion du matin c'est la... c'est le cœur qui bat, c'est si je suis réveillée en pleine nuit par un avion, parce que ça arrive, 3-4 fois par semaine on a des long-courriers ou des avions qui arrivent en retard, c'est au-delà de 11 heures et demi, il faut imaginer qu'il y a une centaine de nuits par année où on est dérangés par des avions qui volent entre 11 heures et demi et 6 heures du matin. Et quand je parle de vacarme, c'est vraiment du vacarme. C'est-à-dire qu'il y a des avions qui ont... qui sont extrêmement bruyants. C'est odieux. Tout simplement.

Dans ces extraits, la perception du bruit des avions se transforme radicalement, jusqu'à être qualifié de « vacarme ». Plutôt que les valeurs moyennes sur l'ensemble de la journée, ce sont les pics de bruits, liés aux atterrissages et décollages des appareils, qui provoquent les plus grands effets. Il est ainsi question de ressentir « dans son corps », jusqu'au rythme cardiaque, les effets de la proximité de l'aéroport. Dans ce contexte, il n'est pas étonnant que l'enjeu des vols de nuit – et de leur possible interdiction – soit l'une des revendications phares portées depuis des années par les associations de défense des riverains⁵¹. Aux alentours de Cointrin, les nuits sont courtes et régulièrement entrecoupées par des mouvements aériens inattendus.

L'exposition au bruit sous le couloir aérien, plutôt que de complètement s'estomper à mesure de l'éloignement géographique, semble se reconfigurer en une « rumeur » constante. Ainsi, les habitants des communes situées dans l'axe de la piste, même à plusieurs kilomètres de celle-ci, sont aussi confrontés aux nuisances sonores. Nous rencontrons Madame J. dans un café du centre-ville de Genève. Elle a intégré la CARPE lors du lancement de l'initiative 163 en tant que représentante d'une association de défense des habitants de sa commune, où elle est domiciliée depuis plus de vingt ans. Celle-ci est située à une distance relativement importante de l'aéroport, sans pour autant être épargnée par les nuisances. Dans l'extrait suivant, Madame J. nous décrit la manière dont elle a perçu la progression du trafic aérien.

Madame J – J'ai regardé, quand on est arrivé (*à la fin des années 1990*) il y avait 5 millions de passagers par an, maintenant il y en a, mettons, 18 - 19 millions. C'est quand même pas la même chose. Alors après on peut parler du nombre de vols, on peut parler de plein de choses pour moduler ça, mais grosso-modo on est entre 3 et 4 fois le chiffre, donc c'est pas... Et puis surtout, là où on est nous, on a un bruit continu. D'ailleurs l'autre jour j'ai un ami qui est passé et on a pris quelque chose sur la terrasse, lui il habite à côté (*accentue le dernier mot*) du tarmac, à Vernier. Et il m'a dit : « alors oui chez moi c'est beaucoup plus fort, par contre c'est pas continu ». Alors que chez nous c'est continu (*marque un temps d'arrêt*). C'est continu et si vous connaissez un peu le sujet, il y en a une partie quand ils décollent, ils décollent comme ça (*mime la piste de l'aéroport et le mouvement des avions avec ses mains*), grosso-modo vers le lac, et puis il y en a une partie qui tourne, pour aller vers le nord certainement. Et puis anciennement ils passaient beaucoup plus loin parce qu'ils arrivaient pas à monter vite, et puis petit à petit ils passent plus proche. Il y en a aussi probablement plus qui nous passent dessus.

⁵¹ En Suisse, il n'existe pas de règlement uniforme, s'appliquant aux trois aéroports nationaux, quant aux vols de nuit. À l'aéroport de Genève, à l'exception des cas prévus par la loi, les avions ne peuvent circuler entre minuit et 6h ; avec cependant des dérogations jusqu'à minuit et demi pour les vols retardés (Carpe & Arag, *op. cit.*, p. 87).

– *Donc c'est lié aux différents types d'avions et à la manière dont ils décollent et atterrissent ?*

– Oui et puis les normes ont changé un petit peu je pense, et puis... les capacités techniques des avions augmentent donc ça leur permet de raccourcir. Leur espoir c'est qu'un jour ils pourront raccourcir encore plus, mais à un moment ils peuvent pas raccourcir plus.

L'éloignement géographique semble transformer le choc soudain de l'exposition au vacarme en un fond sonore permanent. L'impact n'est donc pas homogène sur tout le territoire situé sous le couloir aérien et, à bien des égards, diversifier les trajectoires des avions pour répartir la charge des nuisances équivaut à exposer de nouvelles populations⁵². Il apparaît de surcroît que les avancées technologiques réalisées sur les appareils les plus modernes sont neutralisées par l'augmentation des mouvements aériens.

S'isoler du bruit – et du monde extérieur

Une des réponses pour lutter contre le bruit consiste à mieux isoler les bâtiments anciens et à appliquer des normes plus strictes aux nouvelles constructions. Les intérieurs parviennent ainsi parfois à mettre à distance la pollution sonore, à la manière de « zones refuges ». Monsieur T. habite une commune proche de l'aéroport, dans une maison qui appartient à sa famille depuis le début du 20^e siècle. Retraité depuis quelques années, il est membre de l'ARAG de longue date et toujours très actif dans le monde associatif genevois. Dans les années 1990, après un long bras de fer judiciaire avec l'aéroport, il a obtenu que sa maison soit isolée. Dans l'extrait qui suit, il nous raconte que, chez lui, il s'est parfaitement habitué au bruit des avions.

Monsieur T – Avant j'habitais à Meyrin-Gare, et à Meyrin-Gare on était au bout de la piste (*de l'aéroport*) donc on voyait les avions décoller, c'était encore pire qu'ici (*rires*). Là il y avait les caravelles, à l'époque dans les années 60, et elles faisaient un boucan mais pas possible (*rires*). Donc un peu habitué quoi. Et pour vous dire la vérité... Mon oncle avait une location en Valais et quand j'y allais le week-end, il n'y avait pas de bruit, j'arrivais pas à dormir. Le bruit on s'y habitue. On s'y habitue, surtout maintenant on a les doubles-vitrages, donc... C'est quand on ouvre qu'on entend vraiment le bruit. Et puis

⁵² Notons que l'aéroport de Genève, du fait de son emplacement géographique, « coincé » entre le Salève et la chaîne montagneuse du Jura, dispose d'une marge de manœuvre réduite pour modifier les couloirs d'arrivées et de départs des avions.

bon, depuis 2 ans, ça s'est bien calmé (*rires*). Avec cette pandémie, ça fait son effet ! Je sais pas si ça va vraiment revenir comme c'était auparavant, moi j'y crois plus, mais...

– *Vous pensez qu'on a atteint une sorte de pic ?*

– Oui, ça va pas remonter de si vite.

– *Parce que ça, c'était vraiment une inquiétude pour les gens du quartier ?*

– Moi je pense que oui, quand même. C'était quand même, oui... C'est bruyant c'est vrai et puis c'est surtout la nuit, le jour on y fait moins garde. Et puis le matin, à partir de 6 heures du matin, c'est vrai que ça vous réveille, y'a pas à tortiller... Et le soir si vous avez un avion à 11 heures et demi qui atterrit, ça réveille tout le monde. Bon moi ça me dérange pas parce que je m'endors pas avant 1 heure du matin... Donc la piste est fermée à partir de 22 heures 30 en principe. Il y a toujours des avions qui arrivent jusqu'à minuit et demi quand même.

– *Et ça vous oblige à adapter votre mode de vie ? Ou à avoir certains rythmes, par exemple pas vous coucher avant une certaine heure parce que vous savez qu'il y a le dernier avion ?*

– Alors peut-être. Mais bon, ça dépend des personnes. Je veux dire, moi je suis... Avec 4 heures de sommeil ça me suffit donc... Je suis pas un dormeur, alors... ça peut, disons... Mais bon, il y a d'autres personnes qui sont pas du tout comme moi. Par exemple si je vais à l'étranger et que j'ai un décalage horaire, je le sens pas. En dormant très peu, on s'y habitue très vite au décalage horaire.

– *Du coup vous avez vraiment vécu cette augmentation du trafic. Est-ce que ça, c'est quand même perceptible ? Ou puisque ce sont des choses qui, d'année en année, sont graduelles, est-ce qu'on est immergé dedans ?*

– Moi je crois qu'on est immergé dedans. On s'y habitue très vite. Mais bon, c'est vrai qu'entre midi et 2 heures, par exemple, bon moi j'ai pas le cas, j'ai pas de jardin, j'ai rien du tout... Donc je vais pas aller dehors pour manger. Donc je reste à l'intérieur. Mais c'est vrai que ça peut... quand je vais manger chez ma cousine qui habite juste un peu plus bas... Là, on mange dehors, donc vous voyez tous les avions qui défilent les uns derrière les autres, toutes les minutes ou minute trente, c'est aberrant, c'est aberrant.

– *C'est de l'ordre de la minute ?*

– Ah oui, oui, oui. C'est très... très significatif.

– *Et ça ne vous a jamais poussé à déménager ou à partir ailleurs ?*

– Écoutez, non. Parce que moi je m'y suis habitué et puis voilà. L'aéroport nous a permis de refaire tous les double-vitrages donc...

Ce que montre cet extrait, c'est que l'une des possibilités pour s'adapter à la présence grandissante de l'aéroport est de *s'isoler* : plus la charge sonore est importante, plus *l'isolement* doit être total. En même temps qu'on isole les bâtiments, derrière d'épais doubles-vitrages, on sépare les corps, on les éloigne les uns des autres. En somme, la réponse technique offerte par

les ingénieurs du bâtiment et autres experts en acoustique est celle d'une position de repli, où chacun est renvoyé à son propre chez-soi, pour s'y protéger des interférences extérieures. Madame L. est enseignante à la retraite et vit à proximité de l'aéroport depuis bientôt 40 ans, dans une maison qui lui a été léguée par les membres de sa famille. Elle a participé à la création de la CARPE, en plus d'être membre de plusieurs associations de défense des habitants de sa commune. Au cours de notre conversation en ligne, elle use d'un lexique renvoyant au monde carcéral pour nous décrire le contraste entre la période de pandémie, durant laquelle le trafic aérien a été momentanément suspendu à Genève, et celle des records de fréquentation enregistrés par l'aéroport en 2019.

– La pandémie a finalement été une occasion de faire une expérience grandeur nature de ce que serait une ville ou un canton de Genève avec beaucoup moins d'avions, comment est-ce que vous avez vécu cette période ?

Madame L – Alors j'avais l'impression de revenir plus de 30 ans en arrière, donc de me retrouver dans le statut des années 1980, où on avait... une vie à la campagne. Et j'ai découvert, j'avais oublié, j'ai découvert qu'il y avait des abeilles dans mon jardin par exemple. J'avais jamais entendu les abeilles. Alors qu'elles ont toujours été là. J'ai découvert les oiseaux, on n'entendait plus les oiseaux. On avait l'impression de vivre quasiment en ville malgré le fait que j'avais un jardin. Moi je l'ai très bien vécu, je dois vous dire que j'ai enfin pu ouvrir mes fenêtres, enfin pu sortir, manger dehors tranquille. Le repas de midi, il y a des années que je n'avais pas pris un repas dehors. Vous voyez, il a fait particulièrement beau au début 2020, c'était... oui, une renaissance. Franchement c'était... le déconfinement était totalement apprécié. Je peux vous dire pour tout le monde ! J'ai vu mes voisins ressortir aussi, des voisins que j'avais pas vus depuis très longtemps dans leur jardin. Ils sont ressortis, ils ont envahi, ils ont repris possession de leur jardin, repris possession des rues du village, repris possession des champs. De nouveau on avait l'impression qu'on avait le droit de sortir. Vous voyez, c'était un peu comme si on retrouvait la liberté, on sortait de prison. Alors oui très, très bien vécu. Franchement, très bien vécu. Encore aujourd'hui, il y a finalement peu d'avions par rapport à ce qu'était la norme, soi-disant la norme. Quand l'aéroport dit : « le retour à la normale », alors là on lève les bras au ciel, on se dit : « 2019 avec un avion toutes les minutes, est-ce que c'est ça la normale ? »

Ce qui frappe dans ce témoignage, c'est la manière dont le bruit peut être vécu comme une interdiction, quasi juridique, d'accéder aux espaces extérieurs où il s'exerce. Le simple fait d'accéder aux rues, aux jardins et aux champs qui constituent des lieux de vie collective dans une commune peut ainsi s'apparenter à une redécouverte de la liberté, à une « (re)prise » de l'espace. En définitive, on bascule ici du motif de l'isolement vers celui de *l'enfermement*.

De l'évasion à l'exode

D'une certaine façon, tout enfermement appelle une *évasion*, ponctuelle⁵³ ou définitive. En d'autres termes, pour ne plus être exposé aux nuisances de l'aéroport, il suffirait de déménager. Un choix qui, au-delà de l'attachement émotionnel dont témoignent de nombreux propriétaires à leur habitation⁵⁴, soulève d'importants enjeux financiers, comme nous l'explique Madame L. plus tard au cours de notre entretien.

Madame L – C'est facile à dire... À Genève, quand on a un bien immobilier dont la valeur est en fait diminuée par les nuisances, et bien pour se reloger ailleurs, ça vous oblige à changer de canton. Parce qu'on ne trouve plus pour le prix que notre bien immobilier pourrait obtenir, on ne retrouve pas quelque chose d'équivalent sur Genève, c'est terminé. C'est... Je veux dire il faudrait habiter Vessy ou habiter Rive gauche pour que le bien immobilier nous permette de rester sur le canton en recommençant à neuf. Donc... déménager c'est aussi savoir que... on change de canton.

Dans les conditions du marché de l'immobilier genevois, l'évasion s'apparente ainsi davantage à un *exode*, hors des frontières cantonales – ou dans un logement de moindre qualité⁵⁵. L'altération que nous évoquions plus haut n'atteint donc pas uniquement les corps et leur rapport à l'espace, mais s'étend également au patrimoine foncier, sous la forme d'une dépréciation de la valeur financière du bâti ; un phénomène bien documenté à proximité des infrastructures aéroportuaires (Faburel & Maleyre, 2007). En effet, les courbes de bruit tracées par l'OFAC influencent le statut administratif des terrains qu'elles englobent, dont certains changent d'affectation et deviennent inconstructibles. De surcroît, certaines communes voisines de l'aéroport peinent à convaincre de nouveaux habitants de venir s'y installer et finissent par se dépeupler, tant elles portent le stigmate des nuisances induites par le trafic aérien – un phénomène qui, mécaniquement, renforce d'autant plus les pertes de valeurs immobilières. Au vu de ces éléments, il apparaît que le bruit influe, de façon très matérielle, sur le développement urbain des zones proches de l'aéroport : il façonne l'architecture du territoire.

⁵³ À la manière de Madame B. qui déclarait dans l'extrait mis en évidence plus haut : « pour pouvoir me ressourcer, il faut que je parte, il faut que j'aie ailleurs ».

⁵⁴ Plusieurs enquêtés nous ont ainsi expliqué qu'ils avaient hérité de leur maison – bien souvent considérée comme un patrimoine à préserver pour être transmis aux générations futures – et que, en réalité, « ils étaient là avant l'aéroport ».

⁵⁵ D'après les témoignages recueillis lors de différents entretiens, les biens immobiliers situés sur la rive droite du Rhône, à proximité de l'aéroport, perdent en moyenne 25% de leur valeur en raison des nuisances sonores (par rapport à des biens immobiliers de qualité égale, non soumis au bruit).

L'impact climatique de l'aéronautique

Au-delà des motifs mentionnés ci-dessus, une altération supplémentaire provoquée par l'aéroport est *climatique*, en raison des importantes quantités de kérosène brûlées chaque année pour alimenter les réacteurs des avions. L'aviation civile participe ainsi à une part non négligeable des émissions de gaz à effet de serre en Suisse, un état de fait que nous explique Madame S., lors d'un entretien sur la terrasse d'un café nyonnais. Madame S. est diplômée de l'école polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), si elle n'est pas riveraine de l'aéroport, elle a participé à la CARPE dès sa fondation, en plus d'être engagée dans différentes associations environnementales. Nous évoquons ensemble les raisons de son engagement et la place occupée par les questions liées aux enjeux climatiques lors de la campagne en faveur de l'initiative 163.

Madame S – Moi j'étais d'abord là pour des questions de climat. En 2014 on a créé l'Association climat Genève dans le cadre d'une manifestation qu'on avait organisée, où nous étions très fièrement 700, ce qui était déjà une bonne performance pour l'époque. Et puis en fait, dans ce contexte-là, quand on commence à regarder les émissions (*de gaz à effet de serre*), l'aéroport c'est quand même une partie importante des émissions. D'où le fait que la CARPE c'est à la fois les aspects plutôt riverains, bruits, pollution et particules fines, et les aspects plutôt climatiques. L'idée c'était qu'on travaille à deux sur ces questions-là.

– *Et réussir à articuler la question des nuisances peut-être plus portée par les riverains et les questions environnementales peut-être plus portées par les associations ?*

– Non, je dirais que chacun porte celle de l'autre en fait. Et ce qui est intéressant, c'est que dans les associations de riverains, il y a des gens qui sont devenus très sensibles aux questions de climat, plus qu'avant. De mon point de vue, c'est un plus parce que c'est une population que sinon on touche pas forcément. Et puis réciproquement, moi je m'efforce toujours, si je dis quelque chose au nom de la CARPE, de (*inaudible*) ... pour les riverains et pour le climat. La seule chose c'est que les solutions de type not-in-my-backyard, on n'en veut pas. Parce que celles-là (*inaudible*).

– *Donc il y a vraiment eu une union sacrée...*

– Oui on a réuni les forces.

– *Et ça s'est fait assez naturellement ?*

– Je crois que c'était vraiment Lisa (*Mazzone, élue Verte au Conseil des États⁵⁶, une des initiatrices de la campagne pour l'initiative 163*) qui a amené les gens ensemble en fait. Qui a réussi à créer cette dynamique où... parce que des associations de riverains existent

⁵⁶ En Suisse, le Conseil des États est la chambre haute de l'Assemblée Fédérale (c'est à dire le Parlement à l'échelle nationale). Le Conseil des États y représente les 26 cantons.

depuis longtemps, l'ARAG par exemple. Le problème c'est qu'à ce (*inaudible*) ... et puis ça vous fait pas de majorité sur le canton. De plus en plus, comme ils ont étendu les nuisances, il y a de plus en plus de riverains, ça a aidé aussi. Mais quand même, le fait de ramener aussi la question du climat, c'était quand même un plus parce que c'est une problématique globale.

Au fil de notre discussion avec Madame S., l'échange se poursuit sur le traitement, lors de l'initiative, des questions qui lient climat et aviation.

– *Et quand il y avait par exemple des soirées-débats ou autre, c'est un point qui était vraiment central, à côté des nuisances ?*

Madame S – Oui l'idée c'était vraiment de mettre ça au même niveau, en fait. Parce que l'aviation c'est quand même un gros, gros problème. Au début, quand on commençait à travailler dessus, c'était un peu hors des bilans en termes de gaz à effet de serre, après il y a une ligne dans l'inventaire qui donne quand même le montant. Et puis au fond, il y a des recherches, en Autriche je crois, qui disaient qu'il y avait pas que les gaz à effet de serre, mais qu'il fallait plus ou moins doubler l'effet. Donc... à un moment on a dit : « c'est 20% de nos émissions parce qu'on a eu tout un calcul qu'on a fait fois deux et on arrive à 20% ». Et maintenant... CESAR (*la coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable*), qui est le truc suisse, maintenant il y a des recherches qui disent que le facteur est même plus élevé et on arrive à peu près à 27% des émissions. Et en plus c'est un domaine où il y a aucune mesure qui est faite et l'impression c'est que l'aviation c'est absolument central à l'économie, qu'il faut absolument pas le freiner. Maintenant on a vécu une année de Covid, on a eu beaucoup moins d'avions, c'est pas de ça qu'on est morts (*rires*). Ça gêne un peu le secteur du tourisme... Mais clairement la perception... c'est un peu la vache sacrée l'aéroport (*inaudible*) ... et puis de toute façon c'est 2% des émissions mondiales : « circulez, il y a rien à voir ». On va continuer à faire des billets super bon marché, sans TVA, sans taxe quelconque, voilà. Maintenant, la... depuis le temps qu'on travaille dessus, quand même la problématique a beaucoup changé. CESAR ils ont écrit cette pétition il y a... 2018 ? 2019 ? Ils ont fait une pétition pour demander qu'il y ait une taxe billets d'avion, et là on pensait : « jamais il y aura une taxe billets d'avion ». Maintenant... on verra dimanche (*13 juin, journée de votation sur différents objets, dont la « loi CO2 » à laquelle Madame S. fait ici référence*) dans une semaine, j'espère que ça passe.

À nos yeux, ce double extrait atteste de la validité de notre postulat de départ, considérant le problème d'environnement de l'aéroport de Genève comme un phénomène naturel-social. En effet, lors de l'initiative 163, les enjeux climatiques et les préoccupations des riverains au sujet des nuisances locales ont fusionné pour faire l'objet d'une lecture commune. Ainsi, la critique

de l'aviation portée par les initiants ne s'est pas contentée de dépeindre la seule situation des riverains, mais a au contraire proposé d'ancrer cette critique dans une perspective globale. Dans le livre de l'initiative (*op. cit.*), publié par la CARPE et l'ARAG, il est par exemple rappelé que, pour le canton de Genève dans son ensemble, l'aéroport « constituait en 2015 la deuxième source d'émission de CO₂ (23% du total) presque à égalité avec le chauffage des bâtiments (24%). » (p. 105). Dans le même ordre d'idée, il y est également mentionné qu'entre le début des années 2000 et 2014, « les émissions de CO₂ du trafic aérien ont augmenté de 96% à Genève » (*ibid.*). De ce point de vue, les luttes pour la qualité de vie des riverains et pour la préservation d'un climat stable convergent vers une diminution du nombre de vols. Or, ce que les chiffres ci-dessus indiquent, c'est que la tendance actuelle est diamétralement opposée à une telle diminution. Une situation qu'un sous-titre du livre en question synthétise comme suit : « l'impasse climatique »⁵⁷.

Ce que donnent à voir les différents fragments d'entretiens mobilisés jusqu'ici, c'est que l'importante croissance des installations aéroportuaires à Genève, ces vingt dernières années, a été vécue par certains riverains comme un profond facteur d'impact, tant à l'égard de leur état physiologique que de la manière dont ils s'approprient leurs lieux de vie. Les mouvements aériens influent sur les rythmes physiologiques, l'état de santé, les activités réalisées en extérieur : sur la qualité de la vie sociale dans son intégralité. Ce à quoi s'ajoutent les dévalorisations immobilières et, plus globalement encore, les enjeux climatiques liés aux émissions de gaz à effet de serre produits par les aéronefs. Nous proposons ici d'interpréter ces différentes retombées du trafic aérien, comme autant d'altérations du vécu environnemental des personnes qui les subissent, au premier rang desquelles figurent les riverains directs des infrastructures aéroportuaires, mais aussi les populations domiciliées sous le couloir aérien emprunté par les avions lors des phases de décollage et d'atterrissage. Nous avons montré que l'enfermement et la fuite étaient deux attitudes possibles, sur le plan individuel, pour composer avec ces altérations. Pour autant, c'est une troisième réponse qui a prévalu dans le cas genevois, celle de la mobilisation politique, qui s'est cristallisée dans l'initiative *Pour le pilotage démocratique de l'Aéroport urbain de Genève*.

⁵⁷ Les auteurs rappellent en des termes extrêmement clairs la tension entre climat et aviation : « Selon toute vraisemblance, les émissions du secteur [de l'aérien] continueront [...] à exploser, ce qui ne permettrait pas d'atteindre les objectifs du plan Climat du canton de Genève : il faudra donc choisir entre croissance anarchique du nombre de vols et préservation minimale du climat. » (*ibid.*, p. 107).

Un sentiment d'injustice fluviale

Les différentes altérations évoquées plus haut constituent autant de différences, opposant les personnes qui les subissent à celles qui en sont épargnées. Doivent-elles pour autant être considérées comme des inégalités (environnementales) ? Bihr et Pfefferkorn (*op. cit.*) font remarquer que la définition des inégalités sociales doit s'appuyer non seulement sur une perspective mathématique – où il y a inégalité lorsqu'un membre d'une société est doté de davantage de ressources qu'un autre – mais aussi sur le « *sentiment d'injustice* que font naître les inégalités sociales, parmi ceux qui les subissent évidemment mais aussi éventuellement parmi les autres membres de la société. » (p. 13). Dès lors, la relation qu'entretiennent les riverains à l'aéroport génère-t-elle un sentiment d'injustice chez ces derniers ? Au fil de nos entretiens, il nous est apparu qu'un phénomène de ce type pouvait se lire à l'échelle du canton, dans la géographie même du territoire genevois, scindé entre la Rive droite et la Rive gauche du Rhône⁵⁸. Cette division physique est la scène d'un sentiment d'injustice qui se matérialise, d'une part, dans l'inégale répartition de différents types d'infrastructures et, d'autre part, dans une inégale représentation politique de part et d'autre du Rhône.

Monsieur V. habite depuis toujours une commune située sous le couloir aérien emprunté par les avions, dans une bâtisse construite par ses aïeux durant la deuxième moitié du 19^e siècle. Dans l'extrait qui suit, tiré d'un entretien réalisé en ligne, il évoque son ressenti quant au partage de différents types de nuisances à Genève.

– *Est-ce que vous ressentez ce clivage entre Rive droite et Rive gauche ?*

Monsieur V – Mais bien sûr. Bien sûr, sur la Rive gauche vous avez quasiment pas de nuisances. Sur la Rive droite, alors on va mettre encore Verbois du côté de la Rive droite, vous avez encore la station d'incinération des ordures de Genève, qui est à quelques kilomètres de chez moi, d'accord ? Donc si vous voulez, on a cumulé dans cette partie de la République, on a cumulé les nuisances. On a à Vernet la décharge cantonale n'est-ce pas ? Parce qu'elle est saturée, il y a des plans pour trouver une nouvelle décharge, comme par hasard, le choix qui a été fait, c'est Satigny. C'est quand même étonnant (*ton ironique*). C'est quand même étonnant, comme si ailleurs il y avait pas d'endroits où on pouvait la mettre, à Cologny par exemple. Mais non, Cologny non. Vous voyez ? Enfin

⁵⁸ Si l'on s'intéresse à la géographie du vote lors de l'initiative 163, laquelle permet une première approximation du clivage entre les deux rives (ici sur la question de l'aéroport), on constate effectivement que les communes ayant rejeté le texte sont toutes situées sur la Rive gauche. Pour autant, certaines d'entre elles ont soutenu l'initiative à une large majorité, invalidant la thèse d'une absence totale de dialogue ou de préoccupation entre les deux rives. Ces résultats peuvent être consultés librement à l'adresse suivante : <https://www.ge.ch/votations/20191124/cantonal/2/>

si vous connaissez un petit peu Genève, Coligny c'est la... la colline dorée de Genève, un peu comme la Goldküste à Zürich, c'est là que les gens fortunés ont leur villa. Et bien il y a rien à Coligny, c'est quand même étonnant (*même ton ironique*). Donc... bah le train oui, il se trouve qu'historiquement le train est là, on va pas se plaindre mais... il y a l'aéroport, bien sûr, il y a l'autoroute, bien sûr. Ça c'est pour des raisons purement géographiques, ils peuvent pas être de l'autre côté. Mais, sachant cela, le reste des nuisances dont on peut choisir la localisation peut-être bien qu'on aurait pu les mettre ailleurs. Et bien non, elles sont là. C'est quand même étonnant. Et bien entendu la station d'épuration est à Aire, la station d'épuration elle est pas de l'autre côté sur l'Arve (*rivière qui se jette dans le Rhône à Genève*), elle est à Aire, bien sûr. Donc si vous voulez... ça fait un peu beaucoup. Aire c'est sur la commune de Vernier, donc ça fait un peu beaucoup.

– *Et vous avez l'impression que ça, c'était pas entendu avant l'initiative ou que c'était pas quelque chose qui était porté publiquement dans le débat ?*

– La concentration des nuisances, non. Ça, ça n'a jamais été porté dans le débat, parce que... si vous dites ça les gens haussent les épaules et disent : « et bien tant pis pour toi ». C'est un phénomène tellement large, vous voyez ? C'est un phénomène tellement large, à savoir qu'il y a énormément de gens impliqués dans énormément de décisions qui font qu'à un moment donné on fait une décharge à gauche ou à droite, et bien la population elle hausse les épaules et elle dit : « moi mon vrai problème c'est que la benzine elle augmente de 3 centimes, c'est ça mon problème. Le reste je m'en fous ». Il y a une forme de... ça c'est vrai dans tous les problèmes de nuisances, il y a une forme de désintérêt pour les questions qui ne touchent pas directement son portemonnaie et son bien-être, ce qui fait que, voilà... La population genevoise étant répartie sur les deux rives, et bien la rive de l'autre côté, eux ça les dérange pas bien sûr que nous soyons systématiquement la cible des nuisances, voilà.

Monsieur T., qui a travaillé pendant plus de vingt ans sur la Rive gauche tout en étant domicilié dans une commune de la Rive droite, soulève lui aussi la question de la localisation de certaines infrastructures et des nuisances qu'elles produisent, selon lui inégalement réparties entre les deux côtés du Rhône.

– *Comment vous expliquez finalement qu'il y ait eu une initiative lancée en 2016 et que tout à coup ce phénomène graduel soit arrivé à un point, une sorte de palier, où on dit : « maintenant c'est plus possible » ?*

Monsieur T – Je pense que c'est la conscience humaine qui a dû... murir et il y a eu un besoin... Chaque année il faut dire qu'il y avait de nouveaux passagers etcetera, de plus en plus de vols, donc je pense qu'il y a eu un ras-le-bol. Et ça a pété quoi. Il fallait qu'on fasse quelque chose. Et nous on était tout à fait d'accord avec la CARPE de faire quelque chose. C'était pour le bien de tout le monde dans un sens. Et puis il y en avait un petit peu marre aussi que toujours sur la Rive droite il y ait que des nuisances...

– *C'est plus global que l'aéroport ?*

– Ah oui, il y a le train qui passe sur la Rive droite, il y a les avions, avant il y avait l'usine à gaz, il y a des industries, il y a Givaudan (*fabricant suisse d'arômes et de parfums*), il y a la Firmenich (*également fabricant d'arômes et de parfums*) à la Plaine, il y a... Voilà quoi.

– *Donc c'est un cumul en fait de...*

– De plusieurs choses. Vous avez vu en passant (*pour arriver chez lui en transports publics*), il y a toutes les benzines, tout ça c'est dangereux. Et d'avoir construit les maisons pas très loin de l'aéroport, et bah il y a des risques. Je pense aussi que ça il faut en prendre conscience. Du reste il y a un petit avion qui était tombé sur un immeuble il y a quelques années. En réalité vous aviez les pétroles qui étaient là (*montre des points sur la nappe de la table pour créer une sorte de carte*), il y a l'autoroute qui était là, et puis maintenant il y a Ikea. Et juste côté Blandonnet (*quartier qui borde le sud-ouest de la piste*) il y a eu un avion qui avait touché... il avait pas pris les benzines mais il avait pris le coin de la maison. Je sais pas, dans les années 80-90.

– *Et il y a d'autres accidents comme ça ?*

– Non, parce que... Oui il y a eu un avion qui avait failli sortir de la piste, qui s'est juste arrêté mais... On peut pas encore se plaindre. Mais heureusement qu'on a qu'une seule piste, parce que justement ils sont obligés d'attendre qu'il y en ait un qui décolle pour que l'autre atterrisse. Merci Skyguide ! (*rires*).

Dans ces témoignages, les altérations produites par l'aéroport s'inscrivent, d'une façon plus structurelle, dans une géographie des expositions aux risques et aux nuisances qui semble pour grande part être fonction du côté du fleuve sur lequel on est domicilié. À l'aéroport s'additionnent la présence de l'autoroute, des voies ferroviaires, des industries lourdes ainsi que de différents centres de tri : autant d'infrastructures localisées sur la Rive droite et dont le cumul exacerbe un sentiment d'injustice. Madame L. opère une synthèse parfaitement claire entre le vécu des nuisances et leur inégale répartition géographique, alors qu'elle nous évoque la construction prochaine de nouvelles infrastructures routières à proximité de sa commune.

– *C'est un nouveau projet ?*

Madame L – Oui c'est une sortie d'autoroute qui est prévue pour 2023, quelque chose comme ça. Et donc on a l'impression qu'on est pris en étau entre des bruits au sol et des bruits au-dessus. Donc on est... dans une bulle de bruit, dans une bulle de pollution. Et donc les avions évidemment c'est le summum parce qu'ils sont au-dessus de nous, on essaie de faire comprendre quand on est riverain de l'aéroport qu'on a déjà cet énorme bruit et cette pollution, et qu'on nous rajoute une sortie d'autoroute, on nous rajoute des zones industrielles et on a le train donc... l'un dans l'autre on a l'impression que... c'est

une sorte de prison de bruit et de pollution, par rapport à la Rive gauche toujours. Genève étant partagé en deux, que les nuisances soient partagées aussi. Si nuisances il doit y avoir, qu'elles soient aussi subies par les gens de la Rive gauche. Pour un peu décompresser la Rive droite.

– *Ce clivage Rive droite, Rive gauche, c'est vraiment une grosse préoccupation et il y a un sentiment d'injustice qui se joue à ce niveau-là ?*

– Exactement, parce qu'on est représentés au gouvernement par 7 ministres et depuis l'arrivée de Fabienne Fischer (*au conseil d'État genevois*) on a trois ministres Rive droite et quatre ministres Rive gauche, mais pendant très longtemps il y avait un seul (*insiste sur ces mots*) ministre Rive droite et six ministres Rive gauche. On trouvait que la représentativité de la Rive droite était... à la limite inexistante, minimaliste on va dire (*rires*). Et donc c'est vrai que les décisions se prenant collégialement, les gens ont tendance à privilégier leur bout de pré, surtout d'envoyer les nuisances ailleurs. Donc on avait l'impression qu'en étant minoritaires, on était moins entendus aussi, minoritaires en tant que... représentés minoritairement au gouvernement, on n'était pas entendus, pas écoutés. Alors oui il y a un réel clivage Rive gauche, Rive droite, oui. C'est vrai.

Le fait de vivre sur la Rive droite comme dans « une sorte de prison de bruit et de pollution » est accompagné du sentiment d'être inégalement représenté au sein des institutions politiques genevoises et, par conséquent, d'être privé de voix. L'injustice peut se lire ici dans une double dimension géographique et politique, qui départage le canton en deux sous-ensembles dont les réalités paraissent antagonistes. Madame J. nous livre un témoignage remarquablement proche de l'extrait précédent, auquel elle ajoute toutefois une composante relative à l'offre culturelle, jugée elle aussi inégalement répartie des deux côtés du Rhône.

– *Vous le percevez comme une forme d'injustice ce clivage Rive droite, Rive gauche ?*

Madame J – Moi en tout cas je le perçois de plus en plus, ça c'est clair que je le perçois de plus en plus. C'est clair que... (*marque une pause*) le pouvoir est plutôt dans les mains de personnes qui habitent sur la Rive gauche. C'est certainement pas complètement vrai, mais je pense que... ça m'intéresserait de voir au niveau de la députation, la répartition géographique, où habitent les gens, rapportée à la population des deux rives. Je sais pas, mais au feeling... Je pense que la Rive droite est mal défendue au Grand Conseil. Donc avec le temps, oui je pense, toutes les décharges on les met de ce côté-là. Alors il y a toujours soi-disant des problèmes de terrain, de géologie, de ci de ça, mais... il y a toujours une bonne excuse. Oui moi je pense qu'on va de plus en plus vers un déséquilibre de qualité de vie entre les deux rives. Mais de qualité de façon très globale, moi j'intègre la culture aussi là-dedans, et puis ce genre de choses.

Plus tard, alors que nous sommes sur le point de conclure notre entretien, Madame J. évoque à nouveau la question de l'opposition entre les deux rives du Rhône, en insistant tout à la fois sur les dimensions économiques, environnementales et culturelles de cette problématique.

Madame J – Globalement pour moi la Rive droite est un peu sacrifiée pour toutes sortes de choses. D'un point de vue environnemental et culturel, la Rive droite est sacrifiée. J'en suis persuadée. Alors évidemment quand on regarde les choses de très loin et qu'on est purement technocrate, il y a une certaine logique, on nous dit : « ah il y a la gare, ah il y a l'autoroute, ah il y a ça ». Et d'un point de vue technocratique, il y a une certaine logique, mais si on prend pas l'aspect humain, si on prend pas suffisamment en compte l'aspect humain, c'est certain qu'on peut défendre le fait que... qu'on ait des citernes à côté de ci, enfin voilà on a les citernes... La Rive droite a un peu tout. Il y a un cumul sur la Rive droite, ça c'est sûr. Et non seulement ça continue, mais, par exemple la Comédie (*institution genevoise consacrée à l'art dramatique*), ils ont refait la Comédie, ils l'ont mise sur la Rive gauche. La Cité de la musique, vous me direz c'est même les gens de gauche qui sont contre, mais... Enfin rajouter des choses culturelles sur la Rive droite c'est compliqué.

– *Ça aussi c'est un de vos combats d'essayer de ramener des choses ?*

– C'est pas mon combat parce que j'ai arrêté de me battre, mais je pense que c'est un vrai sujet. Il y a un déséquilibre Rive droite, Rive gauche d'un point de vue... d'un point de vue socio-économique et culturel.

En définitive, le problème d'environnement posé par l'aéroport de Genève excède en tous points le seul périmètre de la piste et de ses environs immédiats. Il s'inscrit dans la dynamique d'urbanisation et de développement du canton, laquelle semble converger vers une concentration des nuisances (infrastructures polluantes, industries, ...) sur la rive droite du Rhône et des aménités (environnementales et culturelles) sur sa rive gauche. Au regard des témoignages exposés plus haut, cette évolution est vécue comme le prolongement d'une inégale représentativité politique des habitants des deux rives. Dès lors, comment agir sur son environnement lorsque les canaux de la démocratie représentative apparaissent résolument impraticables ? En Suisse, un outil, accessible à tout citoyen disposant du droit de vote, est réputé remédier à ce type de situation : celui de l'initiative populaire.

L'initiative populaire comme remède démocratique ?

À Genève, « l'initiative populaire cantonale permet de demander une modification de la Constitution genevoise (initiative constitutionnelle) ou de soumettre une proposition de loi (initiative législative) au Grand Conseil (parlement genevois). » (*Initiative populaire cantonale*, s. d.). Nous avons vu en introduction que, dans le cadre du pilotage démocratique de l'aéroport, c'est la première de ces alternatives qui a été privilégiée par la CARPE et qui a récolté 56% de suffrages positifs à l'issue du vote de novembre 2019. Par conséquent, la Constitution genevoise a été modifiée comme le demandait le texte porté par les initiants. Une fois cette étape franchie, il revient aux autorités cantonales de présenter un projet de loi incorporant les principes généraux nouvellement inscrits dans la Constitution. Mais que faire dans l'éventualité où les décisions du peuple souverain restent lettre morte ?

Après deux années écoulées depuis le succès de l'initiative dans les urnes, Madame J. nous confie douter que celle-ci soit capable de produire des effets concrets sur la gouvernance de l'aéroport et du trafic aérien.

– *Est-ce que l'initiative populaire ça vous a tout de suite semblé un outil intéressant ? Finalement, face à ces nuisances, qu'est-ce qu'on peut faire en tant qu'individu ?*

Madame J – Oui, bon comme je l'ai dit j'étais pas à l'origine de ça (*de l'initiative*), ceci-dit là on en voit les limites parce que... ils ont conduit la loi d'application, grosso-modo ils l'ont mise dans la Constitution telle quelle, maintenant ils sont en train de modifier la loi. Et on l'a analysée de proche, et quand je dis qu'on se moque de nous, je pèse mes mots. Et puis comme le Grand Conseil est à droite, et le Grand Conseil est contre... je pense qu'il y a vraiment des limites aux initiatives populaires, parce que je... vraiment ce qu'ils ont présenté, c'est vraiment moins que le minimum de ce qu'on pouvait faire. C'est-à-dire, enfin bon... Enfin oui, conclusion : ils font semblant de faire quelque chose, en toute petite partie, enfin voilà. Donc pour moi il y a une grande, grande limite à ces initiatives populaires. Alors certes ça a mis le sujet sur la table, certes ça a mis de la pression un peu à tout le monde, mais... La loi qui va sortir, c'est tellement loin de ce qu'on veut que... On sait pas comment on va faire.

– *Quels leviers il reste une fois qu'on a fait passer une initiative et qu'elle est quand même pas appliquée ?*

– Bah c'est la question qu'on se pose (*rires*). C'est la question qu'on se pose, mais... Après c'est un référendum facultatif, mais un référendum facultatif, donc la loi est votée par le Conseil National ou bien dans les cantons et après elle entre en force. C'est ce qui est arrivé avec la loi Covid, elle est entrée en force, il y a eu des référendaires et ils essaient de faire tomber la loi, mais en attendant elle entre en force.

Le même sentiment d'impuissance transparaît dans les propos de Madame L., qui évoque « un total déni démocratique » pour décrire la façon dont la procédure de mise en œuvre suit actuellement son cours.

– *L'idée même de l'initiative s'est imposée comme une évidence : il fallait à un moment donné monter une initiative pour changer la loi autour de l'aéroport ?*

Madame L – C'est ça, oui. C'était le seul moyen de se faire entendre, de faire en sorte que la réponse soit celle des citoyens et qu'elle aboutisse dans un changement de la Constitution. Alors à l'heure actuelle, je peux vous dire que le Conseil d'État n'a pas fait grand-chose pour intégrer l'initiative 163 dans la Constitution. Ils ont fait un projet de nouvelle Constitution, en rapport avec la gestion de l'AIG (*aéroport international de Genève*), mais c'est totalement insatisfaisant, c'est comme si on avait pas fait l'initiative. C'est un total déni démocratique. C'est-à-dire que les gens ont voté pour un changement et changement, en l'état, il n'y aura pas. Si on ne se bat pas, si on ne continue pas de se battre pour dire : « maintenant ce que vous proposez ne correspond pas à ce que demandait la population », il n'y a pas de changement. Globalement, les riverains ne sont pas mieux protégés.

– *Malgré l'initiative...*

– Malgré l'initiative, d'accord il y a eu la pandémie qui a passablement occupé le Conseil d'État à des choses peut-être un peu plus entre guillemets immédiates, mais on est en 2021 et je pense qu'en novembre 2021 le projet d'aujourd'hui n'aura pas beaucoup avancé. Donc vous voyez, ça fera 2 ans bientôt : on n'a pas vu de changement. Et les rendez-vous que notre association a pu avoir avec les membres du Conseil d'État qui sont en charge de l'aéroport ont continuellement été repoussés sous prétexte de gestion de la pandémie.

Un troisième et dernier extrait nous permet d'insister sur le désenchantement provoqué par la « non mise en œuvre » de l'initiative telle que les riverains et les associations l'avaient défendue lors de la phase de rédaction et de récolte de signatures. Alors que notre discussion touchait à sa fin, Madame B. nous livre son ressenti sur le processus démocratique suisse et les méthodes permettant de faire respecter la volonté populaire, au-delà des blocages politiques.

Madame B – Moi des fois je me dis que (*pause*). Alors je vais aller peut-être un peu loin dans... mais bon c'est bien que je l'exprime. C'est que j'ai un peu des doutes sur le fait qu'on soit encore en démocratie.

– *D'accord, même ici en Suisse...*

– Ah mais oui, même en Suisse. C’est-à-dire que malheureusement, on le voit avec l’impossibilité de faire un décret d’application qui tienne compte des demandes qui ont été validées par la population. C’est-à-dire que grosso-modo quand le jour de l’initiative, il y a un Conseiller d’État qui se permet de dire que : « de toute façon ça va rien changer », c’est quand même inquiétant. Que du coup il y ait une lassitude et puis des... voilà, des actions qui soient plus... plus... je sais pas si c’est offensif, parce que XR (*Extinction Rebellion*) c’est quand même un mouvement pacifique mais voilà, qu’ils aillent à l’aéroport avec des banderoles et dire c’est plus possible, moi je me dis... voilà, enfin... ça fait quand même bientôt 2 ans que cette initiative a été votée, et qu’il y a rien qui a bougé. Et c’est pas parce que les associations se sont endormies sur un coussin de paresse. C’est juste que les interlocuteurs ne sont pas disponibles. Et qu’on nous oppose à chaque fois que de toute façon c’est la Confédération qui décide. Donc c’est un problème qui impacte Genève, mais c’est Berne qui décide.

– *Donc il y a comme une sorte de perte de légitimité ou de perte de pouvoir d’action sur son propre territoire ?*

– Oui exactement, et qui est désespérante.

– *Ça vous le ressentez vraiment comme... c’est très fort ?*

– Oui c’est très fort. C’est-à-dire que moi, clairement, si le trafic repart comme avant, on partira de Versoix.

Ces trois extraits permettent d’opérer une gradation des ressentis envers l’application réelle de l’initiative 163 : de l’impression de ne pas avoir été pris au sérieux, jusqu’à celle de ne plus évoluer dans un système démocratique. D’une manière quelque peu contradictoire, l’instrument de l’initiative populaire semble ici alimenter une forme de défiance, voire de désillusion, envers les institutions politiques et le processus démocratique suisses. À nos yeux, les témoignages exposés ci-dessus expriment une véritable dépossession de l’agir politique : à la suite d’une procédure longue de plusieurs années pour faire valoir des revendications, un texte est accepté par une majorité de citoyens ; sans pour autant produire les effets escomptés. Nous proposons de voir dans ce phénomène une forme d’altération supplémentaire, celle de *la confiance en l’intégrité du système politique suisse*.

À la lumière des témoignages exposés dans ce chapitre, il convient d'insister sur la façon dont l'aéroport bouleverse les interactions qu'entretiennent les populations riveraines avec le territoire qu'ils habitent. L'altération progressive de ces interactions, en premier lieu par les pollutions sonores et atmosphériques dues au trafic aérien, produit des effets dans quantité de sphères distinctes : de l'appropriation physique de l'espace par les riverains, à l'intensité de leur agir politique. C'est en ce sens, d'après nous, que le problème d'environnement auquel est consacré ce travail mérite véritablement d'être appréhendé comme un fait naturel-social total. Par ailleurs, il apparaît clairement que ces enjeux s'accompagnent d'une importante conflictualité – laquelle s'incarne dans le sentiment d'injustice qui oppose les deux rives du Rhône ainsi que dans les procédures démocratiques auxquelles a recours la société civile, souvent vécues comme des *combats* par les personnes qui les mènent. En définitive, ces entretiens permettent de rendre visible l'envers de *la vie sous les avions*, rythmée en permanence par le bruit et la pollution de l'air exhalés par les Boeings, les hélicoptères et autres jets privés.

Conclusion

Au terme de ce travail, faut-il en conclure à l'existence d'inégalités environnementales dans le cas du développement de l'aéroport de Genève ? Et si oui, selon quelles configurations ? En revenant au cadre analytique proposé par Valérie Deldrève et aux cinq dimensions qui le constituent, il nous est à présent possible de dépeindre le problème d'environnement incarné par l'initiative 163 en fonction des caractéristiques suivantes :

(1) Nous avons montré que l'un des nœuds de cette problématique réside dans l'inégal accès des riverains à un environnement sain, en comparaison des zones épargnées par les trajectoires des aéronefs. Cette inégalité s'apprécie à l'aune de trois composantes majeures : la surexposition aux pollutions sonores et atmosphériques ; les effets différenciés induits par les décisions administratives prises par l'OFAC, lesquelles favorisent au premier chef les intérêts économiques ; le faible impact de la participation au processus démocratique des populations confrontées à ces maux environnementaux. En ce sens, la question de l'aéroport de Genève soulève effectivement des formes plurielles d'inégalités.

(2) Il apparaît que le sentiment d'injustice ressenti par les enquêtés est ancré dans le cumul, voire le renforcement, des différentes inégalités évoquées ci-dessus. De surcroît, même si la géographie joue ici un rôle non négligeable – par exemple au regard de l'orientation de la piste – ces inégalités sont bien davantage la résultante de rapports sociaux que de déterminismes inscrits dans la morphologie du territoire. Nous avons vu à travers l'histoire de l'aéroport à quel point le développement des infrastructures aéroportuaires avait fait l'objet de débats et de résistances au fur et à mesure de son intensification. Ce sont les rapports de force politico-économiques et leurs configurations historiques qui ont préfiguré la construction du problème d'environnement propre à l'aéroport de Genève.

(3) En ce qui concerne l'accès aux espaces politiques où sont débattus les enjeux soulevés par l'aéroport, il nous faut distinguer deux « variantes » permises par le système suisse. Dans le premier cas, celui de la démocratie représentative, il apparaît que certains riverains ont le sentiment d'être peu entendus, en raison de leur moindre représentation au sein du Parlement et du Gouvernement genevois. Dans le second, propre à la démocratie directe, l'initiative populaire permet précisément de réintroduire des voix citoyennes dans le débat politique. En ce sens, l'initiative 163 atteste de la réussite des riverains à participer aux politiques publiques, en parvenant à inscrire certains principes dans la Constitution cantonale ; pour autant, nous avons souligné la difficulté de mise en œuvre concrète de ces principes.

(4) Nous avons rappelé à plusieurs reprises la dimension conflictuelle qui traverse la question de l'aéroport à Genève. Si les personnes que nous avons rencontrées sont loin d'être dépourvues de capital économique, social et symbolique, il n'en demeure pas moins que les ressources dont disposent les défenseurs de l'aéroport, « leurs adversaires », leur sont assurément supérieures. Cette asymétrie de pouvoir fait écho à la difficulté que rencontrent les riverains à faire appliquer concrètement le texte de l'initiative.

(5) Finalement, la position défendue par l'initiative 163 ne se limite pas à une forme de justice distributive : son enjeu n'est pas simplement de compenser les dommages subis par les populations exposées au trafic aérien. Au contraire, elle soulève la question de la souveraineté populaire sur les infrastructures de l'aéroport ainsi que celle de l'équilibre des intérêts économiques, environnementaux et culturels. Autrement dit, une pluralité de motifs entrent ici en interaction pour défendre les droits et les possibilités concrètes des riverains à bénéficier pleinement de leurs lieux de vie et du monde naturel avoisinant.

Au regard de ces cinq dimensions, il nous apparaît de manière manifeste que des inégalités environnementales sont à l'œuvre dans le problème d'environnement qu'est progressivement devenu l'aéroport de Genève. D'ailleurs, par certains aspects, notre cas d'étude peut être rapproché du mouvement pour la justice environnementale, tel qu'il s'est déployé aux États-Unis à partir des années 1980 : les infrastructures de Cointrin sont l'épicentre d'une importante mobilisation populaire, dont l'une des origines est la surexposition à des maux environnementaux et la privation partielle de l'agir politique de ceux qui les subissent. En outre, ces deux expériences ont la particularité de proposer une lecture commune des enjeux sociaux et écologiques, réunissant ainsi des acteurs aux intérêts à priori relativement éloignés. Pour autant, l'ampleur des inégalités et des rapports de domination qui structurent le paysage de la justice environnementale étasunienne nous semble difficilement comparable à la réalité suisse romande – les enjeux de races et de classes sont absolument centraux dans le premier cas, tandis qu'ils sont absents dans le cadre de l'initiative 163. De fait, les imaginaires politiques dans lesquels sont ancrées ces expériences diffèrent radicalement : la lutte pour les droits civiques dans le premier cas, la tradition de la démocratie directe dans le second⁵⁹.

⁵⁹ Cette distinction permet sans aucun doute d'expliquer pourquoi les registres d'action mobilisés sont si éloignés dans ces deux configurations. Les militants pour la justice environnementale s'appuient sur des méthodes d'action directe (marches, *sit-in*, etc.) tandis que les riverains de l'aéroport s'inscrivent dans le jeu des institutions démocratiques suisses, soit dans un registre bien plus « légaliste ».

En définitive, appréhender la progression de l'aéroport – et l'initiative 163, qui en résulte directement – comme un problème d'environnement permet un éclairage pertinent de la façon dont le corps social genevois négocie sa propre empreinte sur les espaces naturels. Dans ce contexte, la sociologie des inégalités environnementales nous semble être un outil particulièrement précieux, à même de révéler les tensions qui configurent, en Suisse également, les rapports naturels-sociaux. Certes, ces derniers s'expriment dans notre enquête sous une forme relativement apaisée en comparaison aux réalités de la justice environnementale ou de l'environnementalisme des pauvres. Cependant, ils sont ici aussi producteurs d'une véritable violence physique et symbolique à l'encontre des populations qui en subissent les effets les plus délétères. L'un des objectifs de ce travail était précisément de mettre des mots (plutôt que des chiffres) sur les expériences, les vécus subjectifs des personnes qui vivent au quotidien le passage des avions, littéralement au-dessus de leur tête. Il nous semblait en effet nécessaire de faire entendre ces récits, à rebours des éloges dont est parfois couverts le secteur aérien en Suisse⁶⁰.

À l'heure du redécollage des avions suite à la pandémie, les controverses autour de l'aéroport de Genève se poursuivent. L'immobilisation des aéronefs pendant quelques mois a cependant démontré que la poursuite infinie du trafic aérien n'était en rien une fatalité. De toute évidence, cette courte accalmie a profité aux personnes les plus exposées aux pollutions sonores et atmosphériques.

*C'est vrai que là, tout à coup, on a eu cette respiration, on était aux anges.*⁶¹

⁶⁰ Exemple parmi d'autres, la Radio Télévision Suisse (RTS) publiait récemment un article en ligne sur les 100 ans de l'aéroport (*Genève, les 100 ans d'un aéroport*, 2020). À côté des images et des vidéos d'archives montrant l'évolution des différents modèles d'avion ou les personnalités mythiques ayant foulé le tarmac à Cointrin, nulle mention n'y est faite des mobilisations citoyennes à l'encontre de l'aéroport ou de ses impacts nocifs pour la population genevoise.

⁶¹ Cette citation est extraite de notre entretien avec Monsieur P.

Annexes

I. Guide d'entretien

<p style="text-align: center;">Expériences sensibles individuelles, « vécu environnemental »</p>	<p>Quel rôle exercé au sein de l'association de riverains ? Depuis quand la personne est-elle engagée dans le milieu associatif ? Pour quelles raisons ? Éventuels autres engagements ?</p> <p>Quelle est l'histoire du lieu où se déroule l'entretien ? (Ancienneté d'habitation, statut et mode d'occupation du logement, type de logement : enjeu de la perte de valeur des terrains).</p> <p>Temps passé à domicile ? Éloignement régulier dans un endroit calme, ambition de déménager et raisons invoquées ? Thématiques de l'enfermement et/ou de la fuite ?</p> <p>Comment est vécue la proximité/présence de l'aéroport ? Quels sont les influences quotidiennes (vécues comme des nuisances ?) de la proximité de l'aéroport ? Effet de la période de confinement sans aucun avion ?</p> <p>Est-ce qu'on s'y habitue ? Quelles évolutions dans le temps ? Comment composer avec l'aéroport ? Habitude versus résignation.</p> <p>À partir de quel seuil est-ce que « ça ne plus continuer » ? Et que faire dans cette situation ? Sentiment d'injustice (cumul des nuisances sur la Rive droite) ?</p>
---	--

Mobilisation collective	<p>L'initiative populaire comme instrument idéal ou comme dernier recours ?</p> <p>Quels types de mobilisations lors de la campagne ? (Récolte de signatures, porte-à-porte, soirées débats). Comment s'est construite cette mobilisation ?</p> <p>Intérêt partagé pour la mobilisation dans les communes riveraines de l'aéroport ?</p> <p>Comment piloter démocratiquement l'aéroport de Genève ?</p> <p>Est-ce qu'une ville de Genève sans avions est envisageable ?</p> <p>Quel rôle de la consultation ? Prise en compte des expériences et savoirs locaux ?</p>
--------------------------------	---

Caractéristiques sociales (1) variables socio-démographiques ; (2) données de trajectoires ⁶²	<p>(1) Âge, sexe, profession, statut matrimonial, nationalité, lieu d'habitat et statut d'occupation, diplôme ou niveau d'études, niveau de revenus, nombre d'enfants, ...</p> <p>(2) Lignée familiale (parents, enfants), trajectoire professionnelle, scolaire, résidentielle</p>
---	---

⁶² Tirées du *Guide de l'enquête de terrain* (Beaud & Weber, 2010, p. 196).

II. Compléments d'enquête

Les quelques passages qui suivent sont extraits de différents entretiens que nous avons réalisés entre mai et juin 2021 dans le cadre de notre enquête qualitative. Si ils ont été « relégués » en annexe, ce n'est nullement en raison du moindre intérêt qu'ils présentent, mais bien plutôt de la difficulté que nous avons rencontrée à les incorporer au cœur de notre analyse. Dans la mesure où ils donnent à voir la richesse des échanges et la complexité de la problématique de l'aéroport de Genève, nous avons tenu à les restituer ici. Ils constituent autant de piste d'investigations potentielles, de champs des possibles. Avec la philosophe Vinciane Despret, citant Antoine Hennion, nous ajouterons qu'« une enquête ne vise pas tant à décrire une expérience, mais à la faire exister. Il ne s'agit donc pas de décrire à froid ou à distance une réalité qui préexisterait à la description, mais d'accompagner un problème, une expérience que vivent des personnes ou des collectifs et de donner à ce problème ou à cette expérience une existence collective. » (Université de Lausanne, 2020).

– *Vous avez une formation d'ingénieur ?*

Madame S – Je suis mathématicienne. Mais il y a pas besoin d'être mathématicien pour calculer une surface de forêt.

– *(rires) Donc vous vous êtes occupée des questions un peu techniques, de calculs ou des chiffres ?*

– J'ai une formation technique, donc je crois que c'est moi qui ai calculé la première fois ces machins de gaz à effet de serre qui faisaient 20%. Je me souviens très bien parce que Lisa (*Mazzone*) m'a appelé une fois et m'a dit : « dis donc, tu tiens d'où ton chiffre de 20% là ? » (*inaudible*).

– *Est-ce que c'était important ça, d'arriver vraiment avec des données objectives, qui pouvaient être calculables ?*

– Probablement quand même. Parce que quand vous dites : « c'est 20% », c'est quand même difficile de dire que c'est pas important.

– *Et c'était à l'échelle du canton de Genève ?*

– C'est la Suisse 20%. Alors là c'est devenu 27%, parce qu'on (*inaudible*) mais à l'époque c'était... parce qu'en fait, vous prenez le bilan des gaz à effet de serre de la Confédération, celui qui est utilisé dans le cadre du Protocole de Kyoto, on est encore dans le Protocole de Kyoto en fait, on n'est pas passé en mode Paris... Et donc vous prenez le bilan des gaz

à effet de serre, vous prenez les chiffres marqués, pour mémoire, « aviation internationale », vous y ajoutez les chiffres « aviation nationale », qui sont ailleurs dans le tableau, et vous divisez par le total de toute la Suisse. Voilà, c'est pas sorcier. Mais finalement le calcul était pas vraiment mis en évidence, et puis il y en a encore un chiffre dont on parle pas beaucoup, c'est l'aviation militaire. Il est aussi dans le tableau.

– *Ça y figure aussi ? J'aurais pensé que c'était plus discret...*

– Non c'était un gros chiffre même. Vous voulez voir le chiffre ? Je vais vous dire (*sort un ordinateur portable de son sac pour me montrer un tableau excel avec les émissions de GES de la Suisse en fonction de différents secteurs d'activité*).

– *Pour moi l'aviation militaire c'est de temps en temps des avions qui s'écrasent à Nidwald ou dans les Alpes...*

– Alors ça, ça diminue les émissions (*rires*). Mais non, l'aviation militaire c'est quand même un chiffre assez conséquent. Est-ce que c'est le militaire ou l'aviation en générale... En tout cas le militaire c'est pas neutre, c'est clairement... Maintenant j'ai un petit doute si c'est l'aviation militaire ou le militaire tout court (*parcourt le tableau excel*).

– *Et ça je pense que l'armée c'est aussi un « monstre sacré »...*

– Oui, il y a les chars... Il y a même des gens climats qui voulaient pas être contre l'armée et faire apparaître les émissions de gaz à effet de serre de l'armée (*me montre le tableau*).

– *Du coup c'est des chiffres qui existaient mais qui étaient juste pas communiqués...*

– Ils étaient communiqués, il fallait juste les mettre ensemble. En fait... Alors... voilà, ça c'est les chiffres... ça c'est simplement le bilan de tous les gaz à effet de serre de la Suisse, depuis 1990. Donc ici on a toute la liste, on a des gaz, CO₂, méthane, gaz azotés, CFC... Après vous avez toutes les rubriques, selon le Protocole de Kyoto. Il y en a des plus détaillés, ça c'est la synthèse. Ça c'est comment les membres du Protocole de Kyoto, chaque année... à peu près un an et demi après la fin de l'année, il y a le total qui sort. Donc on voit que 48 millions de tonnes équivalent CO₂ c'est le total de la Suisse et puis... ce chiffre ici, ce chiffre en dehors du tableau, en fait, c'est le transport international. Donc le transport international c'est 18 tonnes, mais ça c'est que le kérosène. Donc on est parti de 3,09 en 1990, et là on a... on n'a pas encore doublé mais on est pas très loin. Alors l'aviation, il faut ajouter justement le... le transport aérien international sans le militaire. Et le militaire... alors on a que le total ici. Total du militaire, c'est 0,14, donc 140'000 tonnes d'équivalent CO₂. L'aviation civile intérieure, dont on devrait pouvoir logiquement assez facilement la substituer par du train quand même, c'est... c'est comme le militaire.

– *Donc effectivement, il y a le bruit, mais en fait c'est pas le seul impact de l'aéroport. Est-ce que le bruit c'est quelque chose qui vous paraît central, qui est vraiment le plus important ?*

Madame L – Oui, je dirais c'est celui qui est le plus sensible, dans le sens physique du terme. Quand vous avez un avion au-dessus de votre tête toutes les minutes ou toutes les minutes et demi, votre corps absorbe des ondes tout le temps, tout le temps, tout le temps (*d'un ton rapide*). Vous n'arrivez jamais à l'équilibre d'un corps calme, entre deux... pics de bruit. Parce que le bruit, on parle toujours d'un bruit moyen, c'est comme ça que le bruit est calculé par l'OFAC, donc l'office de l'aviation civile. Mais nous c'est pas le bruit moyen qui nous dérange, ce sont les pics de passage d'avions. Quand on vous réveille à minuit ou à 11 heures et demi du soir, c'est le pic de l'avion qui vous réveille, c'est pas la moyenne sur la journée, vous voyez ? Donc c'est vraiment le... la nuisance maximale première c'est le bruit. Et la deuxième nuisance, c'est évidemment la pollution. Si vous avez un jardin, vous vous rendez compte que vos pavés deviennent noirs, vos tuiles deviennent noires de suie, de kérosène. Vous êtes tout le temps en train de nettoyer vos bords de fenêtre, vos tables, vos chaises de jardin, c'est tous les jours qu'il faut nettoyer. Et donc la deuxième nuisance c'est la pollution atmosphérique.

– *Vous diriez vraiment que c'est très présent, vous avez des effets très concrets au quotidien ?*

– Tout le temps (*réponse immédiate et brève*). De six heures du matin à minuit, voire minuit et demi si un avion est en retard, vous êtes dérangés par le bruit. Et les avions arrivent bien sûr dans des créneaux très serrés, donc quand je vous dis une minute, une minute et demi : en période de salon de l'auto, c'est toutes les minutes que ça décolle ou que ça atterrit. C'est juste impressionnant. On se demande même comment ils arrivent à évacuer la piste suffisamment vite (*rires*) pour que les avions laissent la place pour le suivant. C'est ça... Et ça veut dire aussi que votre vie sociale est totalement perturbée, parce que vous ne pouvez plus parler, à moins d'être enfermé dans votre bulle de triples-vitrages, vous pouvez plus parler correctement fenêtres ouvertes. Je veux dire, vous n'arrivez pas à entendre ce que dit la personne au téléphone, vous n'entendez plus la télévision, vous avez quelqu'un en face de vous à un mètre cinquante, vous ne l'entendez pas. Donc ça veut dire que ça devient compliqué d'avoir une discussion philosophique. Vraiment ! On peut plus discuter, on est obligé d'attendre que l'avion passe, d'une part, et au niveau du sommeil... Quand vous avez besoin comme moi de huit heures de sommeil, vous êtes chroniquement en manque de sommeil. Donc ça finit par atteindre la santé, si vous n'avez pas un mental très, très fort, ça finit par atteindre votre santé. Donc oui... à chaque minute de l'ouverture de l'aéroport vous avez un désagrément, c'est vrai. D'où notre demande de réduire les horaires d'ouverture de l'aéroport, pour que au moins on puisse dormir, avoir un sommeil correct.

– *Je reviens sur les conditions de travail ici à l'aéroport, est-ce que vous avez des gens qui viennent vous voir pour des questions de bruit ou de pollution ? Ça c'est des choses qui remontent et qui sont vécues par les gens qui travaillent ?*

Monsieur U – Absolument, vous avez énormément d'ouvriers qui bossent sous les avions, les moteurs allumés, avec le gaz des avions qui sort, sur le tarmac, avec la chaleur que l'on connaît maintenant. Vous avez le sol qui est en béton, donc ça dégage une chaleur insupportable, ça fait au moins dix degrés de plus qu'à l'extérieur. Et puis le gaz des avions, le bruit des avions. Bien sûr il y a les règles de la SUVA (*plus grande assurance-accidents de Suisse*) donc ils mettent des casques, des tampons auriculaires, mais pour la respiration il y a rien. On a déjà fait des interventions. Vous avez des gens... Moi j'ai déjà fait des visites, on m'a fait visiter, je veux dire vous êtes sous un avion qui... qui débite des tonnes de gaz... même des fois en ouvrant la fenêtre ici (*son bureau est situé dans un bâtiment proche de la piste*), je sens la fumée des avions qui entre. Mais vous avez des ouvriers qui remplissent la soute des avions, qui orientent les passagers etcetera, ça c'est clair. Au niveau de la santé des gens qui travaillent sur la piste, je pense que nous avons un gros défi à faire et j'avoue que nous n'avons pas fait suffisamment le travail.

– *Est-ce qu'il y a des chiffres ? Est-ce que ça peut être objectivé ? Parce que j'ai l'impression que c'est souvent assez diffus... Je sais pas s'il y a des maladies professionnelles qui se déclenchent plus ici à l'aéroport ou si on a des chiffres là-dessus ?*

– Malheureusement, j'ai pas accès... il faut que j'aille chercher. Il y a quelques années, on a commencé à parler d'un malaise qui arrivait de plus en plus chez le personnel navigant. En fait, les constructeurs des avions avaient pas trouvé autre chose que de recycler l'air qui passait dans le moteur des avions et le faire entrer dans la cabine. Donc il y a beaucoup de gens qui tombaient dans les pommes et on comprenait pas très bien. Donc c'était vraiment un malaise, surtout exposé beaucoup plus au personnel navigant, parce qu'en tant que passager, vous êtes pas tout le temps dans un avion, alors que eux ils passent leur vie dans les avions. Donc il y avait ça. Je sais qu'en France il y a eu quelques cas, en Suisse il y a rien encore. Parce que nous on a pris contact avec ARSA, c'est une organisation française qui lutte... parce qu'en France il y a eu des cas qui sont allés jusque devant des tribunaux. Ça c'est par rapport au personnel navigant, mais le personnel au sol malheureusement il n'y a pas encore... Encore une fois, j'avoue que nous avons un sacré boulot à faire. Je veux dire, quand je vois par exemple que les syndicats interviennent sur les chantiers par temps de chaleur etcetera ou des températures très froides... nous à l'aéroport, on a vraiment pas ça. Je veux dire... reconnaître que la personne qui travaille sous un avion dix ans, vingt ans, trente ans, reconnaître que cette personne par exemple pourrait avoir une retraite anticipée, comme c'est le cas des ouvriers sur les chantiers. La retraite à soixante ans dans le bâtiment, elle est reconnue parce que c'est des métiers plus difficiles, mais à l'aéroport nous sommes dans une situation semblable, voire pire. Parce qu'un ouvrier il est pas tout le temps à l'extérieur, un ouvrier de chantier au moins il est moins exposé aux produits nocifs.

– *Que ici à l'aéroport où c'est vraiment quotidien ?*

– Tout à fait.

– *Vous avez mentionné qu’il y avait beaucoup de contrats à durée déterminée ou à temps partiel, est-ce qu’il y a des gens qui font toute leur carrière à l’aéroport ? Ou bien finalement c’est des gens qui viennent travailler là un moment et ils iront faire d’autres choses après dans un autre secteur ?*

– Malheureusement c’est ça la tendance. La tendance c’est les jobs à temps partiel, auxiliaires, CDD, Adecco (*groupe franco-suisse spécialisé dans le travail intérimaire*), qui fait vraiment son beurre ici. Dans le temps, les petits boulots étaient réservés aux étudiants. Les étudiants ça les arrangeait de bosser le week-end ou le soir après leurs cours etcetera. Maintenant ça devient de moins en moins intéressant pour les étudiants. D’ailleurs même les RH nous disent : « les étudiants ça les intéresse plus ». C’est de plus en plus des jobs de 20 heures, 24 heures, 32 heures par semaine, destinés à des gens qui vivent de ça. Et qui ont peut-être un conjoint avec un salaire meilleur ou qui ont un deuxième emploi etcetera ou qui sont carrément frontaliers. Je veux dire, un Genevois qui vit avec un salaire de 24 francs de l’heure, ça lui fait, je sais pas, 2’500-2’700 net par mois, c’est pas possible. C’est pas possible. Vous allez compléter ça par l’assistance, vous aurez l’assistance. L’assistance c’est qui ? C’est nous les contribuables qui payons l’assistance. Donc malheureusement la tendance c’est des petits emplois... peu payés.

Monsieur H – Ce qu’il faut savoir aussi, c’est que l’aéroport est une infrastructure de droit public autonome, et les activités salariées sur le site de l’aéroport, et bien en matière de revenu et de qualité de l’emploi, c’est zéro en chiffres. Parce que ce sont des emplois mal payés, sous-payés, à temps partiel. Je parle pas de la direction de l’aéroport, André Schneider est un type charmant, d’une honnêteté. J’ai eu plusieurs séances avec lui, si j’avais un poste libre je le prendrais volontiers parce que c’est quelqu’un de formidable. Mais tout ce qui est emploi sur le tarmac, toutes les petites mains qui portent nos bagages et tout ceci, c’est du travail sur appel, c’est du Dnata (*Dubai National Air Travel Agency*) qui appartient aux Émirats, c’est des sociétés qui appartiennent aux Chinois, bref... c’est des emplois précaires, très mal payés, qui sont effectués dans des conditions très difficiles, parce qu’on imagine bien que les vapeurs de kérosène qu’ils respirent sur le tarmac plus les tonnes de valises qui sont manipulées par des individus... Travail sur appel, tout ceci fait que ce sont des conditions salariales qui font que, sur le tarmac, vous avez 60% de non-Suisses, de personnes qui n’habitent pas en Suisse.

– *C’est aussi élevé que ça ?*

– Ce sont des gens qui habitent en France voisine. Ce sont des gens qui viennent de Marseille, de Lille ou de je ne sais où, qui viennent habiter autour de Genève, qui dorment parfois dans des bus-camping ou dans des campings là autour, et qui, n’ayant pas de boulot chez eux ou qui seraient payés à 1000 euros en France, préfèrent en gagner 2800 ici. Mais avec ces salaires, vous ne pouvez pas vivre à Genève.

Références bibliographiques

100 ans : Genève aéroport. (2020). Slatkine.

Active depuis 1974! (s. d.). Consulté le 26 août 2021, à l'adresse <https://www.agc-gva.ch/active-depuis-1974-fr3.html>

Argumentaire. (s. d.). CARPE. Consulté le 27 juin 2021, à l'adresse <https://carpe.ch/initiative/>

Barbier, R., & Alphanbéry, P. (2012). *Manuel de sociologie de l'environnement*. Presses de l'Université Laval.

Beaud, S. (1996). L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour l'«entretien ethnographique». *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, 9(35), 226-257.

Beaud, S., & Weber, F. (2010). *Guide de l'enquête de terrain : Produire et analyser des données ethnographiques* (4e éd. augmentée). la Découverte.

Bell, M. (2012). *An invitation to environmental sociology* (4th ed). Pine Forge Press.

Bellan, G., Bellan-Santini, D., & Dauvin, J.-C. (2007). À propos de quelques utilisations des termes «Inégalités écologiques» : Simples impropriétés de langage ou accaparement abusif ? *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie, Dossier 9*. <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.3426>

Bernet, C. (2015). Genève Aéroport trace son avenir dans les turbulences. *Tribune de Genève*. <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/aeroport-trace-avenir-turbulences/story/15275359>

Bihl, A., & Pfefferkorn, R. (2008). *Le système des inégalités*. La Découverte.

Blanchon, D., Moreau, S., & Veyret, Y. (2009). Comprendre et construire la justice environnementale. *Annales de géographie*, 1, 35-60.

Boyce, J. K. (1994). Inequality as a cause of environmental degradation. *Ecological economics*, 11(3), 169-178.

Boyer, M., Herzlich, G., & Maresca, B. (2001). *L'Environnement, question sociale : Dix ans de recherches pour le ministère de l'Environnement*. Odile Jacob.

Bulkeley, H., & Walker, G. (2005). Environmental justice : A new agenda for the UK. *Local environment*, 10(4), 329-332.

Bullard, R. (1983). Solid waste sites and the black Houston community. *Sociological inquiry*, 53(2-3), 273-288.

Bullard, R. (2000). *Dumping in Dixie : Race, class, and environmental quality* (3rd ed.). Westview Press.

Bullard, R. (2001). Environmental justice in the 21st century : Race still matters. *Phylon*, 49(3/4), 151-171.

Bullard, R. D., Johnson, G. S., & Wright, B. H. (1997). Confronting environmental injustice : It's the right thing to do. *Race, Gender & Class*, 5(1), 63-79.

- Cailliez, J.-C. (2005a). *Cointrin : Du champ d'aviation à l'aéroport intercontinental (dès 1920)*. Pionnair-GE. <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article48>
- Cailliez, J.-C. (2005b). *La Rade de Genève : Un aéroport idéal au temps des hydravions (1912-1925)*. Pionnair-GE. <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article28>
- Cailliez, J.-C. (2005c). *La visite du dirigeable « Graf Zeppelin », 1er et unique atterrissage d'un dirigeable à Cointrin (1930)*. Pionnair-GE. <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article73>
- Cailliez, J.-C. (2006a). *Doubler les capacités de l'aéroport avec une seconde piste en baïonnette, un projet fou de 1969*. Pionnair-GE. http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article209&var_recherche=riverains
- Cailliez, J.-C. (2006b). *Le plus grand meeting jamais vu à Cointrin et son exposition rétrospective aux rares appareils (1955)*. Pionnair-GE. <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article185>
- Cailliez, J.-C. (2009). *Histoire de l'Aéro-Club de Genève : De l'esprit sportif à la fin de la 1e guerre aérienne (1909-19)*. Pionnair-GE. <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article398>
- Carpe, & Arag. (2018). *Avions, toujours plus, pour quoi faire ? : Du rêve au cauchemar* (Jouvence).
- C'est quoi l'ARAG ?* (s. d.). ARAG. Consulté le 16 novembre 2021, à l'adresse <https://arag.ch/historique-et-objectifs/>
- Chancel, L. (2017). *Insoutenables inégalités : Pour une justice sociale et environnementale*. Les Petits Matins.
- Charles, L. (2008). Une appréhension interculturelle des inégalités environnementales. *Ecologie politique*, N°35(1), 47-60.
- Chaumel, M., & La Branche, S. (2008). Inégalités écologiques : Vers quelle définition ? *Espace populations sociétés*, 2008/1, 101-110. <https://doi.org/10.4000/eps.2418>
- Crenshaw, K. W., & Bonis, O. (2005). Cartographies des marges : Intersectionnalité, politique de l'identité et violences contre les femmes de couleur. *Cahiers du genre*, 2, 51-82.
- Deldrève, V. (2015). *Pour une sociologie des inégalités environnementales*. Peter Lang.
- Deldrève, V. (2019). La construction du concept d'Environnemental Justice comme cadre d'analyse pour les inégalités environnementales. In I. Sainsaulieu, E. Barozet, R. Cortesero, & D. Mélo (Éds.), *Où est passée la justice sociale ?* (p. 157-168). Presses universitaires du Septentrion. <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.87608>
- Deldrève, V. (2020). La fabrique des inégalités environnementales en France : Approches sociologiques qualitatives. *Observations et diagnostics économiques. Revue de l'OFCE*, 165(3), 117-. <https://doi.org/10.3917/reof.165.0117>
- Deldrève, V., & Candau, J. (2014). Produire des inégalités environnementales justes ? *Sociologie*, 5(3), 255.

- Deldrève, V., & Candau, J. (2015). Inégalités intra et intergénérationnelles à l'aune des préoccupations environnementales. *Revue française des affaires sociales*, 1, 79-98.
- Di Chiro, G. (1996). Nature as community : The convergence of environment and social justice. *Uncommon ground: Rethinking the human place in nature*, 298-320.
- Diebolt, W., Helias, A., Bidou, D., & Crepey, G. (2005). *Les inégalités écologiques en milieu urbain* [Rapport de l'inspection générale de l'environnement]. Ministère de l'Écologie et du Développement Durable.
- Diekmann, A., & Meyer, R. (2010). Democratic smog ? : An empirical study on the correlation between social class and environmental pollution. *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 62(3), 437-457.
- Dubois, O., & Van Criekingen, M. (2007). La "ville durable" contre les inégalités sociales ? Compacité urbaine et gentrification à Bruxelles. *Cornut P., Bauler T., Zaccai E., Environnement et inégalités sociales, Éditions de l'université de Bruxelles, Aménagement du territoire et environnement*.
- Durand, M., & Jaglin, S. (2012). Inégalités environnementales et écologiques : Quelles applications dans les territoires et les services urbains? *Flux*, 3, 4-14.
- Emelianoff, C. (2006). Connaître ou reconnaître les inégalités environnementales? *ESO, travaux et documents*, 25, 35-43.
- Emelianoff, C. (2008). La problématique des inégalités écologiques, un nouveau paysage conceptuel. *Écologie & politique*, 35(1), 19-31. <https://doi.org/10.3917/ecopo.035.0019>
- Etienne, R. (2015). Comment Genève Aéroport fait face à sa folle croissance. *Tribune de Genève*. <https://www.tdg.ch/economie/entreprises/geneve-aeroport-face-folle-croissance/story/27718073>
- Faburel, G. (2003a). Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction de territoires. *L'Espace géographique*, 32(3), 205-223.
- Faburel, G. (2003b). Lorsque les territoires locaux entrent dans l'arène publique; retours d'expérience en matière de conflits aéroportuaires. *Espaces et sociétés*, 4, 123-146.
- Faburel, G. (2008). Les inégalités environnementales comme inégalités de moyens des habitants et des acteurs territoriaux. Pour que l'environnement soit un facteur réel de cohésion urbaine. *Espace populations sociétés. Space populations societies*, 2008/1, 111-126. <https://doi.org/10.4000/eps.2430>
- Faburel, G. (2010). Inégalités et justice environnementales. *Ecologies urbaines*, 214-236.
- Faburel, G., & Maleyre, I. (2007). Le bruit des avions comme facteur de dépréciations immobilières, de polarisation sociale et d'inégalités environnementales. Le cas d'Orly. *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie, Dossier 9*.
- Favre, A. (2016). 10 heures, 19 minutes et 25 secondes de perdues. *Le Temps*. <https://www.letemps.ch/opinions/10-heures-19-minutes-25-secondes-perdues>

- Genève, les 100 ans d'un aéroport. (2020). rts.ch. <https://www.rts.ch/archives/grands-formats/11606254-geneve-les-100-ans-dun-aeroport.html>
- Ghorra-Gobin, C. (1998). La prospective urbaine aux États-Unis, ou les enjeux de la civilisation suburbaine. *Natures Sciences Sociétés*, 6(2), 83-86.
- Guivarch, C., & Taconet, N. (2020). Inégalités mondiales et changement climatique. *Revue de l'OFCE*, 165(1), 35-70. <https://doi.org/10.3917/reof.165.0035>
- Hug, R. (1981). *L'avion à Genève : Histoire de l'aéroport de Genève-Cointrin par l'image*. Éditions du Tricorne.
- Initiative populaire cantonale*. (s. d.). ge.ch. Consulté le 20 novembre 2021, à l'adresse <https://www.ge.ch/node/2897>
- Jodelet, D. (2001). Le phénomène NIMBY. *L'Environnement, question sociale : Dix ans de recherche pour le ministère de l'Environnement*, 91-97.
- Jollivet, M. (2012). Objets naturels et objets techniques : La place de la sociologie et l'ambition de l'interdisciplinarité. *Manuel de sociologie de l'environnement*. Presses Université Laval, Laval, 33-49.
- Juan, S. (2012). L'inégalité écologique, une notion écran ? *Écologie & politique*, 45(2), 145-158. <https://doi.org/10.3917/ecopo.045.0145>
- Kalaora, B., & Vlassopoulos, C. (2013). *Pour une sociologie de l'environnement : Environnement, société et politique*. Champ Vallon.
- Kartha, S., Kemp-Benedict, E., Ghosh, E., Nazareth, A., & Gore, T. (2020). *The Carbon Inequality Era : An assessment of the global distribution of consumption emissions among individuals from 1990 to 2015 and beyond*. Stockholm Environment Institute & Oxfam.
- Kenner, D. (2015). Inequality of overconsumption : The ecological footprint of the richest. *Cambridge, Global Sustainability Institute, Anglia Ruskin University*.
- Keucheyan, R. (2014). *La nature est un champ de bataille : Essai d'écologie politique*. La Découverte.
- Laigle, L., & Oehler, V. (2004). *Les enjeux sociaux et environnementaux du développement urbain : La question des inégalités écologiques* [Final Report, Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, Paris. CSTB].
- Laigle, L., & Tual, M. (2007). Conceptions des inégalités écologiques dans cinq pays européens : Quelle place dans les politiques de développement urbain durable ? *Développement durable et territoires*, Dossier 9. <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.4262>
- Larrère, C. (2017). *Les inégalités environnementales*. Presses universitaires de France PUF.
- Larrère, R., & Larrère, C. (2012). Hypermodernité et sociocentrisme. In *Manuel de sociologie de l'environnement*. Presses Université Laval, Laval, 53-62. (p. 53-59).
- Laurent, É. (2009). Écologie et inégalités. *Revue de l'OFCE*, 109(2), 33-57. <https://doi.org/10.3917/reof.109.0033>

- Laurent, É. (2014). *Inequality as pollution, pollution as inequality*.
- Lescaze, B. (2009). *L'envol d'une ville : Une histoire de l'aéroport de Genève*. Slatkine.
- Loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG), H 3 25 (1993).
- Martínez Alier, J. (2014). *L'écologisme des pauvres : Une étude des conflits environnementaux dans le monde*. Institut Veblen.
- Martinez-Alier, J. (2007). Conflits de distribution écologique, identité et pouvoir. Cornut P., Bauler T., Zaccai E., *Environnement et inégalités sociales, Éditions de l'université de Bruxelles, Aménagement du territoire et environnement*.
- McGurty, E. M. (1997). From NIMBY to civil rights : The origins of the environmental justice movement. *Environmental History*, 301-323.
- McGurty, E. M. (2000). Warren County, NC, and the emergence of the environmental justice movement : Unlikely coalitions and shared meanings in local collective action. *Society & Natural Resources*, 13(4), 373-387.
- Mohai, P., & Bryant, B. (1992). Race, poverty, and the environment. *EPA J.*, 18, 6.
- OFAC. (s. d.-a). *Fiche PSIA pour l'aéroport de Genève mise à l'enquête publique*. Consulté le 30 août 2021, à l'adresse <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-68793.html>
- OFAC. (2018). *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) : Partie IIIC Fiche d'objet Aéroport de Genève avec rapport explicatif et rapport d'examen*.
- OFAC, O. fédéral de l'aviation civile. (s. d.-b). *Élaboration de la fiche PSIA*. Consulté le 29 août 2021, à l'adresse <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/sicherheit/infrastruktur/flugplaetze/landesflughaefen/flughafen-genf/objectifs-du-psia.html>
- OFEV, O. fédéral de l'environnement. (s. d.). *Sites contaminés : En bref*. Consulté le 9 juillet 2021, à l'adresse <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themen/thema-altlasten/altlasten--das-wichtigste-in-kuerze.html>
- Office fédéral de l'aviation civile. (s. d.). *Etudes et rapports*. Consulté le 11 mars 2021, à l'adresse <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/das-bazl/studien-und-berichte.html>
- Phillips, A. S., Hung, Y.-T., & Bosela, P. A. (2007). Love canal tragedy. *Journal of Performance of Constructed Facilities*, 21(4), 313-319.
- Picon, B. (2012). La sociologie de l'environnement, l'héritage d'un questionnement sur les rapports nature-société. In *Manuel de sociologie de l'environnement*. Presses Université Laval, Laval, 17-28. (p. 17-28).
- Piketty, T., & Chancel, L. (2015). Carbon and inequality : From Kyoto to Paris. *Trends in the Global Inequality of Carbon Emissions (1998-2013) and Prospects for An Equitable Adaptation Fund*. Paris: Paris School of Economics.
- Pionnair-GE. (s. d.). Pionnair-GE. Consulté le 26 août 2021, à l'adresse <http://www.pionnair-ge.com/spip1/>

- Poupeau, F. (2012). Périphéries. Note de recherche sur l'ethnographie des inégalités environnementales à El Alto (Bolivie). *Flux*, 3, 102-107.
- Principles of Environmental Justice*. (1991). <http://greenaction.org/ej-principles-1991/>
- Qui sommes-nous ?* (s. d.). CARPE. Consulté le 16 novembre 2021, à l'adresse <https://carpe.ch/a-propos/#qui>
- Revello, S. (2019). À Genève, les riverains gagnent une manche face à l'aéroport. *Le Temps*. <https://www.letemps.ch/suisse/geneve-riverains-gagnent-une-manche-face-laeroport>
- Roussel, I. (2009). Les inégalités environnementales. *Air Pur*, 76, 5-12.
- Roy, P. (1995). *Les ailes de Genève : Aéroport international de Genève*. Éditions du Tricorne.
- Sen, A. (2012). *L'idée de justice*. Flammarion.
- Szasz, A., & Meuser, M. (1997). Environmental inequalities : Literature review and proposals for new directions in research and theory. *Current sociology*, 45(3), 99-120.
- Taylor, D. E. (2000). The Rise of the Environmental Justice Paradigm : Injustice Framing and the Social Construction of Environmental Discourses. *American behavioral scientist*, 43(4), 508-580.
- Theys, J. (2000). Quand inégalités sociales et inégalités écologiques se cumulent. L'exemple du "SELA". *Note du CPVS*, 13.
- Theys, J. (2007). Pourquoi les préoccupations sociales et environnementales s'ignorent-elles mutuellement ? Un essai d'interprétation à partir du thème des inégalités écologiques. Cornut P., Bauler T., Zaccai E., *Environnement et inégalités sociales*, Éditions de l'université de Bruxelles, *Aménagement du territoire et environnement*, 23-35.
- Theys, J., & Emelianoff, C. (2001). Les contradictions de la ville durable. *Le débat*, 1, 122-135.
- Todd, E. (2018). *Où en sommes-nous ? : Une esquisse de l'histoire humaine*. Éditions du Seuil.
- UNIL Université de Lausanne. (2020). *Imaginaires des futurs possibles : Enquêter avec d'autres êtres, désassigner / Vinciane Despret*. <https://www.youtube.com/watch?v=bZ5RpTbQRRg>
- US EPA (2014). *Environmental Justice*. US EPA. <https://www.epa.gov/environmentaljustice>
- Villalba, B., & Zaccai, E. (2007). Inégalités écologiques, inégalités sociales : Interfaces, interactions, discontinuités ? *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, Dossier 9, Article Dossier 9. <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.3502>