

## Newsletter ASAPAYERNE 1/2024

### L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE EN EVOLUTION

Il y a du souci à se faire lorsqu'on ne voit pas de grues de chantier à l'œuvre sur un aéroport. C'est ce que se plaisait à dire un ancien directeur de l'aéroport de Genève-Cointrin. Il est vrai que l'adaptation à la demande et aux normes en constante progression implique une tout aussi constante adaptation des installations et de leur cadre d'exploitation.

Le 3 mars, la population du Canton de Zürich a clairement exprimé son accord à la prolongation de deux des trois pistes de l'aéroport de Zürich. Pour des motifs de sécurité et de stabilité opérationnelle. Le défi était de taille, il est relevé : la nécessité d'une fonctionnalité optimisée de l'infrastructure aérienne se trouve reconnue dans les urnes. On s'en réjouit.

Au-delà du seul Canton de Zürich, l'utilité de bonnes connections aériennes est largement admise. On ne peut dès lors qu'encourager la COREB à mettre les bouchées doubles pour que l'indispensable adaptation des horaires applicables à l'aviation civile à Payerne soit rapidement consacrée - et qu'elle le soit dans une forme dynamique et évolutive ! Les chiffres sont en effets révélateurs d'une demande effective dans ce sens et il serait regrettable que des vols doivent être refusés en raison des contraintes horaires, entre autres, alors même que les installations existent et que les services sont disponibles.

La région a su créer un aérodrome civil : il convient de soutenir ses démarches destinées à assurer que cette infrastructure fournisse une réponse optimale à la demande.

### POLITIQUE FEDERALE – TRAFIC AERIEN ET CO2

Le Conseil fédéral a adopté à la fin du mois de février le rapport « *Trafic aérien neutre en termes de CO2 d'ici 2050* », qui expose les mesures techniques de nature à rendre le trafic aérien respectueux du climat.

Le recours aux carburants d'aviation durables constitue à cet égard la mesure phare pour réduire les émissions de CO2 de provenance fossile. Le rapport cite également les gains d'efficacité des avions et de leur exploitation ainsi que les nouveaux mécanismes de promotion sur lesquels compte la Confédération. Il se montre prudent quant aux effets de l'électrification et de l'hydrogène avant 2050. Grâce aux instruments existants et à ceux qui seront mis en œuvre dès 2025, la Confédération vise une réduction de 70 % des émissions de CO2 du transport aérien. Le zéro net d'émissions d'ici 2050 ne sera toutefois pas atteint sans recours au captage et au stockage du CO2.

La Confédération vient par ailleurs de mettre en consultation un projet d'ordonnance relative à la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (Ordonnance sur la protection du climat).

On voit à ces développements que l'aviation affronte un défi d'une dimension jusqu'ici inégalée : cela ne fait que renforcer la nécessité d'une forte cohésion entre les acteurs de la communauté aéronautique et tous les milieux qui bénéficient de leurs prestations.

## **AVIATION, CHARGE SONORE, EMPLOIS ET CONSTRUCTIONS**

Le conseiller aux Etats vaudois Pascal Broulis a récemment interpellé le Conseil fédéral, invoquant un déséquilibre entre l'impact sonore de l'aviation militaire et les emplois générés à Payerne [23.4371 | Place d'arme de Payerne \(postes de travail et nuisances sonores\) | Objet | Le Parlement suisse \(parlament.ch\)](#). Dans ses prises de position, dont la dernière date du 4 mars au plenum, le Conseil fédéral aura laissé l'interpellateur autant que la région sur leur faim. Nul doute que l'affaire n'en restera pas là.

Également en cours au Parlement, la révision de la loi sur la protection de l'environnement aborde la question de la pesée des intérêts entre les besoins de construire et la protection contre le bruit. Le Conseil fédéral entend notamment modifier le régime des constructions dans des zones affectées par le bruit.

Ces deux objets et les débats qu'ils entraînent illustrent la nécessité de traiter de manière plus circonstanciée qu'actuellement les rapports entre les activités aéronautiques - civiles autant que militaires - d'une part, leur environnement social et économique d'autre part. Ils démontrent aussi que des actions politiques profilées sont indispensables à l'équilibrage de ces rapports.

Payerne, mars 2024

