UNIVERSITÉ DE GENÈVE
INSTITUT DES SCIENCES DE L'ENVIRONNEMENT

MAITRISE UNIVERSITAIRE EN SCIENCES DE L'ENVIRONNEMENT

La crise du coronavirus comme vecteur de développement aux alternatives à l'avion. Cas de l'aéroport international de Genève.

Mémoire présenté par

Jérémy Ayoub
Bachelier universitaire en science politique

Sous la direction du Professeur Cantoreggi Nicola
Institut de santé globale

Mémoire No 452

2021

DROITS D'AUTEUR

Les citations tirées du présent mémoire ne sont permises que dans la mesure où elles servent de commentaire, référence ou démonstration à son utilisateur. La citation doit impérativement indiquer la source et le nom de l'auteur. La loi fédérale sur le droit d'auteur est applicable.

Remerciements

Je tiens à remercier le Docteur Cantoreggi Nicola, directeur de mon travail de Master, pour les différentes corrections, relectures et suggestions.

Je tiens aussi à remercier tous les interlocuteurs et interlocutrices pour leur participation à ma recherche, leur gentillesse, leur ouverture et toutes leurs réponses. Interlocuteurs et interlocutrices sans qui je n'aurais pas pu réaliser mon mémoire de Master.

Enfin, je remercie ma famille pour leur soutien et leur encouragement lors de l'écriture de mon mémoire de Master.

Table des matières

1. Table des figures 7
2. Introduction 9
   2.1 Covid 19 9
   2.2 Aviation 9
   2.3 Genève Aéroport au centre des débats 10
   2.4 Loi CO_2 11
   2.5 Question de recherche 11
3. Revue de littérature 13
   3.1 Première partie de recherche 13
      3.1.1 Activité économique 13
      3.1.2 Pollution atmosphérique et effet sur la santé 14
      3.1.3 Lockdown et baisse de la pollution 17
      3.1.4 Pollution sonore, bien-être et effet sur la santé 18
   3.2 Deuxième partie de recherche 20
      3.2.1 Télétravail 20
      3.2.2 Nouvelles technologies – nouveaux combustibles 22
      3.2.3 Les trains 24
      3.2.4 Mobilité – Comportements 27
   3.3 Conclusion 30
4. Méthodologie 31
   4.1 Hypothèses de recherche 31
5. Contexte 34
6. Première partie – Analyse quantitative 37
   6.1 Nuisances sonores et périmètre de recherche 37
   6.2 Effet de la pandémie sur les nuisances sonores, comparaison entre deux périodes 43
      6.2.1 Meyrin 44
      6.2.2 Genthod 44
      6.2.3 Vernier 45
      6.2.4 Versoix 46
      6.2.5 Cartigny 47
      6.2.6 Chancy 47
      6.2.7 Synthèse 48

6.3 Effet de la pandémie sur les polluants atmosphériques (NO_2 et PM_{10}) 49
6.3.1 Janvier – Mars (NO_2) 49
6.3.2 Avril – Juin (NO_2) 52
6.3.3 Juillet – Septembre (NO_2) 53
6.3.4 Octobre – Décembre (NO_2) 55
6.3.5 Janvier – Mars (PM_{10}) 58
6.3.6 Avril – Juin (PM_{10}) 59
6.3.7 Juillet – Septembre (PM_{10}) 61
6.3.8 Octobre – Décembre (PM_{10}) 63
6.4 Synthèse des résultats 65
6.5 Rôle économique de Genève Aéroport 66
7. Première partie – analyse qualitative 67
7.1 Méthodologie 67
7.1.1 Données 67
7.1.2 Opérationnalisation – effet de la pandémie sur la pollution atmosphérique et sonore ainsi que sur la santé et le bien-être des riverains 69
7.2 Analyse empirique – partie qualitative 70
7.2.1 Activité de l'aéroport international de Genève 70
7.2.2 Nuisances sonores liées à l'aéroport international de Genève 74
7.2.3 Pollution atmosphérique de l'aéroport international de Genève 79
7.2.4 Impact sur la santé et le bien-être 83
7.2.5 Conclusion 90
8. Deuxième partie 92
8.1 Introduction 92
8.2 Opérationnalisation – impact de la pandémie sur le télétravail et sur la fréquence de voyages des établissements 95
8.3 Pandémie et télétravail 98
8.4 Télétravail et mobilité par avion 104
8.4.1 Synthèse 123
8.5 Les trains comme alternatives ? 124
8.6 Impact politique sur le nombre de vols journaliers 134
8.7 Comportements individuels 141
8.8 Synthèse des résultats 151
9. Conclusion 154
10. Bibliographie 158
11. Annexes 173

11.1 Grille d'entretien – Partie constats 173
11.2 Grille d'entretien pour les entreprises, organisations internationales, institutions académiques, etc. 175
11.3 Grille d'entretien pour les acteurs de l'aéroport international de Genève 178
11.4 Codage des entretiens – H1 181
11.5 Codage des entretiens – H2a 211
11.6 Codage des entretiens – H2b 219
11.7 Codage des entretiens – H3 249
11.8 Codage des entretiens – H4 259
11.9 Codage des entretiens – H5 265
11.10 Entretiens 272
11.10.1 Enquêtée 1 et Enquêté 2 272
11.10.2 Enquêtée 3 287
11.10.3 Enquêtée 4 et Enquêté 5 296
11.10.4 Enquêtée 6 et Enquêté 7 307
11.10.5 Enquêtée 8 et Enquêté 9 319
11.10.6 Enquêté 10 330
11.10.7 Établissement 1 347
11.10.8 Établissement 2 355
11.10.9 Établissement 3 364
11.10.10 Établissement 4 372
11.10.11 Établissement 5 380
11.10.12 Établissement 6 390
11.10.13 Établissement 7 398
11.10.14 Établissement 8 407
11.10.15 Établissement 9 410

1. Table des figures

Figure 1 - Nombre de vols par mois à l'aéroport international de Genève (2019 – 2020) 35
Figure 2 - Nombre de passagers par mois à l'aéroport international de Genève (2019 – 2020) 36
Figure 3 - SITG, Cadastre du bruit des aéronefs de 06h00 à 22h00 (couches extérieures = 50 dB, couches intérieures = 70 dB) 38
Figure 4 - SITG, Cadastre du bruit des aéronefs de 22h00 à 23h00 (couches extérieures = 45 dB, couches intérieures = 65 dB) 39
Figure 5 - SITG, Cadastre du bruit des aéronefs de 23h00 à 00h00 (couches extérieures = 45 dB, couches intérieures = 60 dB) 40
Figure 6 - PSIA, Cadastre du bruit des aéronefs 41
Figure 7 - Bruit d'avion en dB_A pour les communes étudiées (2019 – 2020) 43
Figure 8 - Décibels journaliers (avril 2019) 45
Figure 9 - Décibels journaliers (avril 2020) 45
Figure 10 - Janvier – mars 2019, taux NO_2 en $\mu g/m^3$ 49
Figure 11 - Janvier – mars 2020, taux NO_2 en $\mu g/m^3$ 50
Figure 12 - Émissions d'oxydes d'azote par source émettrice pour le canton de Genève 51
Figure 13 - Concentration NO_2 station Genève Aéroport maximum horaire sur 24h 51
Figure 14 - Avril – juin 2019, taux NO_2 en $\mu g/m^3$ 52
Figure 15 - Avril – juin 2020, taux NO_2 en $\mu g/m^3$ 52
Figure 16 - Concentration NO_2 station Genève Aéroport maximum horaire sur 24h 53
Figure 17 - Juillet – septembre 2019, taux NO_2 en $\mu g/m^3$ 53
Figure 18 - Juillet – septembre 2020, taux NO_2 en $\mu g/m^3$ 54
Figure 19 - Concentration NO_2 station Genève Aéroport maximum horaire sur 24h 55
Figure 20 - Octobre – décembre 2019, taux NO_2 en $\mu g/m^3$ 55
Figure 21 - Octobre – décembre 2020, taux NO_2 en $\mu g/m^3$ 56
Figure 22 - Concentration NO_2 station Genève Aéroport maximum horaire sur 24h 56
Figure 23 - Janvier – mars 2019 taux PM_{10} en $\mu g/m^3$ 58
Figure 24 - Janvier – mars 2020 taux PM_{10} en $\mu g/m^3$ 58
Figure 25 - Concentration PM_{10} station Genève Aéroport moyenne horaire sur 24h 59
Figure 26 - Avril – juin 2019 taux PM_{10} en $\mu g/m^3$ 59
Figure 27 - Avril – juin 2020 taux PM_{10} en $\mu g/m^3$ 60
Figure 28 - Concentration PM_{10} station Genève Aéroport moyenne horaire sur 24h 60
Figure 29 - Juillet – septembre 2019 taux PM_{10} en $\mu g/m^3$ 61
Figure 30 - Juillet – septembre 2020 taux PM_{10} en $\mu g/m^3$ 62
Figure 31 - Concentration PM_{10} station Genève Aéroport moyenne horaire sur 24h 63
Figure 32 - Octobre – décembre 2019 taux PM_{10} en $\mu g/m^3$ 63
Figure 33 - Octobre – décembre 2020 taux PM_{10} en $\mu g/m^3$ 64
Figure 34 - Concentration PM_{10} station Genève Aéroport moyenne horaire sur 24h 64
Figure 35 - Caractéristiques des enquêtés 68
Figure 36 - Système de codage – effet sur l'habitat environnant l'aéroport international de Genève 69
Figure 37 - Domaine d'activité des établissements 94
Figure 38 - Système de codage – H2a, impact de la pandémie sur le développement du télétravail en Suisse 96

Figure 39 - Système de codage – H2b, impact de la pandémie sur le nombre de voyages des organisations internationales et entreprises 97
Figure 40 - Système de codage – Compétitivité du train avec l'avion 124
Figure 41 – Politique restrictive et effet sur le secteur aéronautique 134
Figure 42 - Système de codage – impact de la pandémie sur les comportements individuels 141

2. Introduction

2.1 Covid 19

En décembre 2019, plusieurs cas de pneumonies sévères ont été signalés en Chine, plus précisément à Wuhan, et tous les cas étaient liés à un marché en particulier : le « Huanan Seafood market » (OMS, 2020 cité dans Isaifan, 2020). Ce n'est que quelque temps après ces premières infections, le 7 janvier 2020 très précisément, que le virus a été identifié comme faisant partie des maladies infectieuses à coronavirus de type SRAS (syndrome respiratoire aigu sévère) à l'image de la première pandémie entre 2002 et 2003 en Chine (Mhalla, 2020). Très rapidement le virus s'est propagé à travers le monde entier, par avion notamment, le 11 mars 2020 on relevait presque 81'000 cas confirmés en Chine et plus de 37'000 dans le reste du monde (Isaifan, 2020). Effectivement, le premier cas positif au nouveau coronavirus a été identifié le 31 janvier aux États-Unis et le 2 février en Europe, plus précisément en Italie (Mhalla, 2020). Dans un lapse de temps très court, la plupart des pays présentaient des cas d'infections au nouveau coronavirus de type SRAS-CoV-2 (Mhalla, 2020). Les premiers décès ont été signalés peu de temps après l'identification du virus en Chine, avec quelque 213 décès au 30 janvier 2020 de personnes vivant en Chine. D'autres décès ont été signalés dans le reste du monde et le 2 mars 2020 tous les continents étaient infectés par le nouveau coronavirus (Ibid., 2020).

Le 20 mars 2020, l'Europe dénombrait un total de 129'811 cas d'infections au coronavirus et six jours plus tard, à savoir le 26 mars 2020, elle en comptait plus du double avec 286'450 cas (Coronavirus Statistiques, 2021b). Pour ces mêmes dates, la Suisse comptait 6'112 cas et 10'714 respectivement (Coronavirus Statistiques, 2021a). L'évolution de la pandémie est alors extrêmement rapide et inquiète les gouvernements du monde entier ainsi que l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). C'est notamment pour toutes ces raisons que très rapidement les pays ont fermé leurs frontières en réaction à cette nouvelle maladie, qui pour l'heure était encore méconnue. À l'image de la Suisse qui a décidé de fermer ses magasins, restaurants, frontières etc… et donc de limiter ses échanges avec les autres pays et de se placer en quelque sorte en semi-confinement le 17 mars 2020 (RTS, 2020a). Ces mesures ont été quasi similaires voire plus drastiques selon les pays. Ainsi, le monde s'est en quelque sorte figé, limitant drastiquement les échanges, les voyages, les déplacements, etc… non sans répercussions pour certains domaines tels que la restauration, l'événementiel, l'hôtellerie, le tourisme et le secteur aéronautique notamment. Effectivement, la mobilité de tout un chacun a été très fortement impactée, non pas que le désir de voyager n'existait plus mais tout simplement car il était devenu presque impossible de le faire, obligeant chacun et chacune à repenser sa mobilité. Cette réduction des échanges et l'impact sur le secteur aéronautique sont explorés en détails dans la prochaine section.

2.2 Aviation

Le secteur aéronautique s'est considérablement développé depuis les années 60, il est devenu plus accessible au cours des décennies. C'est alors sans surprise que le nombre de kilomètres-passagers est passé de 109 milliards km pour 1960 à quelque 8'269 milliards km en 2018 (Lee et al., 2020). Cette augmentation sans précédent s'explique aussi par la réduction des prix des billets, le développement des compagnies, des villes desservies, et l'essor des compagnies low-cost, etc (Dobruszkes, 2011). Ce développement de l'aviation a aussi un impact en Suisse : en

2015 la mobilité annuelle moyenne d'un suisse était de 24'849 kilomètres dont 36% était effectué par avion (OFS, 2017), c'est-à-dire que plus d'un tier des déplacements d'un suisse ou d'une suissesse sont effectués en avion.

La Suisse compte effectivement trois aéroports internationaux facilitant l'accès à l'avion : l'aéroport de Zürich, Bâle et Genève. La croissance mondiale des déplacements par avion se traduit aussi au niveau suisse. Nous pouvons considérer le cas de l'aéroport international de Genève. Ce dernier comptait quelque 7'546'224 passagers en 2001 contre 17'926'625 passagers en 2019, soit une augmentation de plus de dix millions de passagers en un peu moins de deux décennies (Genève Aéroport, 2021b). Cette croissance a des effets non négligeables sur l'environnement ainsi que sur la santé (Harrison et al., 2015) comme nous l'expliquerons en détails dans une prochaine partie de notre recherche. Néanmoins, cette croissance a été mise à rude épreuve avec la pandémie du SRAS-CoV-2 explicité ci-dessus. En effet, le secteur aéronautique a été très durement impacté, c'est notamment le cas de l'aéroport de Genève avec une baisse du nombre de passagers de 68,8% en 2020 par rapport à 2019, soit un total qui s'élève à 5'600'914 passagers en 2020. Sans surprise, cette tendance ne se limite pas à la Suisse mais a été observée dans le monde entier avec des réductions de l'activité aéroportuaire allant de 60 à 90% selon les pays et régions considérées non sans répercussion économique (Le Quéré et al., 2020).

Cette réduction du nombre de vols, que ce soit au niveau mondial, européen ou simplement suisse a sans doute des effets sur la pollution qu'elle soit atmosphérique ou sonore. Ces deux notions ont été largement reprises dans les études scientifiques comme nous le présenterons plus tard. Il est important de noter qu'en raison de ces nuisances, les aéroports peuvent impacter l'environnement dans lequel ils se trouvent, les habitations notamment. C'est d'ailleurs le cas de l'aéroport international de Genève qui fait face à de nombreuses critiques et plaintes venant des riverains.

2.3 Genève Aéroport au centre des débats

Les nuisances sonores liées à l'aéroport de Genève ont souvent été sujettes à débat, proposition de lois, plaintes, etc. Effectivement, il arrive que les décibels soient trop élevés aux alentours de l'aéroport ce qui peut entraîner des conséquences sur les riverains. De même, la pollution atmosphérique causée par l'aéroport de Genève a été mise en avant durant certaines discussions lors de pics de pollution à Genève notamment. Il est alors légitime de se demander quels ont été les effets de la pandémie sur ces types de pollution. Effectivement, en sachant que le secteur aéroportuaire a un effet non négligeable sur la pollution atmosphérique ainsi que sur les nuisances sonores et que ce dernier a drastiquement été touché par la pandémie, avec une réduction du nombre de vols par jour sans précédent. Il est légitime de se demander si une réduction des nuisances sur le sol genevois est aussi observable en lien avec la réduction de l'activité de l'aéroport. Par ailleurs, cette réduction du nombre de vols journaliers et une supposée réduction de la pollution atmosphérique et sonore s'inscrivent dans les objectifs de la loi sur le CO_2 récemment acceptée par le Parlement.

2.4 Loi CO_2

La procédure de consultation de la loi sur le CO_2 a eu lieu en automne 2016, cette dernière a été acceptée par le Parlement en septembre 2020 (Confédération suisse, 2021a). Il s'agit d'une révision totale de l'ordonnance sur le CO_2 entrée en vigueur en 2012. L'entrée en vigueur de cette nouvelle loi est fixée au 1er janvier 2022 (Confédération suisse, 2021a). Le but de cette loi est de réduire l'émission de gaz à effet de serre sur le territoire suisse : les émissions doivent être, d'ici 2030, inférieures de minimum 37,5% par rapport à 1990 (Ibid., 2021a). De plus, la Confédération souhaite atteindre zéro émission nette d'ici 2050. Cependant, le 13 juin 2021 le peuple a refusé la loi sur le CO_2 avec 51,59% des voix contre (Confédération suisse, 2021b). Nous pouvons nous intéresser au contenu de cette dernière et à sa pertinence pour notre discussion.

Afin d'atteindre ces objectifs, la Confédération a mis en place un système de taxation mais aussi de redistribution de cette taxe, système pour lequel nous n'entrerons pas dans les détails. Cependant, il est important de noter que pour atteindre ces objectifs, une politique restrictive est jugée indispensable par la Confédération. Raison pour laquelle, la taxe sur le CO_2 augmentera de 96 à 120 francs par tonne de CO_2. Par ailleurs et en lien avec notre thématique, cette loi implique aussi une taxe sur les billets d'avion et l'aviation en général pouvant aller de 30 à 120 francs (transferts et transits non compris) et de 500 à 3000 francs pour des vols ayant une masse au décollage de plus de 5,7 tonnes (Ibid., 2021). La somme récoltée par cette taxe servira de fonds pour le climat. Nous remarquons très clairement que la Confédération suisse souhaite voir ses émissions totales de gaz à effet de serre se réduire drastiquement dans les années à venir grâce à des politiques plus restrictives à l'égard du secteur aéronautique entre autres, bien que cette dernière ait été refusée par le peuple. Le contexte de la pandémie semble être « sujet » à respecter les objectifs de la Confédération avec une réduction de la pollution atmosphérique due à l'aviation notamment et offre une opportunité de repenser notre mobilité : « In a situation of reduced supply, there should be an opportunity for airlines to increase profitability. COVID 19 thus offers an opportunity to rethink global air transport » (Gössling, 2020 : 3).

2.5 Question de recherche

Sur la base de cette réduction du trafic aérien en raison de la pandémie, de la volonté de réduire l'impact carbone de la Suisse avec la loi sur le CO_2 et l'idée que la mobilité a été fortement impactée mais aussi repensée par le biais d'alternatives, nous avons décidé d'effectuer notre recherche sur ces différents sujets et identifions la question de recherche suivante :

Dans quelle mesure la modification des comportements par rapport au transport aérien et ses conséquences environnementales, qui découlent de la pandémie de la covid 19, peuvent-elles s'inscrire sur le long terme ?

En premier lieu, nous tenterons de montrer dans notre recherche dans quelle mesure le trafic aérien a été réduit et quels ont été les effets sur la pollution atmosphérique et sonore à Genève en nous référant à des données probantes issues de l'Office cantonale de l'environnement (OCEV) et plus précisément du service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) mais aussi en effectuant une série d'entretiens avec des personnes habitant près de l'aéroport international de Genève. Dans un deuxième temps, nous nous efforcerons de comprendre dans quelle mesure cette situation avec une pollution différente (voire amoindrie)

pourrait s'inscrire sur le long terme et ce en explorant le champ des alternatives à l'avion et de la mobilité en générale qui ont dû être repensés durant la pandémie. Cette même pandémie qui a forcé tout un chacun à repenser sa mobilité. Cette seconde partie fera aussi l'objet d'une série d'entretiens avec des acteurs de la Genève internationale notamment. En lien avec notre question de recherche, nous avons effectué une revue de la littérature.

3. Revue de littérature

Dans cette partie de notre travail nous allons réaliser un aperçu non-exhaustif des articles scientifiques traitant des différentes thématiques liées à notre sujet. Il est important de noter que le travail s'organise en deux parties distinctes. Cependant, et afin de faciliter la lecture, nous avons décidé de ne pas scinder cette revue de littérature pour chacune des parties de notre travail mais d'en discuter en amont de ces dernières. Par ailleurs, le sujet faisant partie intégrante de l'actualité, il y a un manque de sources relatives à notre thématique. Néanmoins, ces thématiques ont été abordées à travers les dernières décennies par une multitude d'auteurs comme nous allons le présenter ici.

3.1 Première partie de recherche

Nous considérons dans cette première partie les différentes sources en lien avec l'activité économique, la pollution atmosphérique et sonore ainsi que leurs effets sur la santé.

3.1.1 Activité économique

La mobilité annuelle en Suisse en 2015 était de 24'849 kilomètres par personne, dont 36% étaient réalisés en avion (OFS, 2017). Cette mobilité a été drastiquement réduite avec la pandémie de la covid 19 et la crise que connaît actuellement le secteur aéronautique. Cette crise que traverse le secteur aéroportuaire est documentée selon différentes techniques et analyses. Elle est quantifiable en termes économiques, Iacus et al. (2020) discutent de trois conséquences de la crise sanitaire : les impacts directs, les impacts indirects et finalement le tourisme catalytique. Par impacts directs, les auteurs sous-entendent l'ensemble des répercussions économiques qui concernent directement l'aviation. Les impacts indirects touchent les restaurants, les magasins, les fournisseurs de carburant, etc… en d'autres termes, les sociétés extérieures à l'aviation mais qui en dépendent directement. Finalement, le tourisme catalytique est, comme son nom l'indique, tout ce qui est en lien avec le tourisme, à savoir les hôtels, les dépenses sur le territoire visité, etc. L'article se base sur une étude réalisée avec une base de données correspondant à 234 pays avec 3909 aéroports d'origine et 3987 aéroports de destination. Deux scénarios de « reprise » sont comparés, allant du plus optimiste (covid-12) au moins optimiste (covid-L) (Iacus et al., 2020).

Le scénario covid-12 présente une diminution globale de 50% et un retour à la normale en 12 mois, tandis que le scénario covid-L présente une même diminution globale mais un retour à seulement 60% du volume original des activités, pré-covid (Ibid., 2020). Le scénario covid-12 entraîne une perte de 0,7% du PIB mondial, tandis que le scénario covid-L entraîne une perte de 1,41% du PIB mondial (Ibid., 2020). Nous remarquons ainsi que les effets de la pandémie sont colossaux. De plus, pour les deux scénarios en question, les conséquences économiques sur le PIB des pays, les revenus et le nombre d'emplois perdus sont plus élevés que pour les pandémies antérieures (SRAS et MERS) (Iacus et al., 2020). Cet article nous permet de quantifier les pertes du secteur économique lié à l'activité aéroportuaire de Genève selon les trois catégories présentées ci-dessus. De plus, nous apprenons aussi que les scénarios de reprises varient énormément mais que dans tous les cas, les conséquences seront très largement plus conséquentes que les pandémies précédentes.

Au contraire de Iacus et al., Sandro Nižetić (2020) décide d'effectuer une étude des impacts économiques sur deux aéroports en particulier, situés en Croatie : Zagreb et Split. Il explique

qu'en Europe quelque 157'000 vols ont été annulés entre janvier et mai et que cette tendance est facilement observable en Croatie. De plus, il précise son champ d'observation en expliquant qu'il exclut les vols cargo et de fret, très peu affectés, et se focalise donc sur les vols commerciaux. Il en arrive à la conclusion que cette perte économique est très importante pour un pays comme la Croatie qui dépend énormément du tourisme d'autant plus que 80% des touristes arrivent sur le sol croate par avion (Nižetić, 2020). Par ailleurs, nous apprenons qu'au niveau de la Suisse, 8% des vols sont des vols nationaux, tandis que 25% sont des vols qui traversent le pays, et 67% sont des vols internationaux, arrivant ou partant du territoire suisse (Nižetić, 2020).

Mhalla Majdouline (2020) explique dans la continuité des idées développées par Nižetić et Iacus, que les conséquences et répercussions économiques pour le secteur de l'aviation sont extrêmes avec plusieurs millions de dollars de pertes pour les compagnies aériennes, des licenciements massifs, une perte d'activité, une réduction du nombre de sièges disponibles pour un même trajet, etc. Entre fin janvier et fin février, c'est-à-dire en l'espace de quatre semaines, des pays comme les Etats-Unis ont vu leur activité aéroportuaire se réduire de 85% (Mhalla, 2020). Il semble donc assez clair que la littérature s'entend sur cette réduction d'activité et sur les effets économiques liés à cette dernière, cette entente est soulignée par l'article de Nicola, M. (2020) qui met en évidence cette baisse par des facteurs aggravants tels que la fermeture des frontières, les restrictions à l'arrivée (quarantaine), la baisse de la demande, etc. De plus, Mhalla (2020), tout comme Iacus et al. (2020), explique que le SRAS en 2003 avait certes eu une influence sur le nombre de vols mais qu'après une dizaine de semaines, la reprise du secteur aéroportuaire était presque terminée. Ces deux articles présentent alors le même point de vue, la crise de la covid 19 n'aura jamais autant frappé le secteur de l'aviation et la reprise risque d'être longue. Cette idée est soulignée par l'article de Le Quéré et al. (2020), ces derniers expliquent que le secteur aéronautique est sans aucun doute le secteur qui a été le plus touché par la pandémie, avec une réduction allant de 60 à 90% selon les régions, voire un arrêt total de l'activité pour certains aéroports. Selon les statistiques de Genève Aéroport (2020), une diminution du nombre de vols de 93% est observée pour avril 2020 par rapport à 2019.

Cependant, une reprise est décrite comme étant possible à mesure que la pandémie se réduit selon Lee et son équipe : « As the COVID 19 pandemic diminishes, aviation traffic is likely to recover to meet projected rates on varying timescales » (Lee et al., 2020 : 15)**.** Cette diminution de l'activité aéroportuaire et aéronautique s'est aussi fait ressentir sur la pollution, qu'elle soit atmosphérique ou sonore.

3.1.2 Pollution atmosphérique et effet sur la santé

Dans cette partie de la revue de la littérature, nous allons discuter dans un premier temps des effets reconnus par la littérature de l'aviation sur l'atmosphère. Puis, à partir de ce constat, nous allons discuter des conséquences sur la santé de la pollution atmosphérique mise en évidence en premier lieu. Notons que le raisonnement est similaire pour une partie ultérieure de notre travail, celle discutant de la pollution sonore et des effets sur la santé.

Le développement sans précédent du secteur aéronautique a un effet sur notre environnement, en termes de pollution atmosphérique notamment. Effectivement, l'activité aéronautique en termes de « passagers-kilomètres » est passée de 109 milliards de passagers-kilomètres par année en 1960 à quelque 8'269 milliards de passagers-kilomètres en 2018 (Lee et al., 2020). Par ailleurs, bien que le transport aérien ne représentait que 19% des voyages effectués pour le tourisme en 2010, il représentait 52% des émissions totales liées au tourisme et 62% en 2015 (Cohen et al., 2016). Peeters explique qu'un tel développement du secteur aéronautique ne peut

pas être concilié avec les objectifs fixés lors des accords de Paris en 2015 : « The outcome of my thesis is straightforward and clear: the expected volume growth of Air transport for tourism is impossible to reconcile with the ambition to keep the global temperature anomaly within 2 °C, as agreed in Paris in 2015 » (Peeters, 2017 : 192). Une récente étude menée par Noé21 (2021) à l'échelle genevoise met également en évidence le fait que le développement de l'aéroport de Genève (avec 25 millions de passagers d'ici 2030, selon le scénario « PSIA ») ne peut pas être concilié avec les objectifs du canton, à savoir une réduction de 60% des émissions de CO_2 du canton d'ici 2030 par rapport à 1990. Harrison et al. (2015) soulignent l'idée que l'aviation est polluante puisqu'elle est responsable de 2% des gaz à effet de serre par année dans le monde et 2,5% en ce qui concerne les émissions de CO_2 (Ritchie, 2020, CARPE et ARAG, 2018).

En particulier, dans leur méta-analyse, Harrison et al. (2015) détaillent l'importance des réacteurs des avions en termes d'émissions de nitrates, de sulfates et de carbones. Ils associent ces émissions de gaz à effet de serre à la mort prématurée de plusieurs milliers de personnes à travers le monde, représentant des coûts exorbitants pour les systèmes de santé (Harrison et al., 2015). Sandro Nižetić (2020), au travers de son étude sur deux aéroports croates, quantifie cette baisse de la pollution atmosphérique en comparant le nombre de vols en 2019 et le nombre de vols en 2020 (sur une même période donnée) en se concentrant uniquement sur le CO_2 et arrive à la conclusion qu'il y a une forte baisse des émissions de CO_2 dues à l'aviation dans le pays avec un facteur de réduction de 3,49 pour l'aéroport de Split et 1,81 pour Zagreb.

À l'image de Nižetić, Isaifan (2020) discute de la réduction sans précédent de la pollution atmosphérique et prend l'exemple de la Chine. Bien que son étude ne se focalise pas directement sur les effets de la pollution aérienne à cause de l'aviation, il affirme cependant qu'une partie de cette réduction est attribuable à la baisse du nombre de vols journaliers et donne une idée intéressante des conséquences que la pollution atmosphérique peut avoir sur la santé. Selon l'auteur, une diminution de plus de 30% de NO_2 est observable en Chine (Isaifan, 2020) et que ce gaz est responsable de plus de quatre millions de morts prématurées à travers le monde à cause de cancers, maladies cardiaques, maladies pulmonaires, etc… (OMS, 2020 cité dans Isaifan, 2020).

Cette baisse des gaz à effet de serre est aussi discutée par Helm (2020), qui défend l'idée que la baisse de la pollution atmosphérique est directement liée aux différents confinements imposés à des millions de personnes. Il considère que la prise de conscience qu'un air nouveau, propre et bénéfique pour la santé puisse exister, peut motiver les populations à limiter leurs émissions (Helm, 2020).

Cet air « sale » et ses répercussions ont fait l'objet d'une quantification par Yim et al. (2015). Leur article nous apporte une information plus précise que les articles précédemment discutés. Effectivement, tandis que les autres articles traitaient de la pollution atmosphérique et l'effet sur la santé de manière globale, cet article nous donne une information sur les effets directs de la pollution aéronautique et la part de décès prématurés qui lui sont attribuables. Les auteurs expliquent que le secteur aéronautique est responsable de l'émission de particules fines $Pm_{2.5}$ et d'Ozone (O_3) toutes deux très nocives pour la santé de l'être humain. Le plus souvent ce genre de particules se trouve en abondance à 2km autour de l'aéroport et les auteurs mettent en évidence que 23% des aéroports dans le monde sont concernés par cette pollution aux particules fines (Yim et al., 2015), aéroports dont le tiers se trouve en Europe. Les auteurs concluent à une estimation d'au moins 16'000 décès prématurés attribuables aux émissions nocives des avions. Les atterrissages et les décollages sont souvent mis en cause (landing, take-off, LTO) (Yim et al., 2015). Parmi ces morts prématurées, 87% d'entre elles sont attribuées aux $PM_{2.5}$ et 13% à l'ozone. Cette idée générale est reprise par Xing et al. (2016), qui approfondissent cette

approche en s'intéressant aux personnes vulnérables et notamment, aux personnes âgées, les femmes enceintes et les enfants. De même, Matus et al. (2020), dans une étude longitudinale effectuée entre 1975 et 2005 en Chine, mettent en évidence la corrélation entre morts prématurées, maladies respiratoires, etc… et la pollution atmosphérique en termes de coûts notamment. La relation entre pollution de l'air et effets néfastes sur la santé est largement reprise dans la littérature et la plupart des auteurs semblent s'accorder sur le lien entre les deux bien que ce lien et l'intensité des effets peuvent varier en fonction de la ville étudiée et de la méthodologie utilisée.

À la différence de tous ces articles, Karimzadegan et al. (2008), à travers leur étude réalisée à Téhéran mettent en évidence deux types d'exposition à la pollutions atmosphérique : « The first relates acute episodes of air pollution and the second, a far smaller literature, relates choronic exposure to air pollution » (Karimzadegan et al., 2008 : 29). Nous identifions alors un type dit « aigu » et l'autre « chronique ».

À l'échelle suisse, Vienneau et al. (2015) mettent en évidence le lien entre la pollution atmosphérique due aux différents transports et les effets sur la santé. Ainsi, en 2010, 14'000 années de vies perdues peuvent être attribuées à la pollution atmosphérique, l'aviation en faisant partie (Vienneau et al., 2015). Une étude plus ancienne que Vienneau et al., présentait déjà des résultats similaires « In Switzerland an estimated 5882 YLLs per million of the population are attributable to air pollution each year » (Röösli et al., 2005 : 1034). Nous remarquons alors une relation forte entre pollution de l'air et l'effet sur la santé dans la littérature au niveau suisse.

À l'échelle genevoise, il n'existe que très peu d'études mettant en évidence le lien entre la pollution atmosphérique due à l'aviation et les effets sur la santé. Cependant, l'étude réalisée par Cantoreggi et Simos (2018) discute de cette thématique à l'échelle genevoise. L'étude retient deux polluants atmosphériques ayant un effet sur la santé, à savoir le NO_2 et les particules fines de types PM_{10}. Cependant, l'effet des particules fines est moindre en comparaison aux dioxydes d'azote à Genève (Cantoreggi et Simos, 2018). L'étude explique que les morts prématurées attribuables à la pollution de l'air à Genève vont doubler d'ici 2030, passant de 21 à 42 décès. Le nombre d'années de vies perdues augmentera de 253 à 460 années (Cantoreggi et Simos, 2018). Par ailleurs, 9% de ces morts prématurées peuvent être attribuées à l'aéroport international de Genève à lui seul. Ainsi, même à l'échelle genevoise, la pollution de l'air et les effets sur la santé semblent exister et ne peuvent que très difficilement être négligés : « l'émission des substances polluantes par le site aéroportuaire va augmenter de 36 %, en raison d'un nombre croissant de cycles de décollage-atterrissage » (Ibid., 2018 : 472).

Pour toutes ces raisons, la littérature tend à s'accorder sur le fait que la pollution de l'air a effectivement un lien fort avec certaines maladies et morts prématurées. Le lien entre pollution atmosphérique due aux avions et les effets sur la santé sont eux aussi mis en évidence, à moindre échelle, et varient d'une ville d'étude à l'autre. Mais une nouvelle fois les résultats sont similaires pour la plupart des études, à savoir une relation directe entre pollution aéronautique et effet sur la santé et ce même à Genève.

Cette réduction sans précédent est aussi due aux différents confinements et semi-confinements qui ont dicté le rythme de vie de plusieurs centaines de millions de personnes en 2020 (Cf. Helm, 2020).

3.1.3 Lockdown et baisse de la pollution

La baisse de la pollution à travers le monde s'explique aussi par les différents confinements stricts mis en place par les gouvernements afin d'endiguer la pandémie de la covid 19. Nous retraçons brièvement la littérature à ce sujet car elle nous permet de comprendre dans quelle mesure cette réduction a eu lieu, à travers la baisse des transports.

Le Quéré et son équipe (2020) expliquent qu'en avril 2020, une baisse mondiale de 60% du CO_2 est observable et que parmi ces 60%, 10% sont attribuables au secteur aéronautique. Sicard et al. (2020) ont étudié les villes de Nice, Rome, Valence, Turin et Wuhan en termes de baisse de la pollution atmosphérique. Ils constatent une réduction d'environ 63% de NO et environ 53% de NO_2 dans chacune de ces villes ainsi qu'une réduction d'environ 8% de particules fines (PM) en Europe (Sicard et al., 2020). De plus, ils expliquent que ces gaz à effet de serre sont principalement émis par le secteur des transports et 8% d'entre eux peuvent être attribués aux secteurs non routier, aéronautique par exemple (Sicard et al., 2020). Il est intéressant de noter les résultats obtenus à l'égard de l'ozone, ce dernier ne baisse dans aucune ville étudiée du fait que l'ozone nécessite des nitrates pour voir sa concentration dans l'atmosphère être réduite. Or, avec une telle réduction de nitrates dans l'atmosphère, ce dernier ne peut pas réagir (par un procédé complexe) comme auparavant (Ibid., 2020). Venter et al. (2020) reprennent l'idée qu'aucune baisse d'ozone n'est observable étant donné sa forte réactivité avec les nitrates. Le centre de recherche sur l'énergie et l'air (CREA) explique dans un récent rapport que le dioxyde d'azote a baissé de 37% en Europe et les particules fines de types $PM_{2,5}$ ont aussi baissé d'environ 10% (Tribune de Genève, 2020).

Par ailleurs et à l'image de l'étude de Sicard et al., Venter et son équipe (2020) expliquent que la réduction en NO_2 varie entre 31% et 60% dans 34 pays étudiés, en Suisse notamment, avec une réduction d'environ 50%. Effectivement, cette réduction est aussi constatable à l'échelle suisse. Des baisses de 27% et 19% sont observées à Berne pour les mois de février et mars 2020 respectivement ainsi qu'une réduction de 53% pour les particules fines de types PM_{10} (Shrestha et al., 2020). À l'échelle genevoise, le dioxyde d'azote a baissé d'environ 35% au centre-ville et 50% en périphérie (Colson, 2020). Néanmoins, ce constat est différent pour les PM_{10} et l'O_3 étant donné qu'il n'a pas plu pendant 43 jours à Genève lors du premier semi-confinement (Colson, 2020). On considère que cette baisse de pollution a permis d'épargner environ 11'000 vies en Europe (étant donné la mortalité liée à ce genre de polluants mise en avant dans une section précédente du travail) (Tribune de Genève, 2020).

Bao et Zhang (2020) expliquent que cette réduction de la pollution atmosphérique est fortement associée aux restrictions concernant les voyages à l'étranger. Leur étude réalisée sur 44 régions en Chine, tire des conclusions similaires à celle des auteurs précédents, à savoir une réduction drastique en termes de gaz à effet de serre (SO_2, NO_2, CO, etc…) et constate une baisse plus importante pour les dioxydes de nitrate.

Ainsi, nous relevons un accord général autour de la réduction de la pollution de l'air à travers le monde notamment en termes de dioxyde d'azote, de particules fines et autres gaz à effet de serre. De plus, les scientifiques s'accordent aussi sur l'idée que l'O_3 n'a que très marginalement été réduit étant donné sa réactivité avec les nitrates. Par ailleurs, cette réduction des gaz à effet de serre, nocifs pour la santé de l'être humain, a permis d'éviter la mort prématurée de plusieurs milliers de personnes.

Il est très important d'ajouter à cette discussion que la baisse de pollution reste majoritairement attribuable à une baisse du trafic routier (Sicard et al., 2020, Le Quéré et al., 2020). Même si la part attribuable à la réduction drastique du trafic aérien ne peut pas être négligée. Plus largement, Bao et al. (2020) soulignent comme les différents confinements et la baisse de

pollution sans précédent, facilitent la prise en compte de la contribution de nos déplacements à la pollution de l'air, dont la réduction dans les années à venir est nécessaire pour atteindre les objectifs de développement durable fixés par l'ONU. Cette idée est reprise par l'OMS, qui estime que tous ces éléments devraient être pris en compte lors de la relance des différentes économies nationales fortement impactées par la pandémie de la covid 19 (Tribune de Genève, 2020). Cette pollution ne se limite pas à l'atmosphère, elle concerne également le bruit.

3.1.4 Pollution sonore, bien-être et effet sur la santé

Cette partie, à l'image de la précédente, discute des effets de la pollution sur la santé. Nous discuterons donc dans un premier temps des effets de l'aviation sur la pollution dite sonore avant de la mettre en lien avec les répercussions d'ordre médical.

Depuis quelques décennies les nuisances sonores et leurs effets sur la santé sont discutés à travers la littérature selon plusieurs perspectives. Kroesen et al. (2010) mettent en évidence le lien entre satisfaction, bien-être et santé avec le lieu d'habitation : « the determinants of residential satisfaction include both objective attributes and subjective evaluations, both personal and environmental characteristics, and social and physical éléments » (Kroesen et al., 2010 : 145). Ainsi, les nuisances sonores semblent être identifiées comme une variable subjective. L'étude a été réalisée entre 1996 et 1997 autour de l'aéroport international d'Amsterdam, la conclusion tirée des différents résultats quantitatifs obtenus ne présente pas les nuisances sonores comme un déterminant fort de la satisfaction des habitants (Kroesen et al., 2010). Effectivement, les habitants estiment qu'il s'agit d'un problème qui relève du domaine politique et *de facto* ne peuvent pas intervenir dans cette problématique (Kroesen et al., 2010). De ce fait, les personnes habitant dans le voisinage de l'aéroport d'Amsterdam semblent plus facilement accepter ces nuisances qui ont donc un effet moins important sur leur santé et leur bien-être.

En comparaison avec cette étude nous pouvons évoquer l'étude de Franssen et al. (2004), pendant la même période et sur le même aéroport. Les conclusions sont relativement différentes de l'étude précédente : « Analysis of the separate health complaints (…) showed that mainly vitality related health complaints, such as tiredness and headache, were associated with aircraft noise exposure. The use of non-prescribed sleep medication or sedatives was associated with aircraft noise exposure during the late evening (22h – 23h) » (Franssen et al., 2004 : 411). De plus, les auteurs mettent en évidence un lien clair entre les nuisances sonores et certaines maladies cardiovasculaires, l'hypertension, l'utilisation de médications, etc (Franssen et al., 2004). Cependant, sur la période nocturne, Franssen et al. (2004) n'observent aucun résultat significatif établissant un lien entre nuisances sonores et effet sur la santé.

Il est intéressant de noter que dans les années 80 et au début des études réalisées entre nuisances sonores issues de l'aviation et effet sur la santé, aucune relation claire n'avait été établie entre la prise de médicaments et ces nuisances (Watkins et al., 1981). Or, l'étude plus récente de Franssen et al. (2004) semble établir un lien clair entre la prise de médicaments et les nuisances sonores aériennes.

Lawton et Fujiwara (2016) discutent des nuisances sonores issues de l'aviation et l'effet que le bruit pourrait avoir sur le bien-être. Cette étude menée en Angleterre se base sur des données issues du même pays et discutant du bien-être des individus, seules les données d'individus vivant à proximité (≤ 5 km) d'un aéroport ont été choisies pour l'étude. Il est très intéressant de noter ici que la notion de bien-être subjectif et l'effet des nuisances sonores issues de l'aviation sur ce bien-être ne sont que marginales en comparaison à d'autres facteurs susceptibles d'avoir

un effet sur la santé, par exemple le chômage (Lawton et Fujiwara, 2016). Les auteurs ne négligent pas l'effet du bruit des avions sur le bien-être et la santé mais le décrivent comme marginal en comparaison à d'autres éléments ayant une incidence beaucoup plus importante. Souvent les effets négatifs de vivre près d'un aéroport sont compensés par les opportunités qu'offre l'aéroport : transports, jobs, commerces, etc (Lawton et Fujiwara, 2016).

Dans la continuité de cette étude et du bien-être, Dolan et al. (2008) montrent que le bien-être subjectif est déterminé par sept éléments, la santé faisant partie de ces déterminants. Selon ces auteurs, il existe un lien clair entre les nuisances sonores et l'effet sur le bien-être étant donné que la santé est un déterminant du bien-être (Dolan et al., 2008). Néanmoins, la relation entre nuisances sonores issues de l'aviation et effet sur la santé n'est pas explicitement décrite. Cette relation a été établie par Van Praag et Baarsma (2005), dans une étude réalisée sur quelque 1400 individus et, une nouvelle fois, autour de l'aéroport d'Amsterdam. Cette étude met en évidence un lien très clair entre l'effet du bruit des avions sur le bien-être des individus. De plus, les auteurs discutent de l'insonorisation comme élément prépondérant à la limitation des effets sonores des avions, néfastes sur le bien-être (Van Praag et Baarsma, 2005).

Le lien entre pollution sonore et effets sur la santé a été peu démontré au niveau suisse. Vienneau et al. (2015) discutent de ces effets au travers d'une étude réalisée sur des données récoltées en 2010 et expliquent que 6'000 cas de morts prématurées pourraient être attribués à la pollution sonore des transports. De plus, en 2010, plus de 580'000 personnes étaient directement exposées aux nuisances sonores provenant des avions (Vienneau et al., 2015). Néanmoins, les auteurs de l'article nuancent quelque peu leur point de vue en expliquant qu'il existe certes un lien entre pollution sonore et effet sur la santé mais que cette relation n'est pas aussi forte que celle présentée entre la pollution atmosphérique et les effets sur la santé (Ibid., 2015). Cependant, ils expliquent aussi que très souvent les effets du bruit sur la santé ont toujours été très largement sous-estimés dans les études (Ibid., 2015).

L'étude récente menée par Cantoreggi, et Simos (2018) met en évidence le lien entre la pollution sonore, les effets sur la santé et le bien-être à l'échelle genevoise avec 50 décibels comme seuil de référence. Les conclusions et discussions sont les suivantes : le bruit a un effet sur la vie sociale, tant le jour que la nuit, c'est-à-dire qu'il est perturbateur de loisirs et oblige la fermeture des fenêtres en quasi tout temps (Cantoreggi et Simos, 2018). De plus, une augmentation des nuisances sonores d'ici 2030 est à prévoir et « Le coût total du bruit va connaître une faible augmentation, de l'ordre de 15 %. L'essentiel des coûts (82 % en 2014 et 79 % en 2030) est imputable à la gêne et aux perturbations du sommeil » (Cantoreggi et Simos, 2018 : 473). Dans la continuité des explications de Cantoreggi et Simos (2018), le livre de l'initiative pour le pilotage démocratique de l'aéroport urbain de Genève met en évidence que l'exposition à des nuisances d'intensité moyenne (45 – 55 dB) peut avoir des effets sur la santé : augmentation la tension artérielle, insuffisance cardiaque, diabète, troubles du sommeil et troubles cardiovasculaires, etc… (CARPE et ARAG, 2018). Ainsi, nous observons une certaine entente dans la littérature discutant des effets des nuisances sonores sur la santé et ce à l'échelle genevoise.

Ce sont sur ces dernières phrases que nous achevons cette revue littéraire pour la première partie de notre recherche. Nous pouvons à présent nous concentrer sur la revue de la littérature concernant notre deuxième partie de recherche ; un volet discutant des alternatives à l'avion.

3.2 Deuxième partie de recherche

À présent nous pouvons nous concentrer sur la deuxième partie de la revue de la littérature qui consiste à faire un tour d'horizon des différentes alternatives à l'avion qui s'ouvrent, se proposent et se redécouvrent aujourd'hui.

3.2.1 Télétravail

Une alternative à l'avion apparaît aujourd'hui comme plus évidente qu'il y a quelques années, à savoir le télétravail. Néanmoins, il a été discuté à de nombreuses reprises à travers la littérature et il ne s'agit sans doute pas d'une nouvelle notion. Les voyages en avion concernant le travail représentent une grande part des vols commerciaux variant de 12 à 20% du trafic aérien global (Condor Ferries, 2020 et Investopedia, 2020). Pour cette raison, le télétravail apparaît seulement dans une certaine mesure comme une alternative à l'avion.

La réduction de la pollution grâce au télétravail a tout d'abord été mise en relation avec des transports simples comme l'utilisation de la voiture. Les résultats que nous pouvons puiser dans ces recherches sont pertinents pour notre recherche car ils présentent des difficultés que le télétravail lié au transport aérien (grâce aux visioconférences par exemple) et donc la réduction du nombre de vols et de la pollution, pourrait aussi rencontrer. Zhu et Mason (2014) expliquent qu'avec le télétravail, les individus ont tendance à être plus productifs, moins absents et plus à l'heure. De plus, le télétravail a un effet bénéfique pour l'environnement grâce à la réduction des gaz à effet de serre émis par les différents transports utilisés en temps normal. Néanmoins, les auteurs discutent d'un effet rebond, à savoir l'utilisation de la voiture à d'autres fins, par exemple les courses (Zhu et Mason, 2014). En raison du télétravail, la combinaison entre déplacement professionnel et achats domestiques n'est plus possible, le véhicule se trouvant alors utilisé de manière plus conséquente pour d'autres fins. Cette idée de l'effet rebond est reprise par Seung-Nam, Kim (2017). L'auteur souligne que la possibilité de réduction des gaz à effet de serre grâce au télétravail est phénoménale même si un effet rebond après quelques années de télétravail est à craindre (Seung-Nam, 2017).

Dans ce même ordre d'idées, Fuchs (2008) discute le mythe du télétravail : « One myth is that telework has reduced the need to travel and hence environmental pollution. The reality is that teleworkers make up only a small share of the total workforce, telework can generate new social relationships and hence the need for more travelling » (Fuchs, 2008 : 291). L'auteur sous-entend ici l'influence de l'effet rebond du télétravail : une baisse espérée des émissions de gaz à effet de serre compensée par de nouveaux déplacements, de nouvelles relations sociales, etc.

Cette problématique a été mise en évidence dans la littérature concernant les transports privés, est-elle aussi applicable au domaine de l'aviation ?

Une étude menée par Coroama et son équipe sur l'utilisation des vidéoconférences comme alternatives aux voyages d'affaires en avion discute de cette thématique : « : (…) using advanced videoconferencing technology to reduce intercontinental conference travel and thus travel-related greenhouse gas emissions » (Coroama et al., 2012 : 1). L'étude présente une réduction possible de presque 8 Gigatonnes de CO_2eq d'ici 2020 si le télétravail et le système de vidéoconférence sont développés (Coroama et al., 2012). Leurs résultats se basent sur trois caractéristiques, à savoir l'organisation d'une conférence, le matériel nécessaire à cette dernière ainsi que les activités des participants (voyages, séjour à l'hôtel, etc…) et ils expliquent que le voyage est à l'origine de 96,3% de l'impact carbone (Coroama et al., 2012). Par ailleurs, les auteurs expliquent que l'effet rebond peut se réaliser dans une situation particulière, à savoir celle où une conférence est retransmise en vidéo dans un lieu plus proche (Coroama et al.,

2012). C'est-à-dire si une conférence en temps normal a lieu à Genève et que la plupart des participants viennent de New-York alors une vidéoconférence est organisée en Amérique du Nord pour limiter les trajets en avion. Cependant, les auteurs expliquent que ce genre de pratique donne l'opportunité à certaines personnes de se rendre à la vidéoconférence alors qu'elles n'étaient pas invitées à Genève, d'où l'idée d'un effet rebond car plus de personnes participeront, ce qui induit plus de déplacements au niveau national. Néanmoins, les auteurs affirment que cet effet rebond peut être ignoré du moment où des vols internationaux sont évités étant donné que le voyage en avion représente plus de 96% de la pollution d'une conférence (Coroama et al., 2012). À l'image de Coroama et al., Hischier et Hilty (2012) montrent la contribution centrale des voyages en avion de la pollution atmosphérique d'une conférence. Tous ces auteurs tendent à s'accorder sur le fait que les conférences en télétravail ne remplacent pas le fait de rencontrer certains individus en personne et que ce genre de rencontres lors de conférences peuvent être déterminantes (Hischier et Hilty, 2002). Effectivement, il arrive que certains voyagent soient considérés comme indispensables selon Randles et Mander (2009) en lien direct avec les recherches de Putnam : « according to Putnam's research, there are other desirable consequences. It is, he says, 'good to talk' face-to-face since this minimizes privatization, expands highly desirable social capital and promotes economic activity, in mutually self-sustaining ways » (Urry, 2002 : 270 cité dans Randles et Mander, 2009 : 98). Cette notion du capital social sera plus largement explorée dans la dernière partie de notre revue de la littérature, dans la section *mobilité et comportements*.

Par ailleurs, des projets d'envergure tel que « SMART 2020 » dirigé par Molly Webb (2008) pour « The Climate Group » expliquent que les technologiques de la communication et de l'information, télétravail inclus, peuvent réduire jusqu'à 7,8 Gt les émissions de CO_2 en 2020, ce qui représente environ 15% des émissions prévues pour cette année-ci lorsque l'étude a été réalisée. Le télétravail et les vidéoconférences représentent environ une réduction de 500 Mt de CO_2 et que : « estimates gave suggested that tele- and videoconferencing could replace between 5 and 20% of global business travel » (Webb, 2008 : 31). La part d'activité du travail qui pourrait être remplacée par des vidéoconférences est selon cette recherche très conséquente. Dans la même vision, une recherche effectuée et dirigée par Buttazoni pour le WWF estime que les technologies de l'information et de la communication représentent un avenir pour le réchauffement climatique : « The replacement of in person meetings that would require air travel is probably the most effective way to achieve economic savings and GHG emission reductions utilizing virtual meetings » (Buttazoni, 2008 : 41). En d'autres termes, cette étude présente les vidéoconférences et le télétravail comme l'outil le plus efficient en termes d'économie d'émissions et de dépenses. De plus les estimations de réduction de l'empreinte carbone faites par cette étude sont relativement similaires aux précédentes : « the table shows that with a 5%, 15% and 30% substitution of business travel by virtual meetings the potential GHG emission reductions would reach about 25, 74 and 148 $MtCO_2e$ respectively » (Buttazoni, 2008 : 41 - 42). Cette recherche met également en évidence le fait que la thématique du télétravail est discutée depuis de nombreuses décennies dans la littérature, alors que les moyens technologiques étaient loin d'atteindre le niveau qu'ils connaissent aujourd'hui. Godard et Morris affirmaient que 34% des meetings organisés pour le travail en Angleterre pouvaient être remplacés par des audioconférences (cité dans Cairns et al., 2004). Mokhtarian (1988, cité dans Buttazoni, 2008) mettait en évidence le fait que presque 2% des rencontres pour le travail nécessitant de très longs déplacements en avion pouvaient être remplacées par des visioconférences.

De manière plus générale, Erdmann et Hilty (2010) expliquent que les études tendent effectivement à prouver que l'utilisation de moyens technologiques pour faire du télétravail a un impact positif sur la baisse des émissions de gaz à effet de serre et cet effet a été reconnu par

l'Organisation pour la Coopération Economique et le Développement en 2009. Néanmoins leur point de vue, à l'image de la littérature, est nuancé car ils relèvent un aspect différent de la problématique en expliquant que les effets varient énormément en fonction des méthodes utilisées, des sociétés analysées, des infrastructures présentes, etc… : « The mitigation potentials identified in them vary to a high degree, mainly because they are not consistently defined and diverse methodologies are applied » (Erdmann et Milty, 2010 : 824). De plus, ils ne font pas abstraction de l'effet rebond et expliquent que le temps de trajet initialement économisé peut effectivement être compensé voire dépassé au fil du temps (Erdmann et Milty, 2010).

Les avis sur ce point peuvent diverger. Wendell Cox (2009) estime que le télétravail est l'avenir de la société car le bilan environnemental est amélioré grâce à cette pratique, la productivité est meilleure, à l'image de Zhu et Mason (2014), les bénéfices économiques sont augmentés, la qualité de vie est meilleure, etc.

Le bilan d'ensemble sur la question du télétravail est contrasté. D'un côté, des craintes sont exprimées d'un effet rebond en termes de transports sur des courtes distances. De l'autre côté, différents auteurs ayant appliqué le modèle du télétravail pour les longs voyages concernant le travail (vidéoconférences et autres) considèrent cela comme négligeable du fait qu'il n'est pas de nature à compenser, par la négative, les effets bénéfiques découlant de la limitation de l'empreinte carbone dus aux vols longs ou courts courriers. Nous devons cependant rester conscients qu'un tel phénomène est possible. De plus, les études varient beaucoup entre elles et semblent différer selon les infrastructures étudiées mais plusieurs d'entre-elles relèvent un point important : une meilleure productivité des employés et une marge de bénéfices économiques plus élevée. Finalement, de manière générale, une multitude d'études et ce depuis les années 70, ont tendance à présenter comme bénéfiques la réduction des gaz à effet de serre et la mise en place de vidéoconférences permettant de limiter l'usage de l'avion comme moyen de transport pour se rendre à une réunion.

Au-delà du télétravail, une autre alternative à l'avion et sa pollution a été largement discutée à travers la littérature, à savoir de nouvelles technologies telles que les nouveaux combustibles.

3.2.2 Nouvelles technologies – nouveaux combustibles

L'énergie issue du pétrole représenterait environ 75% de l'énergie utilisée dans le secteur des transports en 2020, l'aviation en faisant partie, ce qui représente des émissions carbones importantes (Yilmaz et Atmanli, 2017). L'aviation pollue mais il existe aujourd'hui de nouveaux combustibles susceptibles de suppléer au kérosène traditionnel dans les années à venir, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est notamment désireuse d'en explorer les opportunités : « the international aviation industry has announced its ambition to have sustainable alternative fuels (SAF) » (Peeters, 2017 : 143). Ces nouveaux combustibles ont très largement été étudiés dans la littérature et leurs effets positifs tout comme négatifs ont été mis en avant. Nous allons effectuer une brève revue de toutes ces idées et de ces effets.

Yilmaz et al. (2012) discutent de l'hydrogène liquide comme carburant alternatif au kérosène utilisé par l'industrie aéronautique. L'étude a été réalisée à partir de données obtenues sur des vols entre Istanbul, Londres Heathrow, Kaboul et Charles de Gaulle. Le premier résultat est que l'hydrogène liquide n'a aucun effet sur les gaz à effet de serre carbonique étant donné que la combustion de ce liquide n'entraîne pas la libération de carbone tandis qu'un vol Londres Heathrow à Istanbul émet 78,36 kg de CO (Yilmaz et al., 2012). De plus, un tel carburant réduit les émissions de nitrates (NO_x) et ne crée aucune émission de sulfates (SO_2 et SO_4) au contraire

du kérosène classique (Yilmaz et al., 2012). Cependant, un tel carburant nécessite des techniques de combustion largement différentes et plus complexes que celles effectuées par les réacteurs classiques (Yilmaz et al., 2012). De plus, cette technologie nécessite des réservoirs plus grands et aussi plus lourds ce qui augmente les frais d'entretien et de voyage (Ibid., 2012). Par ailleurs, ce carburant est très volatil étant donné qu'il doit être stocké à -253 degrés Celsius, ce qui peut entraîner son infiltration dans les sols et donc dans les eaux souterraines, raison pour laquelle de nouveaux équipements sont nécessaires à son utilisation (Ibid., 2012). Pour ces raisons Yilmaz et al. (2012) ne voient pas une telle technologie être introduite avant 2040.

Daggett et al. (2008), dans un rapport de la NASA tirent la même conclusion que l'auteur précédent à propos de l'hydrogène liquide : il nécessite des réservoirs trop lourds, de nouveaux réacteurs et designs d'avions. Ils ajoutent aussi qu'un tel carburant est 28% moins efficient que les carburants classiques et que selon le type de production (grâce à de l'énergie nucléaire notamment), l'impact écologique peut être plus élevé que le kérosène, malgré une réduction considérable des émissions carbones en vol (Daggett et al., 2008 et Braun-Unkhoff et al., 2014). Cette étude discute aussi de trois autres types de carburants alternatifs : synthétiques, issus de la biomasse et à base d'éthanol (Daggett et al., 2008). Les carburants à base d'alcool ne sont pas viables car leur efficience est mauvaise et ils sont trop volatils. Cette idée d'une volatilité trop importante et sa non-viabilité dans le domaine aéronautique est reprise par Yilmaz et Atmanli (2017).

Les carburants synthétiques limitent l'extraction mais ne remédient pas aux émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Finalement, les carburants bio peuvent être mélangés au kérosène et ne demandent aucun changement sur le design des avions. Cependant, leur durée de stockage est limitée et ils peuvent geler en haute altitude (Ibid., 2008). Néanmoins, ce genre de carburants semble donner une certaine indépendance aux pays utilisateurs car ils dépendraient moins des pays producteurs de pétrole. Yilmaz et Atmanli (2017) soulignent que les carburants issus de la biomasse présentent un potentiel fort de remplacement aux carburants traditionnels. Ils peuvent être créés d'une manière primaire, grâce aux déchets animaux, les résidus de forêts, etc… mais aussi de manière secondaire c'est-à-dire grâce à la farine, le sucre, les huiles, les algues, etc… et peuvent être facilement mélangés avec le kérosène (Yilmaz et Atmanli, 2017). Une étude effectuée par le laboratoire national d'Argonne conclut que les carburants bios peuvent réduire entre 55 et 85% les gaz à effet de serre émis par un carburant traditionnel selon le type de biomasse utilisé et son cycle de vie (Elgowainy et al., 2012).

Néanmoins, ce type de carburant, encore au stade expérimental et manquant cruellement de compétitivité, n'existe qu'en petite quantité et son développement entraineraît l'utilisation de nouvelles terres pas encore cultivées (Novelli et al., 2011). L'étude de Novelli et al. (2011) a été réalisée sur des vols entre Francfort et Hambourg dont les réservoirs étaient remplis à 50% de kérosène classique et 50% de carburant bio. Les résultats montrent une baisse d'environ 2% dans l'émission de CO_2 et une forte baisse de l'émission de sulfates. D'autres auteurs ont montré que lorsque les réservoirs étaient remplis à 50% de kérosène et 50% de carburants bio, ces derniers étaient tout autant efficients que le kérosène traditionnel (Braun-Unkhoff et al., 2014). Néanmoins, l'étude de Novelli et al. (2011) précise qu'aucun impact directement visible de la baisse de la pollution causée par les particules fines PM_{10} et l'ozone n'a été remarquée sur la qualité de l'air entre les deux destinations étudiées : « The simulation results show that the impact of the use of a 50% SPK blend with Jet A-1 does not give any visible impact on local air quality for O_3 and PM_{10} concentrations » (Novelli et al., 2011 : 63).

L'étude menée par Rye et al. (2010) présente des résultats similaires à celle de Novelli. Ces auteurs s'accordent sur le fait que le développement des carburants issus de la biomasse entraînerait une augmentation de l'utilisation des terres arables, de l'ordre de 6% dans le monde

entier (Rye et al., 2010). De la même manière, ils ont étudié un vol partageant son réservoir à 50% de kérosène et 50% de carburant bio. Le vol présente une économie de carburant utilisé mais aussi une réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 30% (Rye et al., 2010).

À l'échelle genevoise, l'aéroport international a lancé un projet destiné à remplacer 1% du kérosène utilisé à Genève par des carburants bio (Genève Aéroport, 2017). Cependant, le projet n'a pas abouti car l'aéroport n'a pas obtenu le financement de la Confédération suisse (Bioenergy, 2018).

En conclusion, un consensus se dégage quant à l'intérêt de l'hydrogène liquide pour la réduction d'émissions carbones et autres gaz à effet de serre nocifs pour la santé. Néanmoins, le fait que son utilisation et son stockage ne correspondent pas aux infrastructures actuellement utilisées en limite les perspectives en tant qu'alternative viable avant quelques décennies.

En ce qui concerne les autres carburants, à savoir les carburants bio, synthétiques et issus de l'alcool, tous présentent des avantages et des inconvénients. Les carburants créés à partir d'alcool ne semblent pas viables du fait de leur trop grande volatilité. Les carburants synthétiques représentent une alternative du fait qu'ils limitent l'extraction de pétrole et permettent aux pays importateurs de pétrole d'obtenir une certaine indépendance. Néanmoins, ils ne répondent pas aux enjeux du réchauffement climatique. Finalement, les carburants bio présentent une alternative largement soutenue étant donné qu'ils peuvent facilement être utilisés par les infrastructures des aéroports ainsi que des avions et qu'ils limitent fortement l'émission de gaz à effet de serre. Néanmoins, leur démocratisation entraînerait une augmentation sans précédent de l'utilisation des terres arables. Raison pour laquelle, une utilisation partagée entre kérosène classique et carburant bio (à faible pourcentage) pour des vols commerciaux apparaît comme une solution envisageable par les différentes études, même si leur contribution à l'amélioration de la qualité de l'air locale paraît très marginale.

Une autre alternative, sans doute plus intuitive que les nouveaux combustibles et largement reprise dans la littérature peut être discutée : le train.

3.2.3 Les trains

Les alternatives à l'avion sont multiples et parmi elles nous retrouvons les trains, notamment les trains à grande vitesse. La littérature discute largement de la compétitivité entre trains et avions, un tour d'horizon semble donc nécessaire afin de mieux s'en rendre compte.

Depuis le début des années 90, les trains apparaissent comme une solution viable pour remplacer certains trajets effectués en avion. Janic (1993) explique que les « high speed trains » peuvent concurrencer l'aviation sur des distances allant de 400 à 2000 km mais qu'une telle concurrence n'est possible que si les coûts sont réduits (cité dans Adler et al., 2010). Cette vision de la compétitivité est rapidement remise en question : « (…) high-speed rail infrastructure is significantly more costly than expanding air services and should not be assumed to substitute air transport » (Levinson et al., 1997 cité dans Adler et al., 2010 : 813). La question des coûts semble prendre une place importante et ces coûts sont certes élevés mais ont pour but de compenser les effets néfastes de l'aviation sur l'environnement (Adler et al., 2010). Néanmoins, les auteurs s'accordent pour dire qu'une compétition entre les voies ferroviaires rapides et le secteur aéronautique est possible sur des trajets allant de 350 à 750 km (Adler et al., 2010). Certains estiment que cette compétition peut être étendue à 800 km (Rothengatter, 2011 cité dans Yang et Zhang, 2012). Une étude réalisée en Finlande se basant uniquement sur des vols internes explique que le train peut être compétitif pour des trajets allant

jusqu'à 400km (Baumeister, 2019). De plus, cette même étude compare la pollution entre les avions et les trains. Le train le plus polluant émet 9,35g de CO_2 par « kilomètre-passager » contre 188g de CO_2 pour l'avion. Le train est donc très largement moins polluant en termes d'émissions de CO_2 et apparaît donc comme une bonne solution pour remédier au réchauffement climatique : « Domestic flights are the most polluting but also the ones that could be replaced the most easily by alternative transportation modes » (Baumeister, 2019 : 268). Ainsi, de prime abord, les trains à grande vitesse semblent avoir une réelle place dans la compétition avec le secteur aéronautique (bien que les avis divergent sur la distance à laquelle un train est compétitif) et un effet positif sur l'environnement.

Cette notion de compétitivité est très largement débattue dans la littérature. Behrens et Pels (2012) expliquent au travers de leur étude effectuée sur un trajet Londres – Paris que les « high-speed rails » (HSR) peuvent effectivement obtenir une part du marché détenu par le secteur aéronautique. Néanmoins, l'obtention de cette part de marché nécessite une réduction du temps de trajet en train ainsi qu'une baisse des coûts de ce même trajet. Ils en arrivent donc à la conclusion que : « the HSR is expected to capture a market share of 50% if travel time equals around 145 min in the leisure segment, and the same market share if travel time equals around 160 min in the business segment » (Behrens et Pels, 2012 : 283). En d'autres termes, un trajet Londres – Paris en train à grande vitesse aurait la capacité d'accaparer 50% du marché alors détenu par l'aviation, que ce soit pour des voyages d'affaires ou de loisirs, mais qu'une politique d'encouragement est nécessaire afin de favoriser ce genre de développement (Behrens et Pels, 2012). Cette idée d'un encouragement politique est reprise par Yang et Zhang : « the objective of a central or federal government is likely to maximize the overall social welfare in both the air and rail systems, since it might have the power or the influence to coordinate air transport and HSR » (Yang et Zhang, 2012 : 1333).

Néanmoins, il est nécessaire de remettre en perspective ce point de vue du fait de son caractère hypothétique. Frédéric Dobruszkes (2011) explique que bien que les habitations environnantes des aéroports soient celles qui subissent le plus de dommages en termes de pollution atmosphérique et sonore et que les trains peuvent remédier à ce genre de problème et proposer des solutions pour pallier le réchauffement climatique, le développement sans précédent des compagnies dites low-cost a drastiquement changé la compétition entre les trains à grande vitesse et l'aviation.

Par ailleurs, cet auteur discute de l'effet de l'introduction d'une nouvelle voie ferroviaire rapide entre deux villes et l'effet sur le marché aéronautique desservant aussi ces deux villes. Par exemple, lors de l'introduction d'une voie ferroviaire rapide entre Metz et Paris, les vols entre ces deux destinations ont considérablement diminué car le train arrivait en pleine ville, contrairement à l'avion (Dobruszkes, 2011). L'introduction d'une voie ferroviaire rapide peut donc modifier le marché des transports selon cet auteur, mais il nuance son point de vue en expliquant que rares sont les cas où le train a réellement pris l'ascendant sur l'avion et que la plupart des trajets étudiés présentent une baisse des vols mais que cette baisse est souvent corrélée à d'autres effets externes : faillite d'une compagnie, baisse des vols mais pas des sièges avec l'introduction d'avions plus grands, etc… (Dobruszkes, 2011). De plus, il affirme qu'il y a un tel écart entre la croissance du secteur aéronautique et ferroviaire qu'il est relativement difficile de discuter de « partage de marché ». Pour toutes ces raisons, il souligne l'importance du temps de trajet et explique que ce dernier est le plus déterminant dans le comportement des voyageurs.

González-Savignat (2004) reprend les caractéristiques principales qui déterminent les choix des voyageurs entre l'avion et le train. Il explique que les critères les plus importants sont les coûts, le temps de voyage, le temps d'accès, la fréquence et la désutilité (González-Savignat, 2004).

L'auteur affirme que plus la distance, le temps de trajet et le nombre d'arrêts augmentent et moins le train aura de compétitivité avec l'avion et que cette compétition se limite à des trajets d'environ 3 heures (González-Savignat, 2004). Ces éléments sont repris par Román et al. (2007), qui estiment que la demande est sensible aux retards, aux temps d'attente et au temps d'accès. La littérature présente donc certaines similitudes sur le sujet et tend à s'accorder sur le fait que le secteur ferroviaire puisse présenter une vraie compétition avec le secteur aéronautique mais que les trajets en train présentent encore quelques faiblesses.

Effectivement, bien que les effets bénéfiques sur l'environnement des trajets ferroviaires soient reconnus en comparaison à un trajet en avion, il existe encore une grosse différence entre ces deux modes de transport et une difficulté à modifier ses habitudes de voyages : « Three pieces of information would enable more accurate assessment of different transport modes (…) the emissions profile of each alternative, timetabling and journey times, and costs. (…) it seems that habit, rather than considered decision making through a process of rational evaluation of the alternatives, was a key reason for 'sticking with' flying » (Randles et Mander, 2009 : 108). Raison pour laquelle, une réduction du temps de trajet, des coûts ainsi qu'un encouragement politique semblent être des solutions pour développer le secteur ferroviaire afin qu'il entre réellement en compétition avec le secteur aéronautique. Outre la compétition, il existe certains accords entre les deux secteurs, nous parlons alors d'accords intermodaux.

La littérature discute aussi des transports intermodaux et des différents accords entre l'aviation et les compagnies ferroviaires. L'intermodalité se définit comme : « le recours à plus d'un mode de transport dans le cadre d'un trajet porte-à-porte » (The European Civil Aviation Conference Magazine, 2011 : 3). L'intermodalité est présentée comme une solution pour la réduction des gaz à effet de serre et donc la pollution (ECAC, 2012). Cette idée est reprise par d'autres auteurs : « Airerail intermodal agreements have the potential to reduce polluting emissions and congestion by improving the efficiency and the integration of different transport modes » (Chiambaretto et Decker, 2012 : 39). Ainsi, ces accords semblent présenter une solution alternative à la simple compétitivité des deux secteurs et visent donc à encourager leur coopération plutôt que leur compétition et ce afin d'obtenir un effet positif sur l'environnement notamment. Mar González-Savignat explique aussi qu'en raison des coûts encore élevés du secteur ferroviaire, il semble actuellement plus logique que les trains complètent le secteur aéronautique plutôt qu'ils soient en compétition avec : « They point out that the most appropriate environment for the HST scheme is to complement the air alternative rather than compete with it » (González-Savignat, 2012 : 104).

Néanmoins, il est encore difficile pour le secteur de se faire une place dans l'intermodalité. Ainsi l'ECAC (2012) explique que des accords entre la SNCF et Air France existent, mais que selon une étude, uniquement 1% des voyageurs effectuant une correspondance à l'aéroport de Charles-De-Gaulle en direction de Lyon-St Exupéry effectuent un trajet intermodal étant donné qu'un changement de mode de transport représente très souvent un désagrément chez les voyageurs.

Pour ces raisons l'intermodalité offre un avenir prometteur mais n'est encore que très peu exploitée aujourd'hui étant donné les investissements coûteux que nécessitent le développement de rails à haute vitesse (ECAC, 2012).

Au niveau suisse, le train est présenté comme le champion dans la catégorie « bon pour l'environnement » selon Daniel Mange (2019). Cette idée est reprise dans le rapport de Noé21 (2021) qui explique que les trains et leur développement sont des solutions envisageables afin de réduire la pollution ainsi que le nombre de vols à l'aéroport de Genève. Le scénario « essentiel » discuté dans ce rapport, scénario qui s'inscrit dans les objectifs de réduire de 60%

les émissions de CO_2 du canton de Genève d'ici 2030 par rapport à 1990, démontre qu'il est nécessaire de supprimer tous les vols allant de Genève à Paris, Zürich et Bruxelles et de les suppléer par les trains et ce afin d'atteindre les objectifs fixés par le canton (Noé21, 2021). Néanmoins, et à l'image de la littérature présentée, les trains sont actuellement encore trop lents avec une moyenne de 86 km/h entre Genève et St-Gall (Mange, 2019) pour qu'une réelle concurrence existe. De plus, le budget suisse est actuellement d'un milliard par année pour le développement des rails suisses. Or, un développement de la vitesse des trains et donc des rails engendrait un coût d'environ 50 milliards de francs suisses sur 50 ans avant d'être finalisé (Ibid., 2019). L'auteur reste optimiste sur le fait que : « la crise climatique va engendrer un changement important de la répartition modale entre les divers moyens de transport, et que le train va reprendre à la route et à l'air une part importante de clientèle » (Mange, 2019 : 1). Une telle affirmation peut être discutée en raison des comportements individuels qui pourraient ne pas changer.

3.2.4 Mobilité – Comportements

Les comportements des voyageurs sont sans doute le sujet qui a été le plus discuté à travers la littérature. Nous tenterons dans cette dernière partie de la revue littéraire de nous concentrer sur les comportements qui ne touchent qu'à l'utilisation ou non des avions comme mode de transport, que ce soit pour des raisons personnelles, de loisirs ou de travail.

Il a été démontré à travers de nombreux articles qu'il n'existe pas d'association entre avoir une conscience environnementale et le fait de prendre ou non l'avion (Alcock et al., 2017, Czepkiewicz et al., 2019, Kroesen, 2013). Une étude en arrive même à une conclusion différente : le fait d'être sensibilisé au changement climatique augmente la propension à effectuer des voyages à l'étranger (Czepkiewicz et al., 2019). Seule une étude à ce jour prouve le contraire, c'est-à-dire que les comportements pro-environnementaux favorisent le fait de ne pas prendre l'avion (Dickinson et al., 2011 cité dans Büchs, 2017).

À la différence de ces constats, Kroesen (2013) tente d'expliquer cette incohérence entre le point de vue des individus conscients de l'effet de l'aviation sur le changement climatique et leur comportement, il se base sur leurs émotions et les arguments mis en avant, en identifiant six thèmes : intégration, ignorance, déni, nécessité, culpabilité, indulgence/fatalisme. Un fataliste expliquera qu'il faut profiter de voyager en avion tant que l'on peut encore, une personne dans le déni ne reconnaît pas les effets de ses comportements sur l'environnement, ceux appartenant aux catégories « indulgence et culpabilité » réunissent des comportements bénéfiques au changement climatique car ils sont dans la capacité de modifier leurs comportements de voyage (Kroesen, 2013). Néanmoins, ce sont les seuls à s'accorder entre conscience des effets de l'aviation sur le changement climatique et comportement, raison pour laquelle Kroesen affirme qu'il n'y a pas réellement de lien entre conscience des changements climatiques et comportement. Cet article ajoute néanmoins un nouvel élément : un entre-deux par rapport aux idées jusque-là décrites.

De même, une étude menée par Büchs, M. en 2017 tente d'aborder la thématique d'une autre manière, en discutant des valeurs associées à un comportement pro-environnement. Deux concepts sont mis en évidence : l'auto-transcendance et l'auto-amélioration. Le premier correspond à des valeurs altruistes et biosphériques, c'est-à-dire une préoccupation pour les autres individus ainsi qu'une préoccupation pour l'environnement, décrit alors comme un comportement fort à l'égard de l'environnement (Büchs, 2017). L'auto-amélioration se focalise plus sur l'individu lui-même et les bénéfices liés à une amélioration du statut financier et de pouvoir, les voyages développent leur identité et en font partis intégrants, il s'agit d'un

comportement moins enclin à se préoccuper de l'environnement (Büchs, 2017). Ce manque de responsabilité personnelle vis-à-vis des impacts du secteur aéronautique sur le changement climatique est aussi mis en évidence dans l'article de Kantenbacher et al. (2018) en lien avec le « déni » discuté par Kroesen, M. (2013).

Büchs et al. (2017) expliquent que les personnes appartenant à cette deuxième catégorie ne modifient par leurs comportements car, d'une part, il est difficile pour elles de constater les effets liés à leurs voyages en avion, et, d'autre part, qu'il est souvent plus cher d'adopter un comportement « respectueux » de l'environnement. Finalement, ils concluent en expliquant, à travers leur étude qualitative et des interviews, que les répondants estiment qu'il est nécessaire, d'un point de vue moral, de réduire leur nombre de vols mais que cette réduction n'est pas aisée étant donné que très souvent leur entourage, famille et amis proches, les critiquent négativement. De plus, ces mêmes personnes sont plus enclines à croire que cette réduction a réellement un impact positif sur l'environnement que les individus qui ne le font pas (Ibid., 2017).

D'un point de vue plus sociologique, Randles et Mander (2009) discutent de ces comportements en utilisant la théorie des pratiques. Ils expliquent que le fait de voyager n'est pas une pratique en soi mais c'est un moyen pour une fin qui donne accès à différentes pratiques (Randles et Mander, 2009). De plus, il semble que le fait de voyager maintient et augmente le capital social et culturel, ils parlent de « trophy tourism » et « last chance tourism », c'est-à-dire des voyages qui en quelque sorte fournissent un sentiment d'accomplissement chez les voyageurs (Randles et Mander, 2009), en lien avec le fatalisme de Kroesen (2013). De plus, Randles et Mandler (2009) expliquent que « l'habitude » de voyager est une des principales causes de « s'en tenir » aux voyages par avion et donc de ne pas modifier ses habitudes et donc ses comportements. Ainsi, il semble que les comportements, de manière générale et tels que documentés dans la littérature, ne semblent pas s'orienter vers une modification des habitudes et donc une réduction de l'utilisation de l'avion comme moyen de transport. Pour cette raison les auteurs discutent des solutions envisageables pour modifier ces comportements.

Alcock et al. (2017) discutent des politiques basées sur des instruments économiques et régulatoires : « This suggests that other actions should be considered including the use of economic instruments or regulatory controls to reduce discretionary air travel based emissions instead » (Alcock et al., 2017 : 17). En d'autres termes, l'accent est mis sur une politique plus restrictive étant donné que leur constat précédemment explicité est le fait qu'il n'y a pas d'association entre comportement pro-environnemental et le fait de ne pas prendre l'avion. De ce fait, ils partent du principe qu'une politique d'incitation et d'encouragement ne porterait pas ses fruits quant à la modification de l'utilisation des avions comme moyen de transport étant donné que même les répondants pro-environnement ne modifient par leur comportement malgré une conscience environnementale forte. Cette idée est reprise par Kantenbacher et d'autres scientifiques (2018) ; malgré une évidence de l'impact de l'aviation sur le changement climatique et la connaissance de cet impact, cette inquiétude ne limitera pas les voyageurs dans leurs habitudes et comportements. Kroesen (2013) explicite le fait de développer des discours de durabilité plus cohérents afin de pallier le déni, précédemment explicité.

Büchs, M. (2017) s'accorde sur le fait qu'une politique plus restrictive (réglementation de l'industrie aéronautique et taxation des émissions carbones) peut avoir un effet positif sur les émissions à long terme. Cette idée d'une taxation sur l'essence, kérosène, charbon, etc… est reprise par Parry et al. (2017), dans un contexte de réduction des décès prématurés liés à la pollution atmosphérique. Büchs ajoute cependant que ces campagnes d'information doivent faire appel à des valeurs auto-transcendantes car elles contribuent à développer un comportement favorable à l'environnement.

Par ailleurs, Czepkiewicz et al. (2019) expliquent, à l'image des autres chercheurs, que l'implémentation des taxes sur les billets, le kérosène, le tourisme, etc… aura un effet positif sur la réduction des émissions carbones. L'idée que le secteur aéronautique doit faire des gains d'efficacité, en utilisant de nouvelles technologies et nouveaux carburants par exemple, est largement reprise à travers la littérature (Czepkiewicz et al., 2019, Kroesen, 2013, Slovic et al., 2016). Cette idée est aussi reprise par Cohen et al. : « They (governments, tourism and transport industries) must invest more in research, in operational procedures and in encouraging the development of and marketing alternatives to air travel (Cohen et al., 2016 : 327) ». À l'encontre de ces théories, Peeters, P. (2017) recontextualise et soutient l'idée que les carburants alternatifs ont un effet modéré (à eux seuls) ne répondant pas au développement du secteur aéronautique, c'est-à-dire que ce dernier se développe trop rapidement par rapport à la réduction des émissions que peuvent engendrer de telles technologies. Pour cette raison, il propose de coupler de telles mesures avec des politiques de taxation et de limitation de la croissance du secteur aéronautique afin de se rapprocher des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (Peeters, 2017)

Un élément demeure certain pour Czepkiewicz et al. (2019) : la participation des États est indispensable pour mettre de telles politiques en place. Enfin, les auteurs soutiennent l'idée que la densification des régions pourrait limiter les transports mais discutent d'un effet rebond : l'envie d'aller encore plus loin qu'auparavant avec une densification des territoires (Czepkiewicz et al., 2019).

Kantenbacher et al. (2018)., en plus d'être partiellement en accord avec la mise en place de ces politiques « restrictives », discutent de la mise en place de sanctions pour des vols internationaux. Ils discutent aussi du fait que les personnes les plus fortunées sont plus enclines à soutenir ce genre de politique mais que les autres caractéristiques socio-démographiques (sexe, âge, etc…) n'ont aucun effet (Kantenbacher et al., 2018). Czepkiewicz et al. (2019) ajoutent, qu'effectivement ce genre de politique aura un impact plus important sur les individus les moins fortunés. Pour ces raisons, l'étude de Kantenbacher et al. (2018) explique que les citoyens britanniques semblent soutenir plus fortement des politiques visant l'industrie plutôt que les particuliers directement, avec la taxation du kérosène pour subventionner le rail notamment. Fuchs, C. (2008) ajoute à cela qu'un engagement conscient des individus et de l'industrie est nécessaire afin de réduire le nombre de voyages en avion.

En outre, le fait que ces politiques publiques peinent à être développées peut être expliqué par deux éléments : l'idée du mythe et du tabou (Cohen et al., 2016). Il est entendu par mythe toutes les idées qui associent les effets néfastes sur l'environnement et l'aviation comme étant négligeables. Les tabous, quant à eux, sous-entendent le fait de transgresser une norme existante en l'occurrence le fait de prendre l'avion.

Ainsi, nous remarquons une divergence dans la littérature concernant la conscience écologique et le fait de limiter ses voyages en avion. Il est généralement accepté, à travers la littérature, qu'il n'y a aucun lien entre la conscience environnementale et la réduction du nombre de vols bien que certaines études présentent le contraire. Néanmoins, en ce qui concerne les différentes politiques applicables afin de réduire le nombre de vols et *de facto* la pollution, la littérature tend vers les mêmes propositions. À savoir des politiques axées sur l'encouragement, les restrictions (taxation sur les billets, kérosène, vols longs courriers, entreprises, secteurs aériens, etc…), le développement des alternatives et la participation active des États. Par ailleurs, certains auteurs mettent en avant l'idée que les particuliers souhaitent voir l'industrie être taxée plutôt qu'eux-mêmes. Cependant, il est difficile d'appliquer des taxes sur le kérosène ainsi que l'industrie aéronautique sans que le prix des billets n'augmente lui aussi. Raison pour laquelle l'idée d'épargner le portefeuille des particuliers par la mise en place de politiques restrictives

semble compromise. Finalement, ces politiques peinent à être développées car il existe encore certains tabous et mythes liés à la question de l'aviation (Cohen et al., 2016).

En lien avec toutes ces idées, Helm, D. se demande s'il y aura des changements dans les comportements face à l'environnement (à la suite de la pandémie de la covid 19 et la prise de conscience d'un air nouveau et propre) : « Finally, will there be behavioural changes in attitudes towards the environment ? » (Helm, 2020 : 22).

Dans le même esprit, la conclusion de l'article de Randles et Mander exprime un désir général des individus d'expérimenter de nouveaux modes de transport : « However, a new mood, a willingness even a desire to experiment with different transport mode options, was definitely in the air » (Randles et Mander, 2009 : 108). Cette conclusion s'inscrit rondement dans le contexte de notre étude étant donné qu'il s'agit du champ que nous souhaitons explorer.

3.3 Conclusion

Nous avons, dans cette revue de la littérature, exploré les thèmes, concepts, idées, etc… qui semblent pertinentes pour notre recherche et la création de notre problématique, de nos hypothèses de recherche et de nos grilles d'entretiens. Dans notre première partie de la recherche, tout d'abord nous avons discuté des conséquences économiques de la pandémie sur le secteur aéronautique. Puis, nous avons mis en évidence les effets de l'aviation sur la pollution atmosphérique et sonore. Nous avons ensuite établi un lien entre ces effets et les conséquences qu'ils pouvaient avoir sur la santé tout en discutant de la réduction de la pollution sonore et atmosphérique en lien avec la pandémie. Par ailleurs, nous avons brièvement discuté de l'effet des différents confinements et semi-confinements sur la pollution. Dans la seconde partie de notre recherche, nous avons exploré les alternatives à l'avion, que ce soit en termes de travail, de nouvelles technologies, des trains, de la mobilité et des comportements à l'égard de l'avion en général.

Ainsi, nous remarquons clairement l'effet que l'aviation a sur la pollution ainsi que la santé et qu'il existe des alternatives à ce mode de transport. La pandémie semble être un accélérateur à ces alternatives, mais cette accélération va-t-elle perdurer ? Ces nouveaux comportements vont-ils devenir la norme ? Ce sont ces champs que notre recherche tente d'explorer.

Il est en outre important de noter que la littérature existante et étudiée ne traite pas directement de notre thématique, à savoir l'influence de la pandémie du coronavirus sur le développement des alternatives à l'avion. Effectivement, bien que ce ne soit pas la première pandémie mondiale, c'est bien la première fois que le secteur aéronautique a autant été touché par ce phénomène. Le SRAS ou le MERS apparu au début des années 2000 ont certes eu une influence sur le secteur aéronautique mais l'effet de ces pandémies en comparaison à celle de la covid 19, reste marginal. Raison pour laquelle, rares, voire inexistantes, sont les études qui discutent de ce sujet. Nous pouvons à présent discuter de la méthodologie employée.

4. Méthodologie

Afin de mener à bien cette recherche, nous employons principalement une méthode qualitative par le biais d'entretiens semi-directifs. Il est cependant important de noter que nous adoptons aussi une méthode quantitative concernant notre première partie de recherche. En effet, notre recherche, scindée en deux parties, se constitue pour la première partie d'une discussion autour de données quantitatives puis de données qualitatives avec des d'entretiens semi-directifs. Cette combinaison méthodologique nous permet de consolider nos différentes interprétations, nous pouvons brièvement expliquer pourquoi.

Les données quantitatives utilisées concernent essentiellement le bruit des avions ainsi que la concentration de certains gaz à effet de serre dans l'air à Genève. À l'aide de ces données, nous sommes en mesure de tirer des conclusions quant aux changements concernant les nuisances sonores ainsi que la pollution atmosphérique en raison de la pandémie. Puis, les entretiens semi-directifs nous permettent de confirmer ou d'infirmer ces différentes conclusions décrites en amont. De ce fait, si le discours des interlocuteurs et interlocutrices tend à confirmer les conclusions issues de la partie quantitative, la robustesse et la significativité de nos interprétations concernant nos hypothèses seront accrues. Pour ces différentes raisons, nous avons décidé de combiner la méthode qualitative à la méthode quantitative et ce pour notre première partie uniquement.

Par ailleurs, et comme sous-entendu, notre recherche s'inscrit dans une méthode hypothético-déductive. En d'autres termes, nous émettons des hypothèses à partir desquelles nous réunissons toutes les données nécessaires à la vérification ou non de ces dernières (Grimes, 1990). Les données recueillies afin de vérifier nos différentes hypothèses sont issues d'entretiens semi-directifs. Nous effectuons alors une analyse de contenu des différents entretiens afin d'en ressortir les différentes pensées, résistances et demi-vérités (Cardon, 1996). À l'image de Jean-Claude Kaufmann (1996), nous menons nos entretiens de manière empathique et adoptons une position située au niveau de l'écoute. Nos différentes grilles d'entretiens sont assez souples afin d'ouvrir la discussion, permettant entre autres à l'enquêteur de relancer l'interlocutrice ou l'interlocuteur (Kaufmann, 1996). Ainsi, grâce à ces différentes techniques, nous identifions ensuite une multitude d'indicateurs nécessaires à l'analyse de nos hypothèses. Avec ces indicateurs nous créons ensuite un système de codage (Saldaña, 2013) en fonction des thèmes identifiés et menons ensuite notre analyse de contenu.

4.1 Hypothèses de recherche

Sur la base de la revue de la littérature et de notre méthodologie, nous identifions six hypothèses en lien avec les grands chapitres abordés dans cette dernière. Il est important de rappeler que notre recherche s'effectuera en deux parties distinctes, à savoir une première partie où nous établirons un constat de l'effet de la pandémie sur l'environnement (pollution de l'air, nuisances sonores, etc.) et une seconde partie discutant des alternatives à l'avion : dans quelle mesure ces dernières pourraient s'inscrire sur le long terme, d'un point de vue structurel notamment. Concernant la première partie de notre recherche, à savoir la pollution atmosphérique et sonore, nous identifions l'hypothèse en page suivante.

H1 : La réduction du nombre de vols, en raison de la pandémie de la covid 19, a un effet sur l'habitat environnant l'aéroport international de Genève en termes de pollution atmosphérique et sonore ainsi que sur le bien-être des habitants.

À partir de ce constat établi en première partie (sur la base de données qualitatives et quantitatives) nous discuterons ensuite des alternatives à l'avion, seconde partie pour laquelle nous identifions plusieurs hypothèses. Nous avons exploré le champ du télétravail, de la technologie de la communication, des téléconférences, etc… et de ce fait avons décidé d'explorer ces thématiques à travers les deux hypothèses ci-dessous :

H2a : La pandémie de la covid 19 a un effet sur le développement du télétravail en Suisse

H2b : Le télétravail a un effet sur la réduction du nombre de voyages par avion des entreprises et organisations internationales concernant le travail

Il est important de noter que pour ces deux hypothèses nous tenterons de comprendre quelles motivations (économiques ou environnementales) peuvent être prises en considération par les entreprises et autres organisations étudiées.

Nous avons aussi relevé l'aspect concurrentiel que le train, en tant qu'alternative à l'avion, peut avoir sur le secteur aéronautique et posons l'hypothèse qui suit :

H3 : Le train, à la suite de la pandémie de la covid 19, est devenu une alternative forte à l'avion

Concernant les comportements vis-à-vis de la mobilité individuelle en avion nous identifions les hypothèses suivantes :

H4 : La mise en place de politiques publiques restrictives à l'encontre du secteur aéronautique aura un effet sur le nombre de vols journaliers à l'aéroport international de Genève

H5 : La pandémie de la covid 19 a un effet sur le long terme concernant les comportements individuels vis-à-vis des voyages nécessitant l'avion

Il est nécessaire de noter que l'opérationnalisation de ces hypothèses sera détaillée plus tard dans notre recherche.

Concernant la première partie de notre recherche, nous avons réalisé une série d'entretiens avec des individus vivant dans les habitations environnantes à l'aéroport international de Genève. Nous avons défini ce périmètre en fonction des nuisances sonores relevées. Nous pouvons résumer la méthodologie pour la première partie de la manière suivante :

1. Définition du périmètre de recherche

2. Comparaison de données concernant les nuisances sonores et la pollution de l'air aux alentours de l'aéroport international de Genève entre 2019 et 2020.

3. Entretiens qualitatifs avec des individus habitant dans le périmètre de recherche

4. Classification des thèmes abordés lors des entretiens et identification de ces derniers avec notre hypothèse de recherche

5. Discussion

6. Conclusion

La deuxième partie se concentre sur les alternatives à l'avion. Pour cette dernière nous avons aussi effectué une série d'entretiens qualitatifs avec des acteurs jugés indispensables. À savoir, des organisations internationales, des entreprises internationales, des entreprises nationales, des acteurs de l'aéroport international de Genève, des compagnies aériennes, etc. L'identification de ces acteurs a été nécessaire au bon déroulement de notre recherche. Nous résumons la méthodologie de la manière suivante pour cette deuxième partie.

1. Identification des acteurs clés

2. Prise de rendez-vous

3. Réalisation des entretiens qualitatifs avec les acteurs clés

4. Classification des thèmes abordés lors des entretiens et identification de ces derniers avec nos hypothèses de recherche

5. Discussion

6. Conclusion

Nous nous efforcerons de comprendre quels enjeux peuvent motiver une organisation, une entreprise ou des individus à réduire leur nombre de voyages en avion, quelles que soient leurs motivations : d'ordre économique ou environnemental voir même un schéma réunissant ces deux aspects en tentant de comprendre la signification du message transmis par les interlocuteurs et interlocutrices (Dépelteau, 2011).

Une brève mise en contexte dans laquelle nous discutons des conséquences sur l'aéroport international de Genève (nombre de vols et conséquences économiques), des objectifs du canton de Genève et de la Confédération semble être importante à réaliser.

5. Contexte

Nous l'avons explicité dans notre revue de la littérature : le secteur aéronautique a un effet sur la pollution atmosphérique et sonore. De plus, cette pollution a aussi un effet sur la santé de l'être humain que ce soit en termes de maladies cardiovasculaires et respiratoires, sur le sommeil ou bien même la prise de médicament (Franssen et al., 2004). Nous avons par ailleurs ciblé notre approche en abordant le cas de Genève notamment. Ainsi, même au niveau régional les effets se font ressentir au niveau de la population genevoise et a un effet sur le nombre d'années de vie perdue, les morts prématurées et le bien-être en général de la population exposée à ces nuisances (Cantoreggi et Simos, 2018) ; il a été démontré que ces effets vont augmenter d'ici 2030 d'où le besoin d'y remédier par certaines mesures, tant au niveau fédéral que cantonal.

Pour ces raisons la Confédération suisse a mis en place le plan sectoriel des transports, partie infrastructure aéronautique (PSIA) et au niveau cantonal, nous retrouvons le plan directeur cantonal. Le plan sectoriel des transports : « fixe, de manière contraignante pour les autorités, les objectifs et exigences relatifs aux aérodromes et aux installations de navigation aérienne » (OFAC, 2020 : 3). Ce plan a pour objectif de « coordonner la planification, la construction et l'exploitation de l'infrastructure aéronautique avec les utilisations et zones protégées adjacentes » (OFAC, 2020 : 4). En d'autres termes, il permet de prévenir certains conflits et les éviter pendant la phase de construction et d'exploitation. Il permet aussi d'anticiper en amont certains problèmes liés à l'activité aéroportuaire. Néanmoins, le PSIA ne discute pas des différentes questions environnementales et politiques, ces dernières sont traitées par d'autres entités, les plans directeurs cantonaux notamment (OFAC, 2020). Nous remarquons tout de même une volonté de la Confédération d'améliorer les infrastructures aéroportuaires. Cette volonté se retrouve au niveau cantonal. En effet, le canton de Genève souhaite réduire d'ici 2030 les nuisances directement liées à la mobilité : pollution atmosphérique et sonore (DETEC, 2015). Concernant le bruit, le canton désire appliquer les dispositions relatives à l'OPB (Ordonnance sur la protection contre le bruit). Pour ce qui est de la protection de l'air, Genève souhaite : « réduire la pollution de l'air liée aux activités aéroportuaires sur le tarmac » (Ge.ch, 2011 : 167) en accord avec les dispositions émises par l'OPair (Ordonnance sur la protection de l'air). Ainsi, la mise en valeur de l'aéroport de Genève semble être un des objectifs clés du plan directeur cantonal.

Nous remarquons donc la volonté de la Confédération et du canton de trouver des solutions sur le long terme afin de pallier ces nuisances non sans conséquences sur les riverains de l'aéroport international de Genève. Afin de mieux nous rendre compte de l'amplitude des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique à Genève, en raison de l'aéroport, nous allons relever quelques données vis-à-vis de ces dernières. Après avoir identifié certaines valeurs pour 2019 nous les comparerons avec celles relevées pour l'année 2020. Nous discuterons d'abord de la baisse du nombre de vols journaliers à l'aéroport de Genève puis nous discuterons de l'effet de cette baisse sur les nuisances sonores et enfin sur la pollution atmosphérique en comparant 2020 à l'année précédente.

Cette réduction est quantifiable en termes de nombres de vols journaliers mais aussi en termes économiques, second sujet sur lequel nous reviendrons un peu plus tard dans notre recherche. Les données issues des statistiques de Genève Aéroport (2021a) sont très parlantes.

Movements

	2019	2020	Variation 2020 / 2019
January	15,804	15,770	-00.2%
February	15,044	15,406	+02.4%
March	17,301	10,169	-41.2%
April	15,354	1,082	-93.0%
May	15,768	2,257	-85.7%
June	16,041	3,748	-76.6%
July	16,399	7,483	-54.4%
August	15,494	8,768	-43.4%
September	15,907	7,026	-55.8%
October	15,261	5,806	-62.0%
November	12,730	3,758	-70.5%
December	14,940	5,081	-66.0%
Total	**186,043**	**86,354**	**-53.6%**

Figure 1 - Nombre de vols par mois à l'aéroport international de Genève (2019 – 2020)

En nous référant à la colonne correspondante à l'année 2019 nous remarquons que l'activité varie quelque peu selon les mois considérés mais qu'en général le nombre de vols mensuels n'excède pas 17'500 et ne se situe pas non plus en dessous de 12'700. Or, si nous comparons cette même colonne avec la colonne suivante à savoir le nombre de vols pour l'année 2020, nous remarquons une divergence très conséquente à partir du mois de mars. En effet, alors que janvier était en très léger recul en 2020 par rapport à 2019, février faisait ordre de plus de vols sur le mois entier en 2020 qu'en 2019. En mars 2020, nous observons une diminution de 41% du trafic commercial et privé à l'aéroport, non sans grande surprise étant donné que c'est à partir de cette période que la pandémie a commencé à se répandre dans le monde entier. Le mois d'avril s'est donc presque figé en termes de trafic aérien à Genève avec une diminution de plus de 90% par rapport à l'année précédente, soit 15'768 vols en 2019 contre 1'082 en 2020. Si nous nous référons aux autres mois qui ont suivi, nous remarquons que cette réduction est toujours aussi importante avec une petite reprise en août mais tout de même une baisse de 43% par rapport à l'année précédente. Ainsi, hormis août, et dès mars, la baisse est de minimum 50%, avec 54% pour juillet et presque 71% pour novembre. C'est sans grande surprise que la baisse totale annuelle du nombre de vols avoisine les 54%. En effet, il y a eu 186'043 déplacements à l'aéroport de Genève en 2019 contre 86'354 en 2020 soit presque 100'000 de moins.

Cette réduction du nombre de vols se traduit aussi par une réduction du nombre de passagers.

Passengers

	2019	2020	Variation 2020 / 2019
January	1,460,222	1,540,699	+05.5%
February	1,462,660	1,519,964	+03.9%
March	1,723,538	697,092	-59.6%
April	1,526,861	6,347	-99.6%
May	1,399,049	13,597	-99.0%
June	1,507,322	65,479	-95.7%
July	1,682,906	379,470	-77.5%
August	1,657,082	543,691	-67.2%
September	1,453,134	299,796	-79.4%
October	1,473,273	214,806	-85.4%
November	1,110,985	102,461	-90.8%
December	1,469,597	217,512	-85.2%
Total	**17,926,629**	**5,600,914**	**-68.8%**

Total overall traffic (commercial and non-commercial flights)

Figure 2 - Nombre de passagers par mois à l'aéroport international de Genève (2019 – 2020)

Nous n'entrerons pas dans les détails de ce tableau mais remarquons que la réduction du nombre de vols en fonction du mois est fortement corrélée à la réduction du nombre de passagers pour le même mois. Ainsi, avril 2020 présente une réduction de 99,6% par rapport à 2019 et août de 67,2% par rapport à l'année précédente. Cette réduction du nombre de passagers sera plus explorée dans la partie discutant des répercussions économiques.

Par ailleurs, les prévisions pour 2030 concernant l'aéroport international de Genève sont de 25 millions de passagers avec quelque 248'000 déplacements annuels (Intraplan Consult GmbH, 2015). Ces prévisions seront-elles atteintes ? Notons qu'il ne s'agit pas là d'un objectif mais d'une simple prévision. Il semble alors légitime de se demander si l'activité aéroportuaire se normalisera un jour. Si oui, quand ? Si non, pourquoi ? Voilà une petite série de questionnements qui soulève d'ores et déjà des pistes de recherche que nous nous efforcerons de comprendre en seconde partie de travail.

Ces données nous permettent de nous rendre compte de l'influence de la pandémie sur l'activité aéroportuaire et nous remarquons que la réduction du nombre de vols n'est pas négligeable. Ainsi, nous pouvons nous demander quels ont été les effets d'une telle réduction sur les différentes nuisances liées à l'activité de l'aéroport international de Genève, sonores et atmosphériques notamment étant donné que nous avons montré que ce type de nuisances est fortement corrélé à l'activité aéroportuaire. Nous allons à présent nous concentrer sur les données liées aux nuisances sonores.

6. Première partie – Analyse quantitative

Cette brève mise en contexte terminée, nous pouvons nous intéresser aux mesures concernant les nuisances sonores liées à l'aviation à Genève.

6.1 Nuisances sonores et périmètre de recherche

Nous l'avons montré à plusieurs reprises, le bruit a un effet sur la santé et ce à Genève notamment (Cantoreggi et Simos, 2018). Afin de mieux nous rendre compte de l'influence du bruit à Genève nous allons comparer l'année 2019, c'est-à-dire pré-covid, avec l'année 2020 durant laquelle le nombre de vols par jour a drastiquement diminué. Nous considérons des données sur le bruit causé par les avions uniquement. Il est aussi important de noter que le seuil recommandé par l'OMS est de 45 décibels durant la journée (06h00 – 22h00) et 40 décibels durant la nuit (22h00 – 06h00). Au-delà de ces seuils, des effets néfastes sur la santé peuvent être observés (OMS, 2018). Ce seuil est quelque peu différent selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Effectivement, la valeur limite d'immission est fixée à 60 dB en journée et à 50 dB pour les heures de nuit dans des zones d'habitation, tandis que la valeur de planification est de 57 dB en journée et 47 de nuit (Confédération suisse, 2019). Ce sont autour de ces valeurs que notre interprétation s'articulera.

Il nous est très important d'identifier les communes genevoises sujettes à ces expositions. Nous nous sommes basés sur le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Les communes décrites comme étant considérablement exposées au bruit sont les suivantes (OFAC, 2018) :

- Aire-la-Ville, Avully, Avusy, Bellevue, Bernex, Cartigny, Chancy, Collex-Bossy, Dardagny, Genthod, Laconnex, Le Grand-Saconnex, Meyrin, Pregny-Chambésy, Russin, Satigny, Vernier, Versoix.

Nous identifions donc 18 communes faisant face à des nuisances sonores sur le canton de Genève d'après le PSIA. Quelques cartes (en pages suivantes) issues du Système d'Information du Territoire à Genève (SITG) (2021) décrivent les zones exposées aux aéronefs.

Figure 3 - SITG, Cadastre du bruit des aéronefs de 06h00 à 22h00 (couches extérieures = 50 dB, couches intérieures = 70 dB)

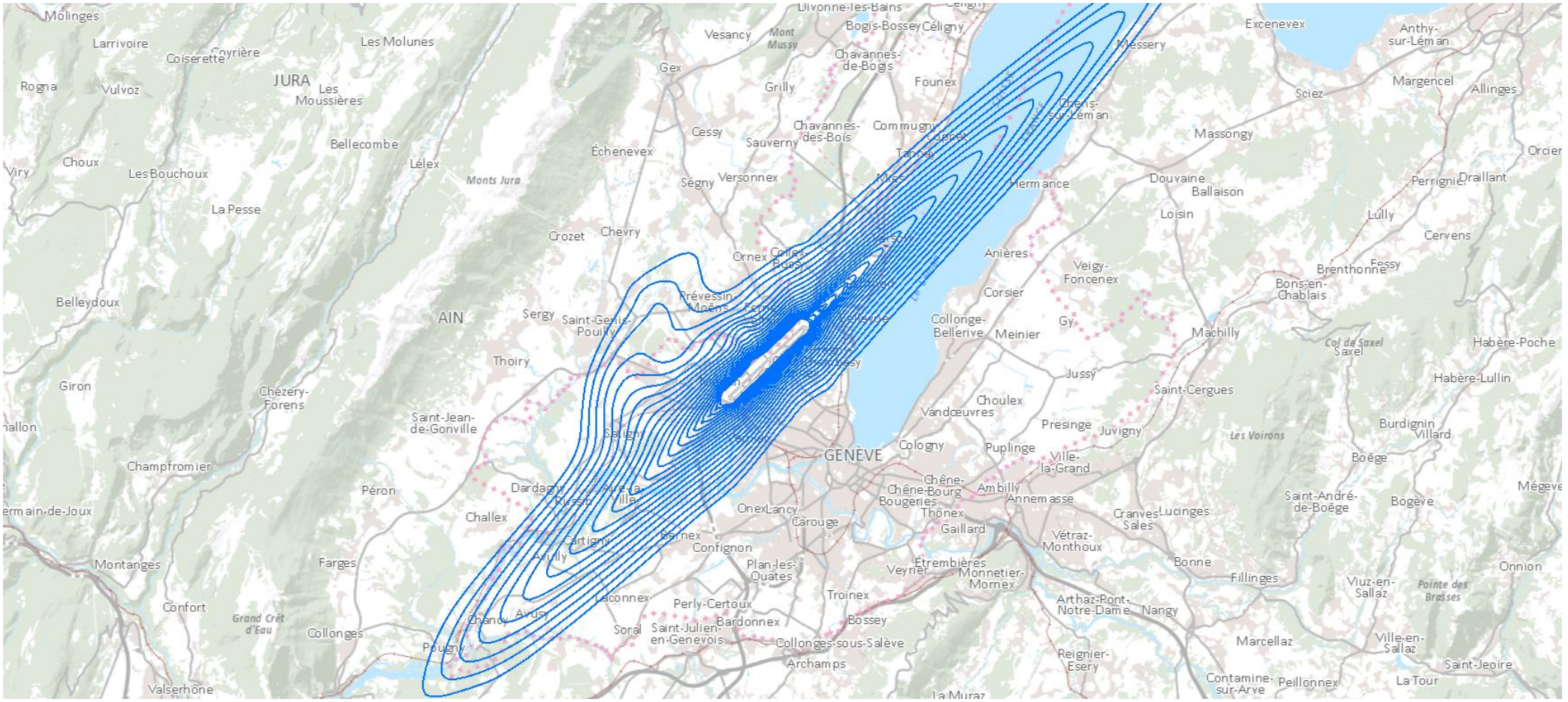


Figure 4 - SITG, Cadastre du bruit des aéronefs de 22h00 à 23h00 (couches extérieures = 45 dB, couches intérieures = 65 dB)

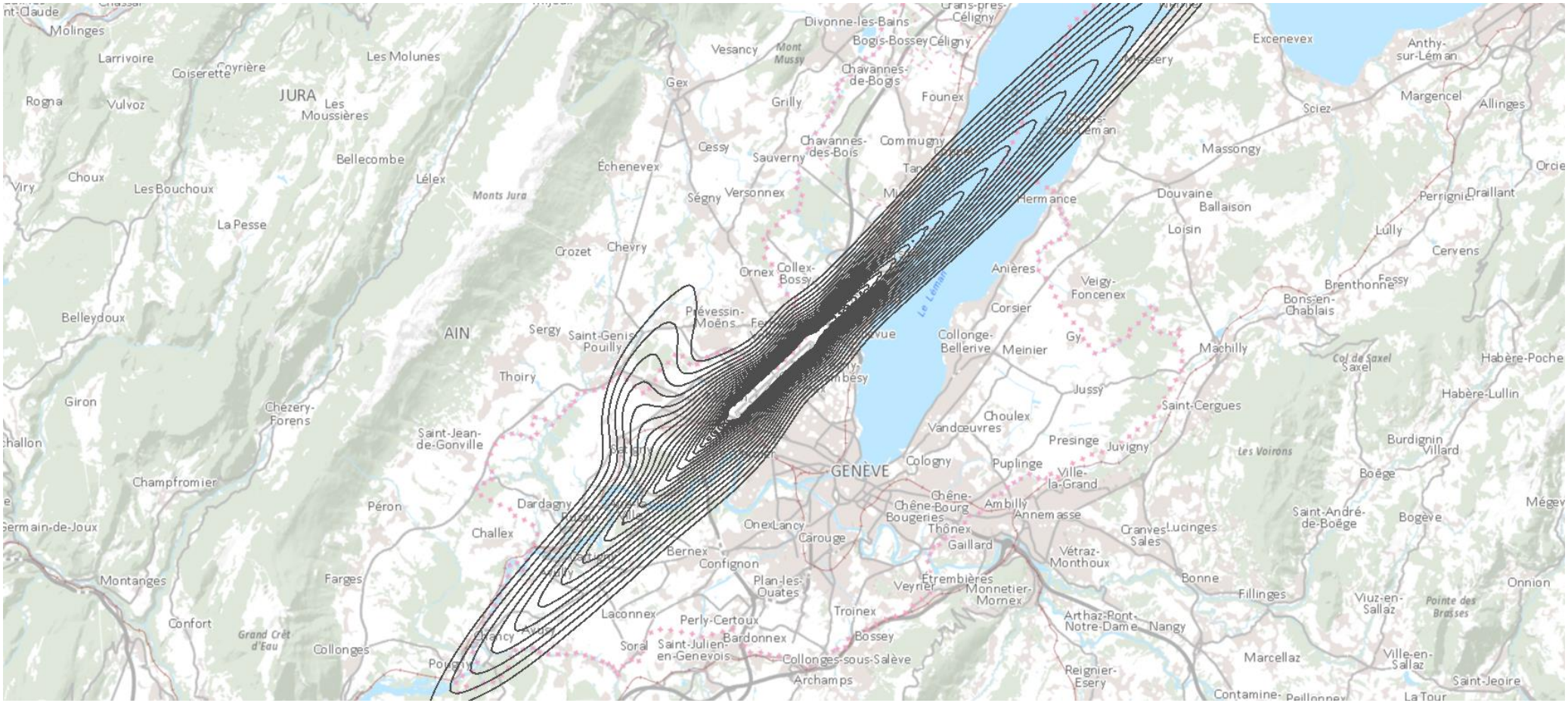
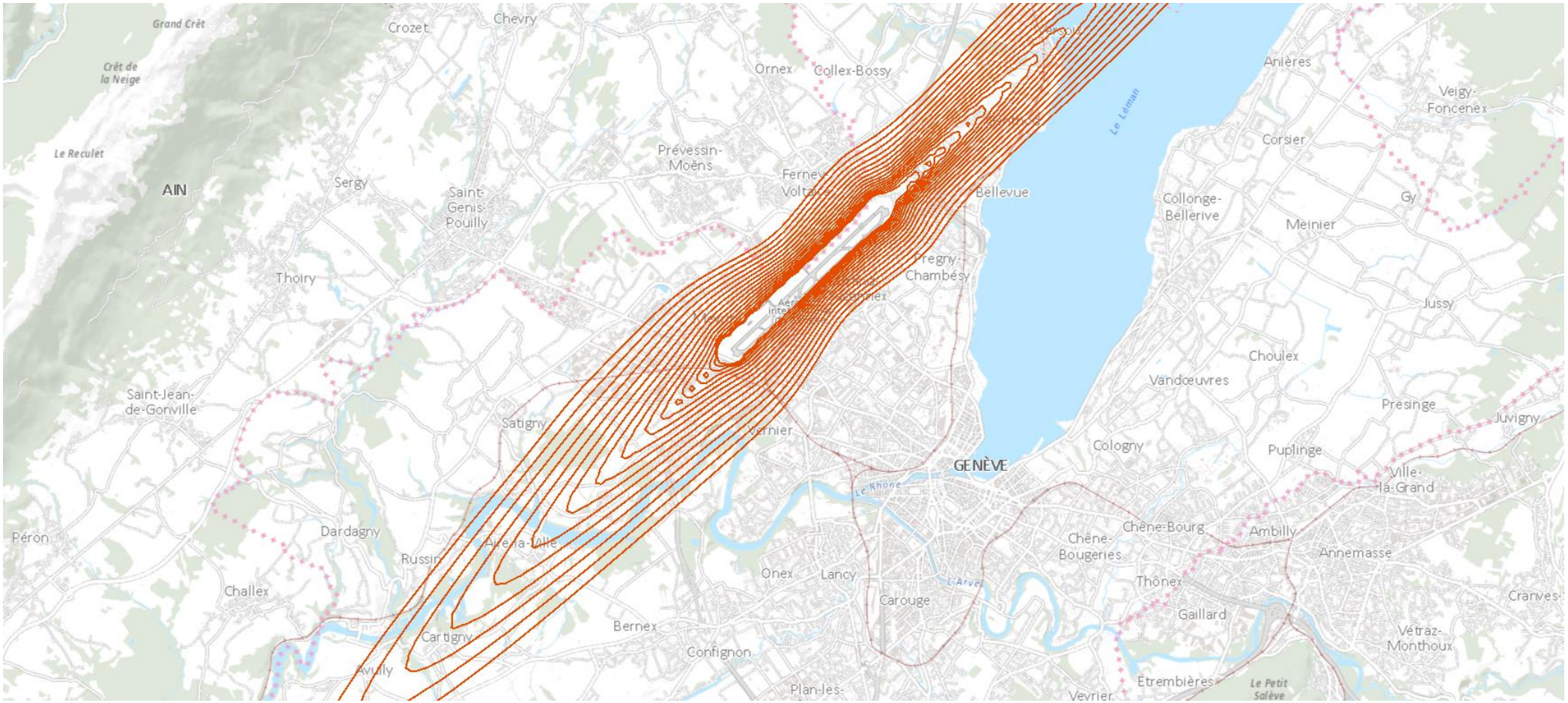
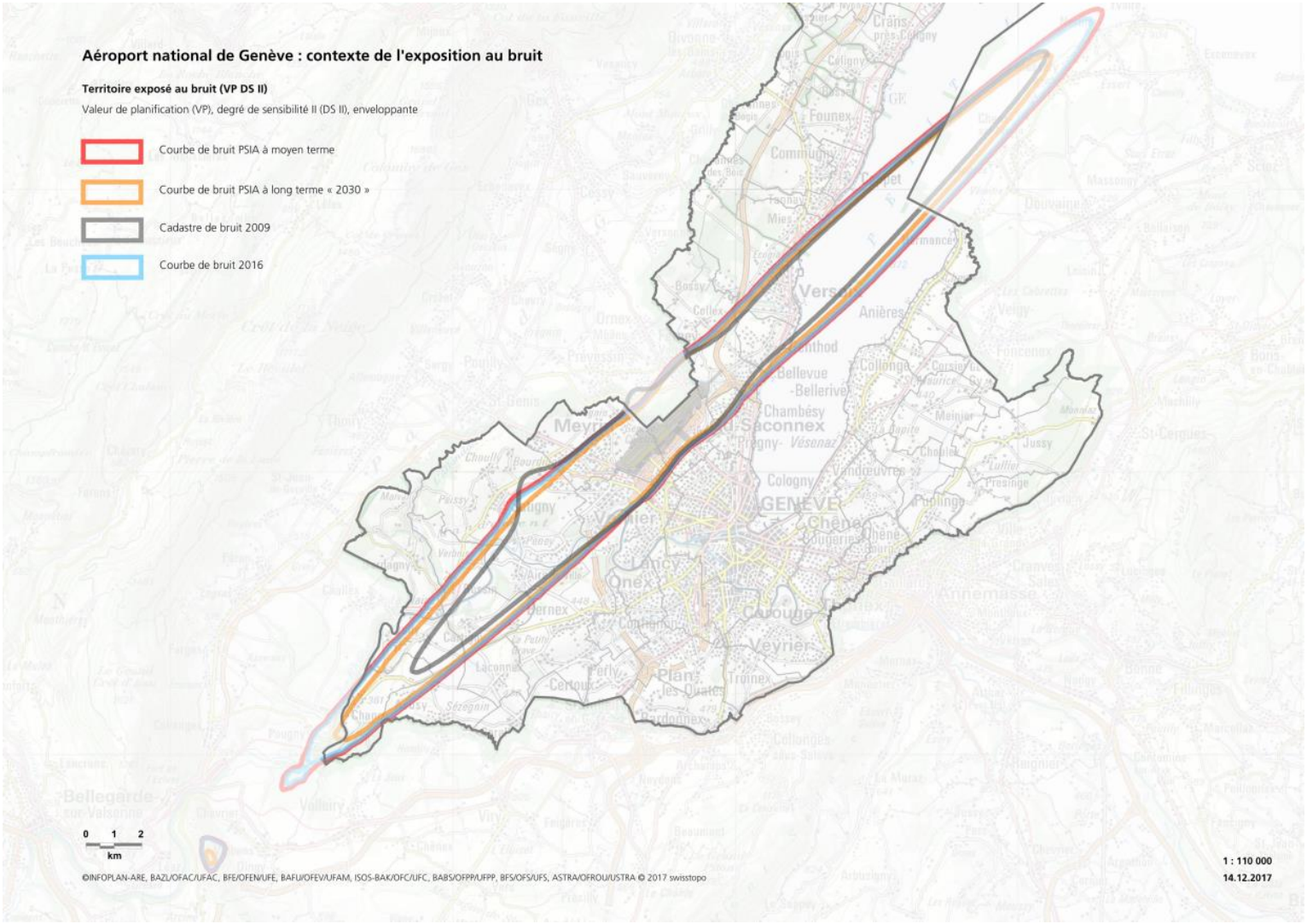


Figure 5 - SITG, Cadastre du bruit des aéronefs de 23h00 à 00h00 (couches extérieures = 45 dB, couches intérieures = 60 dB)



L’image suivante décrit l’évolution du cadastre du bruit (entre 2009 et 2016) et explicite le cadastre souhaité d’ici 2030, elle est issue du PSIA (Swisstopo, 2017).

Figure 6 - PSIA, Cadastre du bruit des aéronefs



Nous remarquons que les zones impactées par le bruit des aéronefs sont multiples. Nous notons une nette évolution entre 2009 et 2016, raison pour laquelle le PSIA cherche à réduire la zone d'exposition d'ici 2030.

Le cadre posé, nous pouvons dès à présent nous concentrer sur la comparaison de nuisances sonores en 2019 avec celles de 2020. Pour ce faire nous allons étudier plusieurs communes. Notre comparaison se fait à l'échelle mensuelle et sur une même commune, notons que la commune étudiée peut changer selon le mois considéré. Effectivement, nous voulons étudier un maximum de communes afin d'observer si d'une part il y a une baisse, et d'autre part si cette baisse est limitée à quelques communes ou bien largement partagée. De ce fait, notre avis se focalise sur six communes différentes (deux mois différents par commune), les valeurs considérées sont résumées dans le tableau en page suivante.

Toutes les données sont issues du « European Aircraft Noise Services » (2021) et que L_{den} indique les nuisances globales durant une journée entière, L_{jour} les nuisances de 06h00 à 22h00 et L_{nuit} les nuisances de 22h00 à 00h00 et de 00h00 à 06h00, tel que défini par le Parlement européen sur les nuisances sonores (2002). Notons aussi que les valeurs indiquées sont la moyenne des pics de bruit effectués par un avion, calculés quotidiennement et exprimés en décibels. Certaines erreurs ne sont pas exclues, en raison de certains facteurs externes tels que la pluie, le vent et d'autres interférences près des capteurs. Néanmoins, les tendances qui en ressortent sont pertinentes pour nos interprétations.

6.2 Effet de la pandémie sur les nuisances sonores, comparaison entre deux périodes

Figure 7 - Bruit d'avion en dB_A pour les communes étudiées (2019 – 2020)

	2019			2020		
	Bruit d'avion [dB_A]			Bruit d'avion [dB_A]		
Communes (mois)	L_{nuit} (00-06 + 22-24)	L_{den} (00-24)	L_{jour} (06-22)	L_{nuit} (00-06 + 22-24)	L_{den} (00-24)	L_{jour} (06-22)
Meyrin (janvier)	53.2	68.7	68.2	52.5	68.9	68.4
Meyrin (février)	54.3	68.9	68.5	53.3	69.2	68.8
Genthod (mars)	49.8	59.4	57.2	47.4	56.7	54.4
Genthod (avril)	53.5	61.4	58.1	36.2	47.5	46.7
Vernier (mai)	59.3	68.2	65.7	37.8	54.1	54.3
Vernier (juin)	57.0	66.5	64.5	42.9	55.9	55.5
Versoix (juillet)	54.7	63.0	60.2	50.0	57.9	54.6
Versoix (août)	56.2	64.2	60.8	51.4	59.7	57.0
Cartigny (septembre)	47.6	56.9	54.8	40.8	51.2	49.7
Cartigny (octobre)	43.6	55.3	54.2	39.4	50.1	48.8
Chancy (novembre)	41.1	52.5	51.0	36.6	45.9	43.8
Chancy (décembre)	44.1	53.8	51.5	36.5	45.8	43.3

Les valeurs ci-dessus sont discutées de manière chronologique, nous commençons donc notre analyse avec la station de Meyrin et finissons avec la station de Chancy. De prime abord, nous remarquons qu'en fonction des stations considérées, les valeurs du bruit d'avion varient énormément pour 2019. Nous pouvons expliquer cette variation du fait que les communes ne sont pas soumises aux mêmes nuisances et ne possèdent donc pas des bases, en termes de nuisances sonores, similaires. Les cadastres du bruit des avions mis en évidence plus haut soulignent bien cette idée. Cette précision faite, nous pouvons nous intéresser à la station de Meyrin.

6.2.1 Meyrin

Il est intéressant de noter que nous n'observons presque aucune différence entre janvier 2019 et 2020 concernant la station de Meyrin. Effectivement, nous nous situons en période pré-covid et le nombre de vols est sensiblement le même à cette période, raison pour laquelle les décibels sont eux aussi sensiblement les mêmes avec une moyenne L_{den} mensuelle de 68,7 en 2019 contre 68,9 décibels en 2020. Nous pouvons cependant relever le fait que cette moyenne dépasse très largement le seuil recommandé en journée par l'OMS de 45 décibels ainsi que celui de l'OPB de 60 décibels, avec pour chacune des années des valeurs supérieures à 68 décibels.

Pour février nous considérons la même station d'observation, à savoir celle de Meyrin. L'interprétation est sensiblement la même que pour janvier, les valeurs sont supérieures aux recommandations de l'OMS mais aussi de l'OPB et aucune différence flagrante n'apparaît entre février 2019 et 2020. Qu'en est-il alors du mois de mars ? Afin de varier les stations considérées nous nous intéressons à la commune de Genthod, commune décrite comme étant considérablement exposée au bruit (OFAC, 2018), pour les mois de mars et avril.

6.2.2 Genthod

Mars présente une première baisse du nombre de vols journaliers à l'aéroport de Genève. Cette tendance se traduit quelque peu dans le tableau récapitulatif. Effectivement, mars 2019 présente un L_{den} de 59,4 décibels contre 56,7 pour celui de 2020. Nous remarquons aussi que cette baisse est corrélée à l'entrée en vigueur des restrictions mise en place à partir de mi-mars. À partir de mars 2020 très exactement nous observons des valeurs inférieures pour le reste du mois en comparaison à 2019, expliquant ainsi une moyenne mensuelle différente. Les valeurs restent tout de même trop élevées en comparaison aux recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé. Par ailleurs, nous remarquons que la moyenne mensuelle en journée pour 2020 est inférieure aux valeurs limites d'immission en journée fixée par l'OPB (60 dB au maximum et 57 dB planifiée). Voyons si le mois d'avril suit cette tendance à la baisse.

Sans réelle surprise, nous remarquons une baisse drastique en termes de décibels si nous comparons avril 2019 avec avril 2020. La moyenne L_{den} mensuelle pour 2019 est de 61,4 décibels contre 47,5 décibels pour 2020 soit une baisse totale de presque 14 décibels d'une année à l'autre. De plus, cette valeur pour 2020 se rapproche très fortement des recommandations fixées par l'OMS pour la journée et est atteinte pour la nuit avec une moyenne de 36,2 décibels pour L_{nuit}. Les seuils de l'OPB fixés pour les horaires de nuit et de jour sont eux aussi respectés. Les histogrammes suivants (issus de l'EANS) traduisent cette réduction et l'intensité de ces nuisances (avril 2019 puis avril 2020) :

Figure 8 - Décibels journaliers (avril 2019)

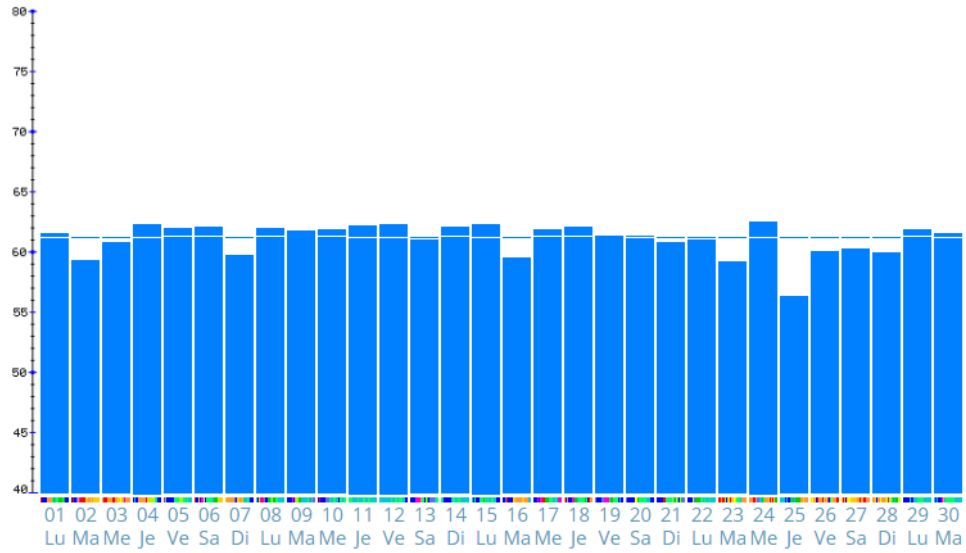
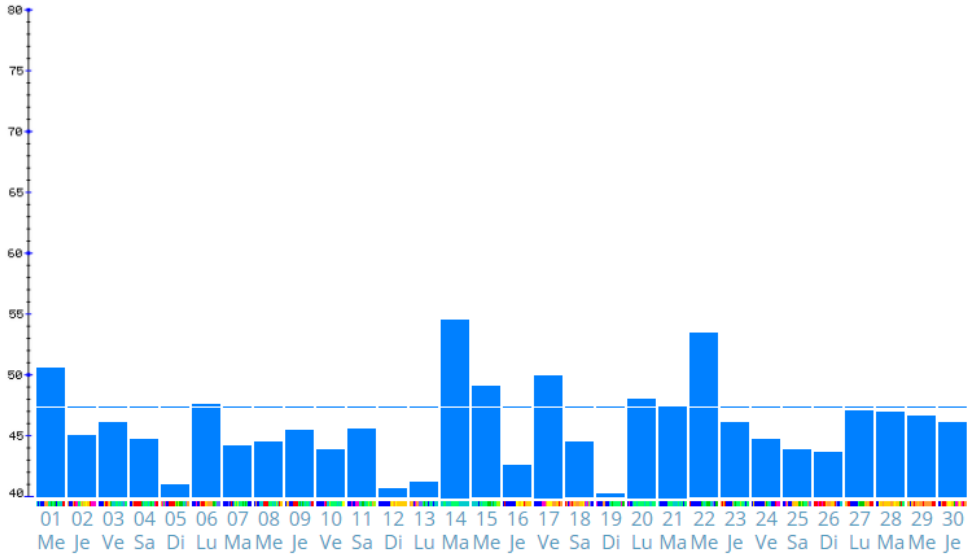


Figure 9 - Décibels journaliers (avril 2020)



Ainsi, nous remarquons bien la corrélation entre le nombre de vols journaliers et les nuisances sonores mesurées en décibels. Afin de confirmer cette idée, concentrons-nous sur le mois de mai, lui aussi décrit auparavant comme un mois relativement faible en termes de trafic aérien. Pour mai et juin nous considérons la station de Vernier.

6.2.3 Vernier

Nous remarquons que la baisse observable pour avril est aussi observable pour mai et ce pour une station différente. En effet la moyenne mensuelle L_{den} est de 68,2 décibels en 2019 et de 54,1 décibels en 2020 soit, une nouvelle fois, une baisse de 14 décibels. Certes, la valeur pour mai 2020 reste élevée par rapport aux recommandations mais en comparaison à l'année précédente nous observons une baisse non négligeable en termes de nuisances, notamment avec

L_{nuit} qui est inférieur aux valeurs recommandées par l'OMS. Les données pour L_{nuit} étant incomplètes nous ne pouvons donc pas affirmer pleinement que les valeurs recommandées soient respectées. Mais les quelques valeurs que nous observons nous donnent une tendance à la baisse par rapport à 2019. Continuons notre analyse avec juin.

Les résultats pour les mois de juin 2019 et 2020 sont sensiblement les mêmes que pour les mois précédents : une réduction entre 2019 et 2020 et des nuisances plus élevées que les recommandations de l'OMS pour chaque mois considéré. Effectivement, le seuil des 40 décibels (de nuit) établis est dépassé pour juin. Notons tout de même que les seuils de l'OPB, loin d'être respectés en 2019, le sont en 2020. À présent, nous allons considérer la station de Versoix pour les mois de juillet et août.

6.2.4 Versoix

Le mois de juillet présente aussi une réduction, d'ordre plus faible, étant donné la faible reprise du trafic aérien mis en évidence auparavant. En effet la moyenne mensuelle L_{den} était de 63 décibels en 2019 pour 57,9 décibels en 2020. Ainsi, nous observons certes une réduction mais dans une moindre mesure que les mois précédents (avril et mai notamment). Cependant, cette observation vient confirmer notre idée que le trafic est effectivement corrélé aux nuisances. Effectivement, dans ce cas précis le trafic aérien augmente légèrement par rapport au mois de juin ce qui explique le fait que les nuisances soient elles aussi plus élevées que pour les mois précédents. Nous pouvons aussi relever le fait que les valeurs pour juillet 2019 sont supérieures aux seuils fixés par l'OPB, au contraire de 2020, année pour laquelle les seuils limites en journée et de nuit sont respectés. Notons tout de même que la valeur de nuit pour juillet 2020 dépasse légèrement la valeur planifiée par l'OPB (47 dB). Voyons si août s'inscrit dans la continuité du mois de juillet étant donné qu'août est le mois qui présente le plus de vols journaliers (en période de pandémie et de restrictions de voyages).

Le mois d'août présente une reprise en termes de trafic et cette reprise se traduit largement dans le nombre de décibels en moyenne sur tout le mois. En effet, tandis que pour juillet la moyenne mensuelle L_{den} est de 57,9 décibels, pour août, elle est de 59,7 décibels. Néanmoins en comparaison à l'année précédente nous observons une baisse conséquente d'environ 5 décibels : L_{den} de 64,2 décibels en 2019 contre 59,7 en 2020. Les seuils fixés par l'OMS sont dépassés pour 2019 et 2020 tandis que les seuils fixés par l'OPB sont respectés pour 2020, en journée uniquement. En effet, en 2019, les valeurs pour la nuit et le jour sont supérieures aux valeurs limites fixéee par l'OPB et la moyenne concernant la nuit pour août 2020 est aussi supérieure aux valeurs limites de l'OPB (51,4 db > 50 db).

Les quatre derniers mois de l'année ne seront que brièvement commentés étant donné que leur interprétation est quasi identique au reste de l'année (hormis janvier, février et mars). Notons que nous changeons à nouveau de commune d'observation et avons décidé de nous focaliser sur Cartigny pour les mois de septembre et octobre.

6.2.5 Cartigny

Les observations précédentes s'appliquent aussi pour les mois de septembre 2019 et 2020 concernant la commune de Cartigny : une forte réduction d'une année à l'autre. De plus, aucune valeur pour septembre 2020 ne dépassent celles de 2019. Notons aussi que nous nous rapprochons des recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé avec des valeurs en décibels se rapprochant des 45 décibels énoncés et que ces recommandations sont presque atteintes en ce qui concerne la nuit (40 décibels selon l'OMS) avec 40,8 décibels pour L_{nuit}. Les valeurs pour 2020 sont inférieures aux seuils fixés par l'OPB pour le jour et la nuit. Notons qu'elles étaient aussi respectées pour 2019, bien que la valeur de nuit soit légèrement supérieure aux valeurs de planification de l'OPB (47,6 dB > 47 dB). Nous pouvons à présent discuter du mois d'octobre.

Le mois d'octobre est presque identique à celui de septembre : réduction d'une année à l'autre et ce pour chaque jour de 2020 par rapport à 2019, rapprochement par rapport aux recommandations de l'OMS pour la journée et respect des valeurs limites fixées par l'OPB pour les deux années considérées. Il est intéressant de noter que la moyenne L_{nuit} est de 39,4 décibels en 2020 soit en-dessous des recommandations établies (à l'image des mois d'avril et mai) alors qu'elle ne l'était pas en 2019. Pour les deux derniers mois de l'année 2020 nous considérons la commune de Chancy.

6.2.6 Chancy

La commune de Chancy présente aussi une réduction des nuisances entre 2019 et 2020, avec un seuil pour la nuit L_{nuit} qui n'a pas été dépassé par rapport aux recommandations de l'OMS en 2020. Notons tout de même que pour 2019, cette valeur était très légèrement au-dessus du seuil avec 41,1 décibels. De plus, la moyenne mensuelle pour les nuisances de jour est aussi en-dessous du seuil recommandé par l'OMS avec 43,8 décibels.

L'interprétation du mois de décembre pour la commune de Chancy est similaire au mois précédent. En effet, les valeurs diminuent entre 2019 et 2020 et les seuils de nuit et de jour recommandés par l'OMS ne sont pas dépassés.

6.2.7 Synthèse

De manière générale, nous remarquons une diminution drastique des nuisances sonores entre 2019 et 2020 à partir de mars, c'est-à-dire à la suite de l'implémentation des restrictions liées à la pandémie de la covid 19. Nous remarquons très clairement que les nuisances sonores sont corrélées au trafic aérien : plus il y a de vols chaque jour et plus il y a de nuisances. Par ailleurs, nous avons relevé le fait que certains mois de 2020 présentent des valeurs en décibels inférieures aux seuils indiqués par l'Organisation mondiale de la Santé. Or, ce n'est le cas pour aucun mois en 2019, ni même pour début 2020, en période pré-covid. Concernant les valeurs fixées par l'OPB (supérieures aux recommandations de l'OMS), 2019 présente des valeurs souvent supérieures à ces seuils pour la journée et la nuit tout particulièrement, alors que les valeurs pour 2020 s'inscrivent relativement bien dans les limites de l'OPB (avec quelques communes pour lesquelles ces dernières restent supérieures, de nuit notamment). Ainsi, 2020 semble respecter les valeurs fixées par l'OPB contrairement à 2019. Néanmoins, les recommandations fixées par l'OMS sont largement dépassées en 2019 et que marginalement respectées en 2020. Il a fallu une réduction drastique du nombre de vols pour que les valeurs limites d'exposition au bruit fixées par l'OPB soient respectées. Dans quelle mesure ces dernières peuvent-elles continuer à être respectées ? Vont-elles l'être ? Voici une série de questions sur lesquelles nous reviendrons plus tard.

Finalement, notre comparaison (entre 2019 et 2020) ne se limite pas à une seule commune. Il est cependant très important de garder en tête que les données issues de l'EANS ne sont pas fiables à 100% bien que les installations et instruments de mesures soient décrits comme étant très précis. Certains biais peuvent être observés : influences de la météo (vent, pluie), interférences, hauteur des capteurs, etc. Néanmoins et malgré ces biais, les données observées nous donnent un ordre de grandeur relativement intéressant avec de fortes tendances significatives qui en ressortent. Effectivement, les variations entre 2019 et 2020 nous permettent de mettre en exergue une tendance générale à la baisse des valeurs sonores (mesurées en décibels) entre les deux années considérées. Ce point ne peut pas être remis en question malgré la non-exactitude de toutes les données (à 1 ou 2 décibels près selon l'EANS) et des quelques biais relevés.

À présent, nous pouvons nous concentrer sur la qualité de l'air afin de savoir si elle a été améliorée en période de pandémie.

6.3 Effet de la pandémie sur les polluants atmosphériques (NO_2 et PM_{10})

Afin de nous rendre compte de l'influence ou non de la pandémie sur la qualité de l'air à Genève nous nous basons sur des données issues du services de l'air du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) (2021). Nous nous concentrons uniquement sur la station suburbaine de Meyrin. Il est très important de noter que les données issues du SABRA ne se limitent pas à la pollution due aux avions uniquement. Au contraire, tous les pollueurs sont pris en compte dans ces données, trafic routier compris avec l'autoroute de contournement notamment, raison pour laquelle nous devons garder une certaine distance dans leur interprétation. De plus, nous considérons aussi les données concernant l'aéroport de Genève issues de Transalp'Air (2021). Les polluants considérés sont le dioxyde d'azote (NO2) ainsi que les particules fines de types PM_{10} (c'est-à-dire inférieures à 10 micromètres, soit 0,01 millimètres). Notons aussi que les données issues du SABRA sont des moyennes journalières.

Nous effectuons les comparaisons entre 2019 et 2020 par tranche de trois mois. Dans un premier temps nous discuterons du dioxyde d'azote puis dans un second temps des particules fines de types PM_{10}, polluants considérés comme étant les plus conséquents à Genève dans l'étude de Cantoreggi et Simos (2018). Notons que le trafic aérien à Genève émet principalement du NO_2. Les stations considérées sont Meyrin et Genève Aéroport.

6.3.1 Janvier – Mars (NO_2)

Figure 10 - Janvier – mars 2019, taux NO_2 en µg/m^3

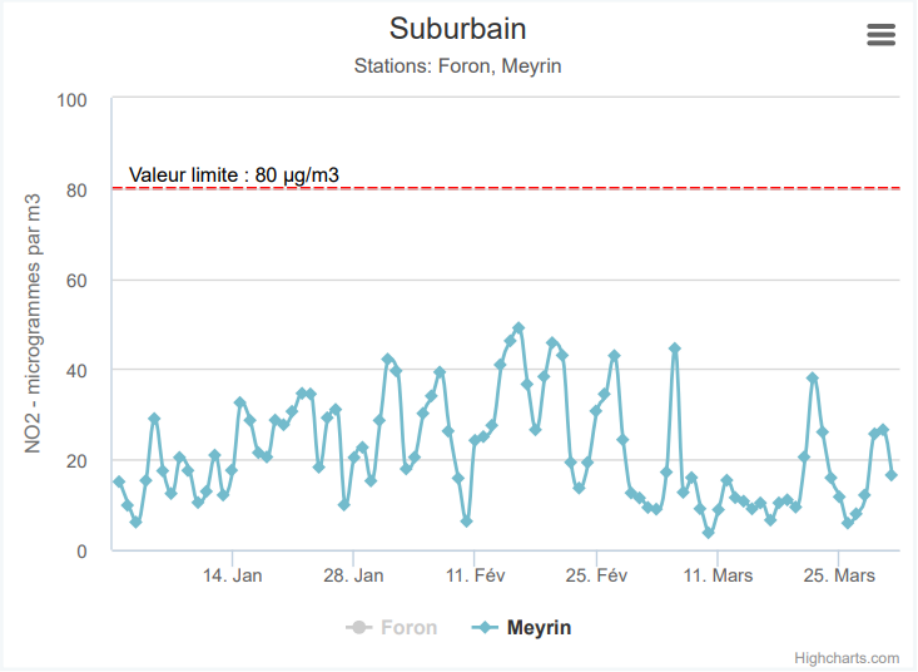
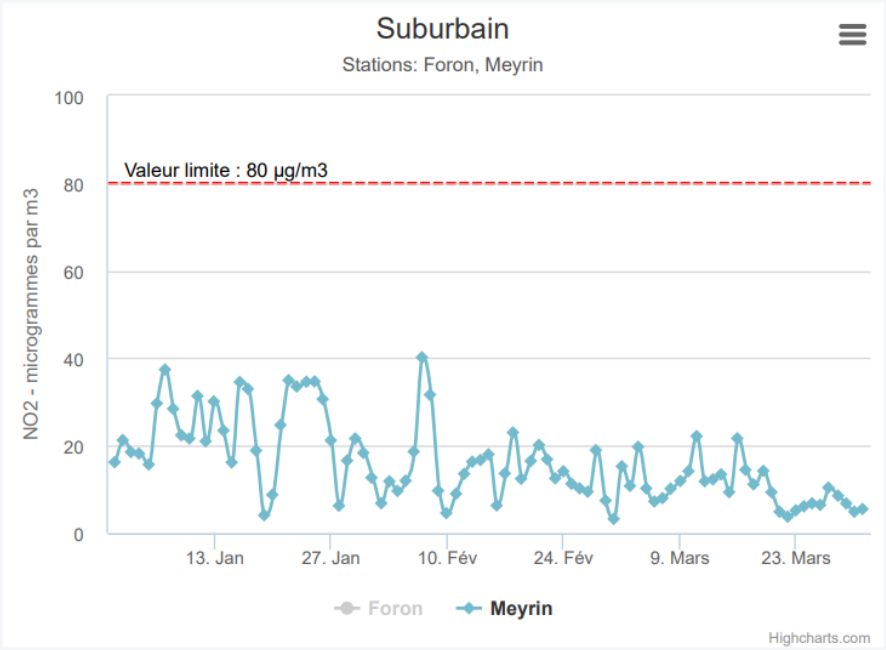
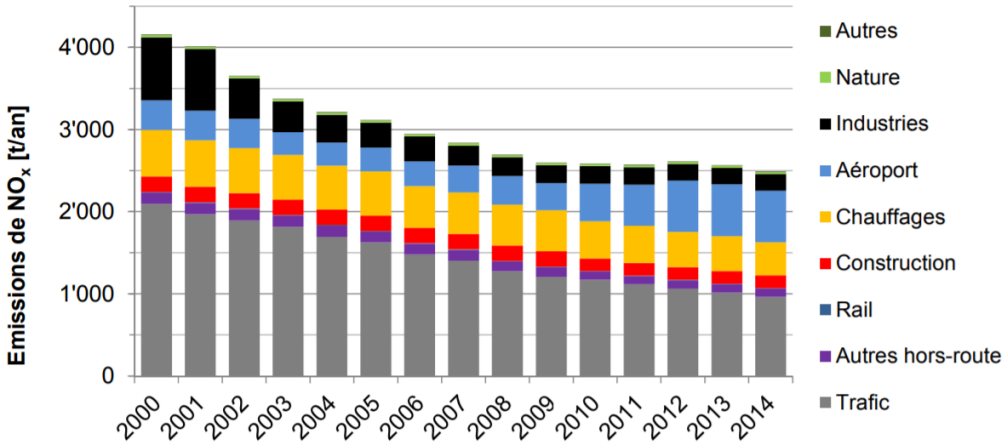


Figure 11 - Janvier – mars 2020, taux NO_2 en µg/m^3



Si nous comparons ces deux graphiques nous remarquons que jusqu'à mi-février aucune différence importante peut être relevée, au contraire janvier 2020 semble être plus polluant en termes de concentration de dioxyde d'azote que celui de 2019 avec des valeurs souvent au-dessus de 20µg en période « pré-covid ». Cependant, si nous nous intéressons à la seconde partie du graphique nous remarquons clairement une tendance à la baisse de la concentration en NO_2 dans l'atmosphère à Genève et plus précisément à Meyrin. Effectivement, aux alentours du 20 mars 2020 les valeurs sont toutes inférieures à 20µg voire inférieure à 10µg pour la fin du mois. Or, si nous nous référons au graphique concernant mars 2019, nous remarquons que les valeurs sont clairement plus élevées, oscillant entre 38µg le 22 mars, 6µg le 26 mars et 27µg le 30 mars. Ainsi, cette fin de mars 2019 semble présenter une concentration plus élevée en dioxyde d'azote que pour la fin du mois de mars 2020. Nous pouvons justifier cette différence par la mise en place de restrictions aux frontières, du télétravail et de la réduction du nombre de vols journaliers. Il est important de ne pas attribuer une part trop importante au trafic aérien dans cette réduction du NO_2 à Genève. Effectivement, le trafic routier est le principal polluant dans le canton de Genève, raison pour laquelle avec le développement du télétravail, l'arrêt des chantiers, etc… le trafic routier a lui aussi drastiquement diminué non sans conséquence sur la qualité de l'air. L'histogramme suivant traduit bien cette idée que la part attribuable à l'aviation est moins importante qu'au trafic routier mais tout de même non négligeable (SABRA, 2016) :

Figure 12 - Émissions d'oxydes d'azote par source émettrice pour le canton de Genève



Il est aussi très intéressant de relever le fait que la part attribuable à l'aviation est en constante augmentation à Genève tandis que celle attribuable au trafic routier est, elle, en diminution : « les émissions de l'aéroport sont en augmentation depuis l'année 2010 » (SABRA, 2016 : 15).

Nous pouvons considérer les données issues de Transalp'Air (2021) pour la station de Genève Aéroport, ces dernières indiquent le maximum horaire sur 24h de la concentration en dioxyde d'azote tandis que les données du SABRA sont des moyennes journalières. Si nous considérons les cinq derniers jours du mois de mars 2019 et 2020 nous remarquons une différence non négligeable en termes de pic de pollution.

Figure 13 - Concentration NO_2 station Genève Aéroport maximum horaire sur 24h

	2019	*2020*
27 mars	11 µg/m^3	14 µg/m^3
28 mars	28 µg/m^3	14 µg/m^3
29 mars	80 µg/m^3	19 µg/m^3
30 mars	69 µg/m^3	5 µg/m^3
31 mars	37 µg/m^3	5 µg/m^3

Nous remarquons que les pics journaliers entre 2019 et 2020 sont très différents et observons une baisse drastique d'une année à l'autre, hormis pour le 27 mars qui présente une concentration en NO_2 légèrement plus élevée en 2020 qu'en 2019. Intéressons-nous au trimestre suivant.

6.3.2 *Avril – Juin (NO_2)*

Figure 14 - Avril – juin 2019, taux NO_2 en µg/m³

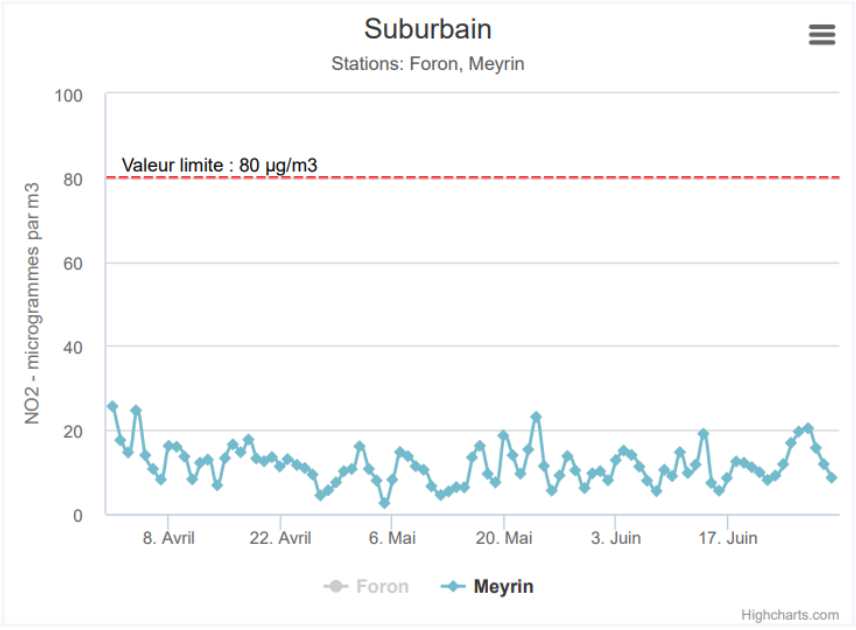
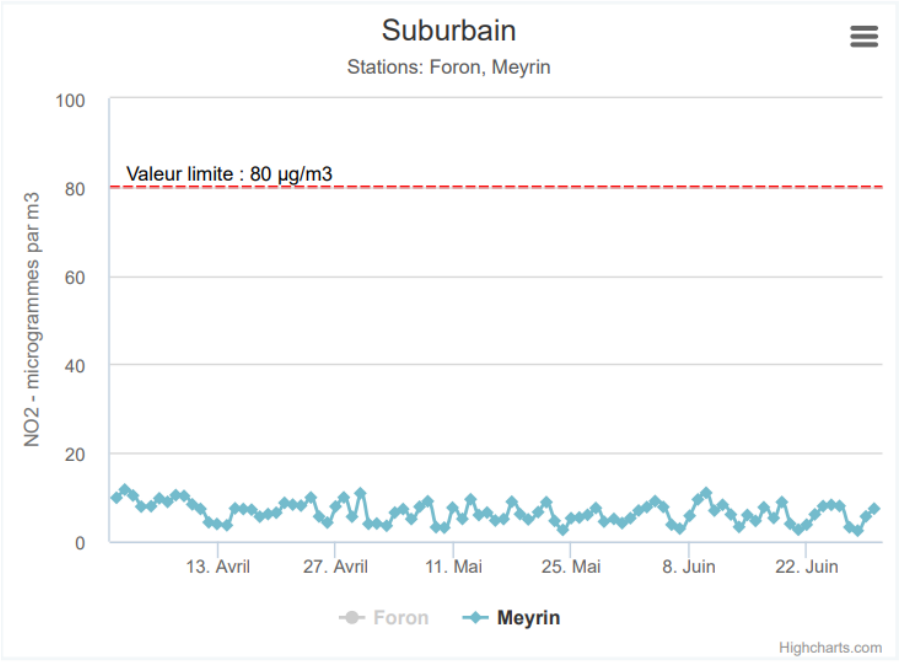


Figure 15 - Avril – juin 2020, taux NO_2 en µg/m³



Nous considérons ici les mois d'avril, mai et juin pour 2019 et 2020. Ces mois suivent la tendance de la fin du mois de mars, discutée ci-dessus. En effet, les valeurs sont pour la plupart d'entre elles situées en dessous de 10µg de dioxyde d'azote par m^3 tandis que si nous considérons le graphique de 2019, ces dernières sont pour la plupart situées au-dessus de 10µg/m^3 et avoisinent souvent les 20µg/m^3. L'interprétation est sensiblement la même que pour la fin du mois de mars : une baisse d'activité concernant le trafic routier d'une part, et le trafic

aérien d'autre part, qui a une influence sur la concentration en NO_2 à Genève et plus précisément à Meyrin, station située à proximité de l'aéroport international de Genève. Nous pouvons considérer les données de Genève Aéroport issues de Transalp'Air (2021).

Figure 16 - Concentration NO_2 station Genève Aéroport maximum horaire sur 24h

	2019	*2020*
15 avril	32 µg/m^3	13 µg/m^3
16 avril	52 µg/m^3	25 µg/m^3
17 avril	40 µg/m^3	17 µg/m^3
15 mai	9 µg/m^3	10 µg/m^3
16 mai	31 µg/m^3	6 µg/m^3
17 mai	45 µg/m^3	6 µg/m^3
15 juin	54 µg/m^3	16 µg/m^3
16 juin	38 µg/m^3	15 µg/m^3
17 juin	21 µg/m^3	28 µg/m^3

Nous remarquons une tendance à la baisse bien que deux jours considérés présentent des concentrations plus élevées en 2020 qu'en 2019 (15 mai et 17 juin). Hormis ces deux jours, nous voyons une forte tendance à la baisse des pics de concentration en dioxyde d'azote dans le canton de Genève. Nous pouvons réitérer ces analyses pour le prochain trimestre.

6.3.3 Juillet – Septembre (NO_2)

Figure 17 - Juillet – septembre 2019, taux NO_2 en µg/m^3

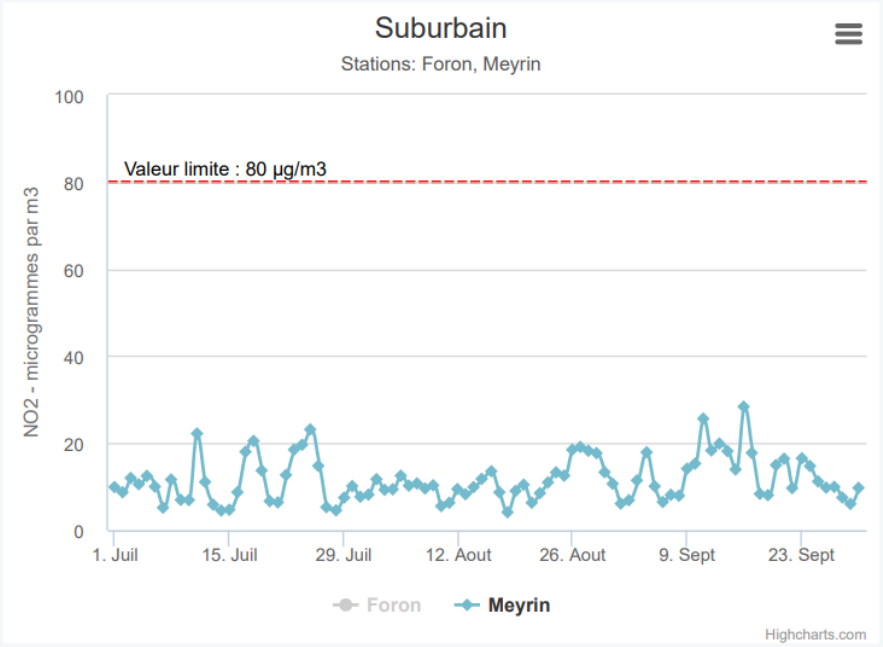
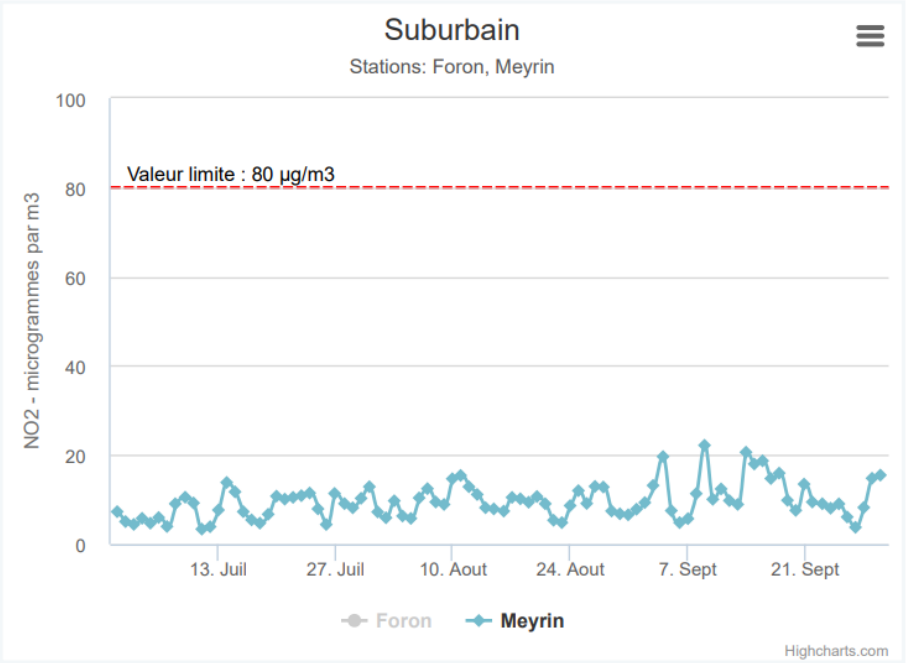


Figure 18 - Juillet – septembre 2020, taux NO_2 en µg/m³



En nous concentrant sur juillet 2019 et 2020 nous remarquons une différence relativement marquée entre les deux années. En effet, juillet 2020 présente des variations moins importantes en termes de concentration de dioxyde d'azote en comparaison avec juillet 2019. De plus, les valeurs pour juillet 2020 sont toutes inférieures à 20 µg/m³ de NO_2 en moyenne journalière tandis que juillet 2019 présente quelques valeurs au-dessus de ces 20 µg/m³. Pour ces raisons, juillet s'inscrit relativement bien dans la continuité des mois précédents.

L'analyse du mois d'août est un peu plus complexe et ne semble pas s'inscrire dans la continuité de la fin du mois de mars et des mois d'avril, mai, juin et juillet. Août connaît un petit regain en termes de trafic aérien et routier, raison pour laquelle la différence entre 2019 et 2020 n'est pas flagrante. Cependant, nous pouvons noter le fait que fin août 2019 présente un pic avoisinant les 20 µg/m³ de NO_2 alors qu'en 2020 la concentration de NO_2 pour cette même période se situe aux alentours des 15 µg/m³. Cette interprétation est relativement similaire pour le mois de septembre : des pics plus importants en 2019 qu'en 2020 mais une similitude relativement forte entre les deux années bien que nous observions une légère baisse en 2020.

Il est cependant difficile d'affirmer s'il y a réellement une baisse importante entre 2019 et 2020 sur la simple comparaison des valeurs issues de SABRA. Afin d'apporter une autre perspective à notre analyse nous pouvons étudier les données issues de Transalp'Air (2021). Nous considérons cinq dates pour les mois d'août et septembre 2019 et de même pour 2020.

Figure 19 - Concentration NO_2 station Genève Aéroport maximum horaire sur 24h

	2019	*2020*
12 août	34 µg/m^3	31 µg/m^3
13 août	39 µg/m^3	29 µg/m^3
14 août	62 µg/m^3	19 µg/m^3
15 août	38 µg/m^3	20 µg/m^3
16 août	52 µg/m^3	30 µg/m^3
12 septembre	60 µg/m^3	33 µg/m^3
13 septembre	43 µg/m^3	20 µg/m^3
14 septembre	54 µg/m^3	63 µg/m^3
15 septembre	63 µg/m^3	33 µg/m^3
16 septembre	74 µg/m^3	56 µg/m^3

En nous référant à ces données issues de Transalp'Air qui indiquent le taux maximum en concentration de NO_2 à la station de Genève Aéroport, nous remarquons effectivement une baisse entre 2019 et 2020. Nous pouvons aussi affirmer que les données pour 2020 sont plus élevées que pour les mois précédents ce qui traduit bien la reprise du trafic aérien et routier. Nous pouvons finalement nous concentrer sur le dernier trimestre.

6.3.4 Octobre – Décembre (NO_2)

Figure 20 - Octobre – décembre 2019, taux NO_2 en µg/m^3

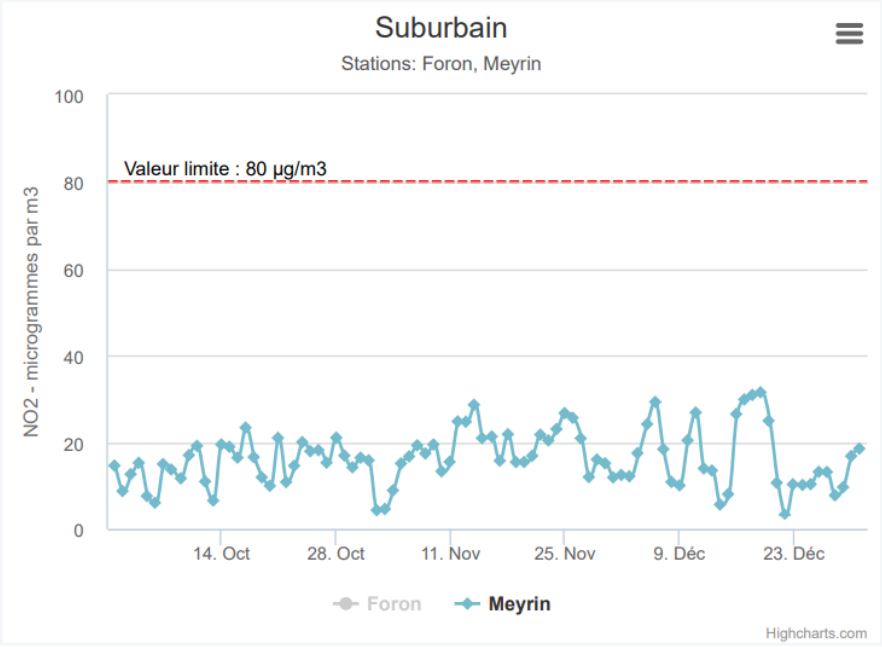
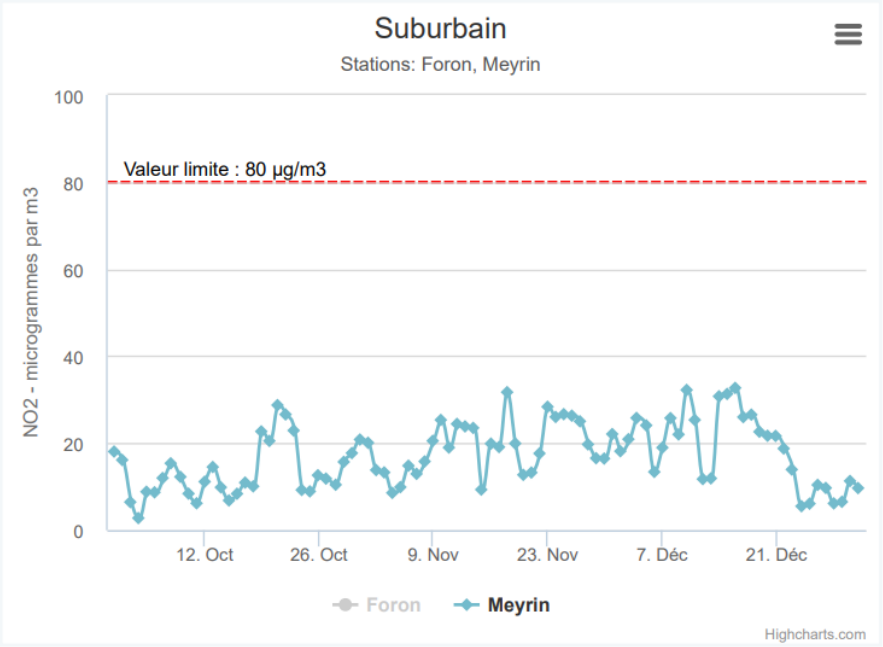


Figure 21 - Octobre – décembre 2020, taux NO_2 en µg/m³



Il est intéressant de relever le fait que les mois d'octobre, novembre et décembre 2019 sont très similaires à 2020. Effectivement, nous voyons que les tendances sont relativement similaires avec quelques pics en décembre notamment. De plus, nous pouvons affirmer que pour ce trimestre, il existe plus de valeurs au-dessus de 20 µg/m³ en 2020 qu'en 2019, ce qui reviendrait à dire que ce dernier trimestre pour l'année 2020 présente des concentrations en NO_2 plus importantes qu'en 2019. Néanmoins, si nous nous intéressons de plus près au mois d'octobre 2020, nous remarquons que malgré un pic autour du 20 octobre, la courbe se situe en général aux alentours de 10 µg/m³ pour 2020, tandis que pour 2019 elle se situe aux alentours de 15 µg/m³. Nous pouvons nous pencher sur les données issues de Transalp'Air afin de vérifier ou non cette tendance (légère baisse en octobre 2020 et grosses similitudes entre novembre et décembre pour les deux années considérées).

Figure 22 - Concentration NO_2 station Genève Aéroport maximum horaire sur 24h

	2019	*2020*
12 octobre	69 µg/m³	21 µg/m³
13 octobre	72 µg/m³	45 µg/m³
14 octobre	82 µg/m³	18 µg/m³
17 novembre	43 µg/m³	44 µg/m³
18 novembre	65 µg/m³	65 µg/m³
19 novembre	29 µg/m³	49 µg/m³
20 novembre	18 µg/m³	36 µg/m³
21 novembre	39 µg/m³	36 µg/m³
17 décembre	84 µg/m³	41 µg/m³
18 décembre	101 µg/m³	40 µg/m³
19 décembre	94 µg/m³	40 µg/m³
20 décembre	Ø µg/m³	46 µg/m³
21 décembre	67 µg/m³	38 µg/m³

La tendance que nous observons pour les données du SABRA sont relativement similaires aux valeurs à Genève Aéroport en termes de pics de concentration. En effet, pour octobre nous observons des pics moins importants pour 2020 par rapport à l'année précédente. En novembre, nous remarquons de fortes similitudes entre 2019 et 2020. Finalement, pour décembre, nous remarquons une baisse en 2020 par rapport à 2019 mais des pics en termes de concentration en dioxyde d'azote relativement élevé en comparaison aux trimestres précédents.

Nous pouvons nous intéresser à la moyenne annuelle qui est 15 $\mu g/m^3$ en 2019 et 12 $\mu g/m^3$ en 2020 (SABRA, 2021), représentant une baisse non négligeable de 1/5 en 2020 par rapport à 2019. D'autant plus que les mois de janvier et février, en période pré-covid, ne présentent aucune baisse voire une légère hausse. Ainsi, sur neuf mois et demi, nous observons une baisse d'un cinquième de la concentration de NO_2 dans l'atmosphère à Genève. Notre analyse correspond aux résultats explicités dans l'étude d'Isaifan (2020) ainsi que celle de Bao et Zhang (2020), c'est-à-dire une baisse de la pollution atmosphérique en termes de NO_2. De plus, nos observations concordent relativement bien aux conclusions faites par Colson (2020) qui observe une diminution du dioxyde d'azote allant de 35 à 50% selon les régions genevoises considérées.

Il est important de rappeler que les données du SABRA sont des moyennes journalières relevées en milieu suburbain à Meyrin, tandis que les données de Transalp'Air indiquent un maximum journalier, c'est-à-dire un pic et ce pour la station de Genève Aéroport. Néanmoins, il est intéressant d'utiliser ces deux types de données car elles traduisent une baisse en moyenne sur les différents mois considérés (hormis novembre et décembre) ainsi qu'une baisse des pics de pollution sur tous les mois considérés. Pour toutes ces raisons, nous pouvons affirmer qu'il y a eu une baisse de la concentration de NO_2 tant en termes de pics de pollution que sur l'ensemble de l'année, c'est-à-dire en moyenne autour de l'aéroport de Genève, que ce soit pour la station de Meyrin ou celle de Genève Aéroport. Ces observations sont confirmées par l'Office cantonal pour l'environnement et le service de l'air, du bruit et des rayonnements non-ionisants (2020) dans un rapport expliquant que le dioxyde d'azote s'est réduit en moyenne d'environ 50% dans les stations péri-urbaines et de 35% pour les stations urbaines.

De plus, il est très important de garder en tête que ces réductions ne sont pas uniquement attribuables au trafic aérien qui occupe une place de plus en plus importante depuis 2010 (SABRA, 2016) mais aussi au trafic routier, responsable de la plus grande partie de la pollution atmosphérique à Genève, qui a aussi diminué en raison des différentes restrictions énoncées.

À présent, nous pouvons nous intéresser à un autre polluant : les particules fines de types PM_{10}. Les données utilisées sont issues de l'Office cantonal de l'environnement et plus précisément du SABRA, à l'image des données utilisées pour le dioxyde d'azote. Nous explorerons aussi les données issues de Transalp'Air concernant l'aéroport de Genève, notons tout de même qu'au contraire du dioxyde d'azote, les données sont exprimées en moyenne sur 24h tout comme pour les données issues du SABRA.

6.3.5 *Janvier – Mars (PM_{10})*

Figure 23 - Janvier – mars 2019 taux PM_{10} en µg/m³

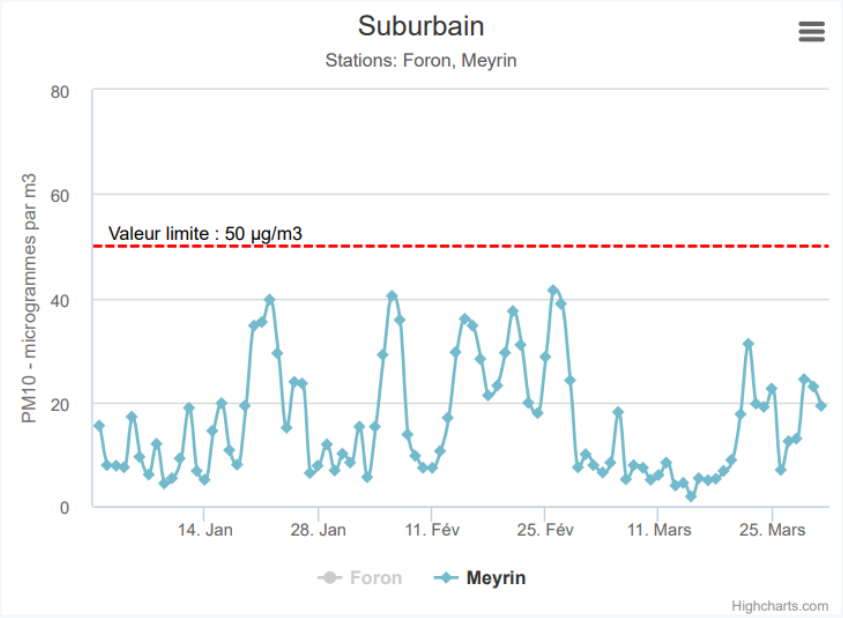
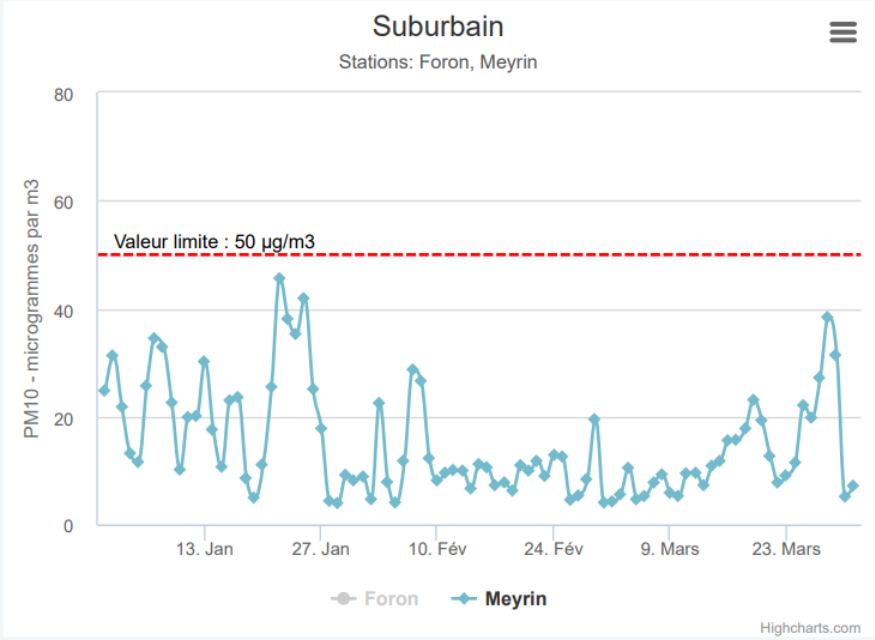


Figure 24 - Janvier – mars 2020 taux PM_{10} en µg/m³



Le premier trimestre ne semble pas présenter de grandes différences entre 2019 et 2020. Effectivement, nous nous situons en période « pré-covid », c'est-à-dire avant la mise en place d'un grand nombre de restrictions tant au niveau des voyages et des échanges qu'au niveau des frontières. De plus, mars 2020 présente un pic de pollution important pour la fin du mois, ce dernier s'explique par « le passage d'un nuage de sable engendré par une dépression sur la Méditerranée qui a entraîné des afflux d'air venant du Sud » (OCEV – SABRA, 2020 : 1). S'en

suit une forte baisse à la fin du mois de mars 2020 avec l'arrivée du vent en comparaison à celui de 2019 (OCEV – SABRA, 2020).

Nous pouvons aussi expliquer cela par le fait que les mesures sanitaires et restrictives ont été mises en place à compter du 18 mars 2020, à partir de ce moment le trafic routier et aérien s'est considérablement atténué pouvant alors être une des raisons pour laquelle nous observons une diminution de la concentration de ces particules pour la fin du mois de mars uniquement. Cette tendance se confirme-t-elle pour les données de la station Genève Aéroport ? Nous considérons les six derniers jours du mois de mars afin de répondre à cette question.

Figure 25 - Concentration PM_{10} station Genève Aéroport moyenne horaire sur 24h

	2019	*2020*
26 mars	8 µg/m^3	28 µg/m^3
27 mars	15 µg/m^3	36 µg/m^3
28 mars	16 µg/m^3	51 µg/m^3
29 mars	26 µg/m^3	40 µg/m^3
30 mars	25 µg/m^3	8 µg/m^3
31 mars	23 µg/m^3	12 µg/m^3

Nous remarquons que la tendance pour la station de Meyrin ne se traduit pas pour la station de Genève Aéroport. Effectivement les valeurs pour la fin du mois de mars sont pour la plupart plus élevées en 2020 qu'en 2019 ce qui peut être expliqué par le nuage de sable explicité ci-dessus. Cependant, nous remarquons une forte baisse sur les deux derniers jours de la fin du mois de mars, sans doute grâce à l'arrivée du vent. Il est intéressant de voir si cette tendance se confirme pour le trimestre suivant à savoir avril, mai et juin.

6.3.6 Avril – Juin (PM_{10})

Figure 26 - Avril – juin 2019 taux PM_{10} en µg/m^3

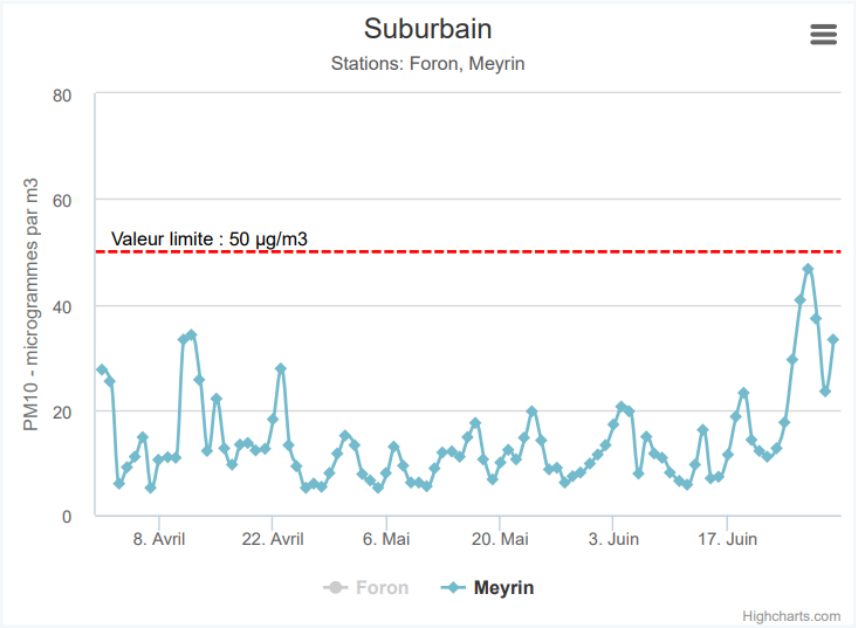
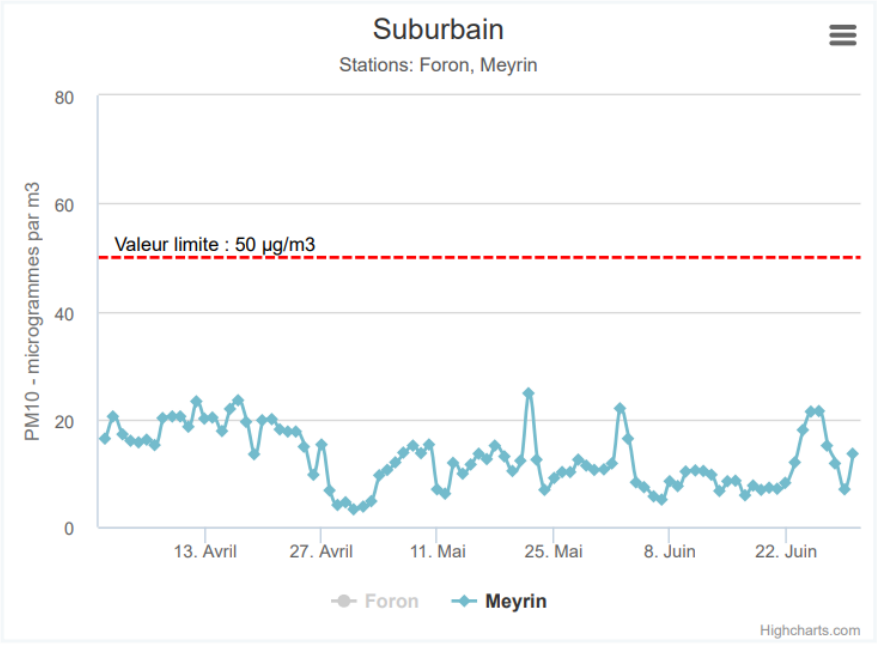


Figure 27 - Avril – juin 2020 taux PM_{10} en $\mu g/m^3$



À l'image du trimestre précédent, nous ne remarquons pas de différences flagrantes entre les deux années comparées. Néanmoins, nous pouvons relever le fait que les pics en concentration de particules fines sont moins « intenses » pour l'année 2020 par rapport à l'année précédente. Effectivement, nous observons de forts pics en termes de concentration de PM_{10} pour les mois d'avril et juin 2019, or aucun pic important n'est à relever pour 2019. Le simple fait qu'aucun pic important n'est à relever en 2020 ne justifie pas une réelle baisse de la concentration des particules fines aux alentours de Meyrin.

Nous pouvons nous concentrer sur la station de Genève Aéroport afin de vérifier si la tendance explicitée pour la fin du mois de mars est observable pour début avril. Nous considérons aussi cinq jours pour mai et juin afin d'apporter des éléments d'analyse aux différentes interprétations ci-dessus.

Figure 28 - Concentration PM_{10} station Genève Aéroport moyenne horaire sur 24h

	2019	*2020*
1 avril	21 $\mu g/m^3$	22 $\mu g/m^3$
2 avril	24 $\mu g/m^3$	23 $\mu g/m^3$
3 avril	6 $\mu g/m^3$	22 $\mu g/m^3$
4 avril	7 $\mu g/m^3$	21 $\mu g/m^3$
12 mai	11 $\mu g/m^3$	7 $\mu g/m^3$
13 mai	12 $\mu g/m^3$	14 $\mu g/m^3$
14 mai	11 $\mu g/m^3$	13 $\mu g/m^3$
15 mai	11 $\mu g/m^3$	16 $\mu g/m^3$
16 mai	13 $\mu g/m^3$	17 $\mu g/m^3$
24 juin	14 $\mu g/m^3$	18 $\mu g/m^3$
25 juin	26 $\mu g/m^3$	23 $\mu g/m^3$
26 juin	42 $\mu g/m^3$	19 $\mu g/m^3$
27 juin	55 $\mu g/m^3$	13 $\mu g/m^3$
28 juin	37 $\mu g/m^3$	10 $\mu g/m^3$

La tendance précédemment observée pour la fin du mois de mars ne se confirme pas pour début avril. Effectivement, nous remarquons que les données pour 2020 et 2019 sont quasi similaires avec une tendance plus basse en 2019. Par ailleurs, concernant mai et juin, les données observées sont relativement similaires pour les deux années considérées. Nous pouvons cependant relever le fait qu'en 2020 nous n'observons pas de pics très importants contrairement à 2019, pour juin précisément. Cette idée a été explicitée pour le graphique concernant la station de Meyrin et se traduit pour la station de Genève Aéroport. Ainsi, nous n'observons pas de grande diminution en concentration concernant les particules fines de type PM_{10} aux alentours de l'aéroport international de Genève, mais pouvons tout de même relever une certaine tendance sans pics journaliers en termes de pollution aux particules fines. Afin de confirmer ou non cette tendance, nous pouvons nous concentrer sur le trimestre suivant.

6.3.7 Juillet – Septembre (PM_{10})

Figure 29 - Juillet – septembre 2019 taux PM_{10} en $\mu g/m^3$

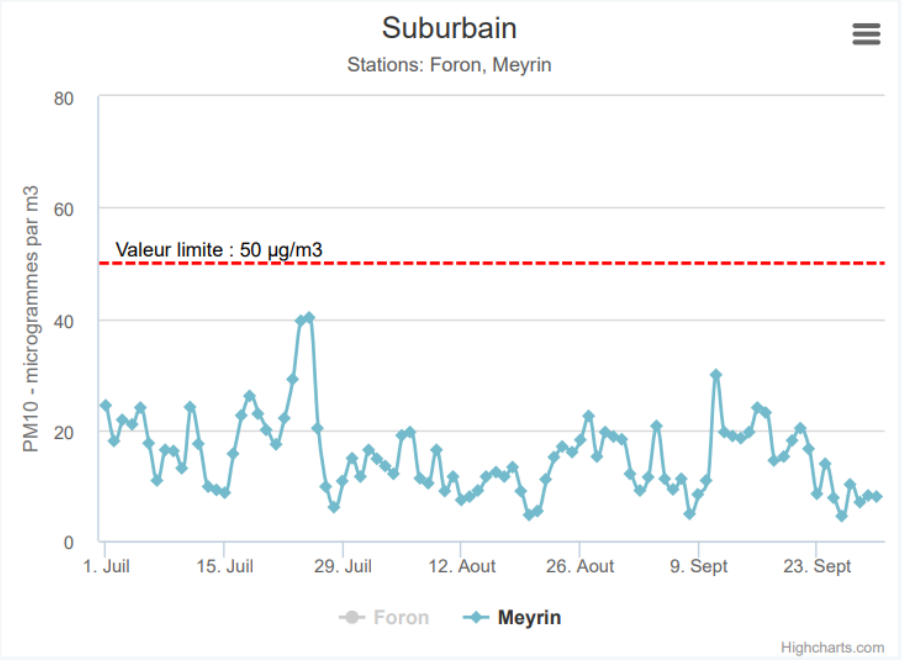
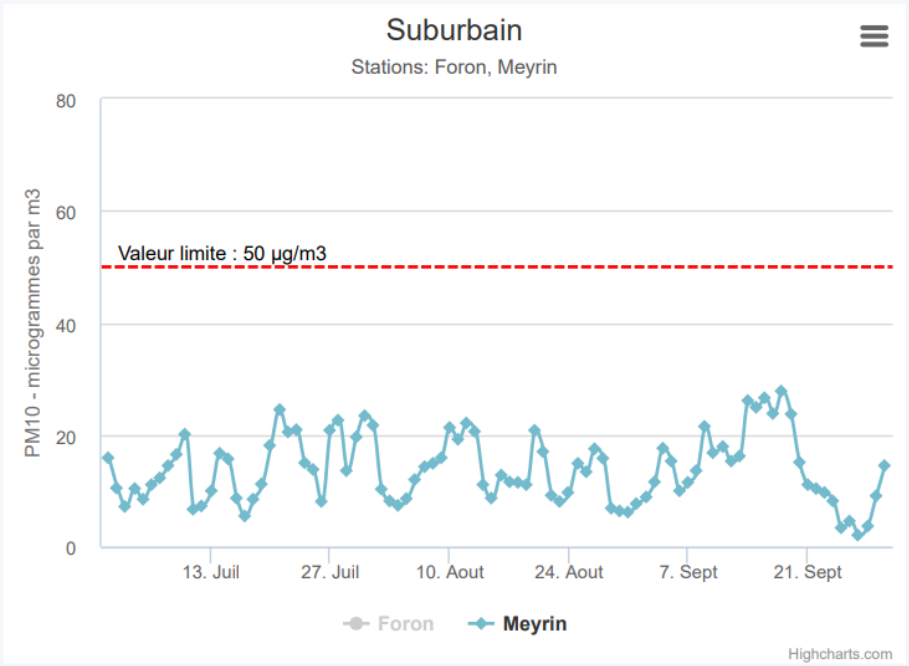


Figure 30 - Juillet – septembre 2020 taux PM_{10} en µg/m³



En observant et comparant les données issues du SABRA entre 2019 et 2020, nous remarquons que les valeurs moyennes en concentration de PM_{10} sont relativement similaires d'une année à l'autre, tout comme pour les trimestres précédents. Si nous considérons mi-juillet nous remarquons un fort pic de pollution en 2019, or aucun pic de pollution pour juillet 2020 n'est à déplorer. Pour septembre 2019, un pic atteignant les 32 µg/m^3 est à relever, tandis que pour l'année 2020, nous observons un pic en moyenne sur 24h pour 2020 de 35 µg/m^3 le 18 septembre. Ainsi, cette observation va, en quelque sorte, à l'encontre de nos observations précédentes, à savoir une diminution des pics de pollution concernant les particules fines. Néanmoins, cette observation pour septembre reste quelque peu marginale étant donné que c'est le seul pic conséquent que nous observons pour 2020 (janvier, février et début mars non compris). Nous pouvons à présent nous concentrer sur les données issues de Transalp'Air concernant la station de Genève Aéroport.

Figure 31 - Concentration PM_{10} station Genève Aéroport moyenne horaire sur 24h

	2019	*2020*
23 juillet	23 µg/m^3	24 µg/m^3
24 juillet	34 µg/m^3	18 µg/m^3
25 juillet	40 µg/m^3	12 µg/m^3
26 juillet	22 µg/m^3	7 µg/m^3
27 juillet	10 µg/m^3	11 µg/m^3
23 août	18 µg/m^3	5 µg/m^3
24 août	20 µg/m^3	6 µg/m^3
25 août	17 µg/m^3	10 µg/m^3
26 août	17 µg/m^3	8 µg/m^3
27 août	23 µg/m^3	8 µg/m^3
17 septembre	24 µg/m^3	22 µg/m^3
18 septembre	16 µg/m^3	24 µg/m^3
19 septembre	15 µg/m^3	25 µg/m^3
20 septembre	14 µg/m^3	16 µg/m^3
21 septembre	17 µg/m^3	14 µg/m^3

Avec ces nouvelles données, les tendances précédemment explicitées sont confirmées : des pics de pollution plus importants en juillet 2019 qu'en 2020, des valeurs plus hautes pour août 2019 que l'année suivante et finalement des pics plus prononcés pour septembre 2020 que septembre 2019. Voyons ce qu'il en est du dernier trimestre.

6.3.8 Octobre – Décembre (PM_{10})

Figure 32 - Octobre – décembre 2019 taux PM_{10} en µg/m^3

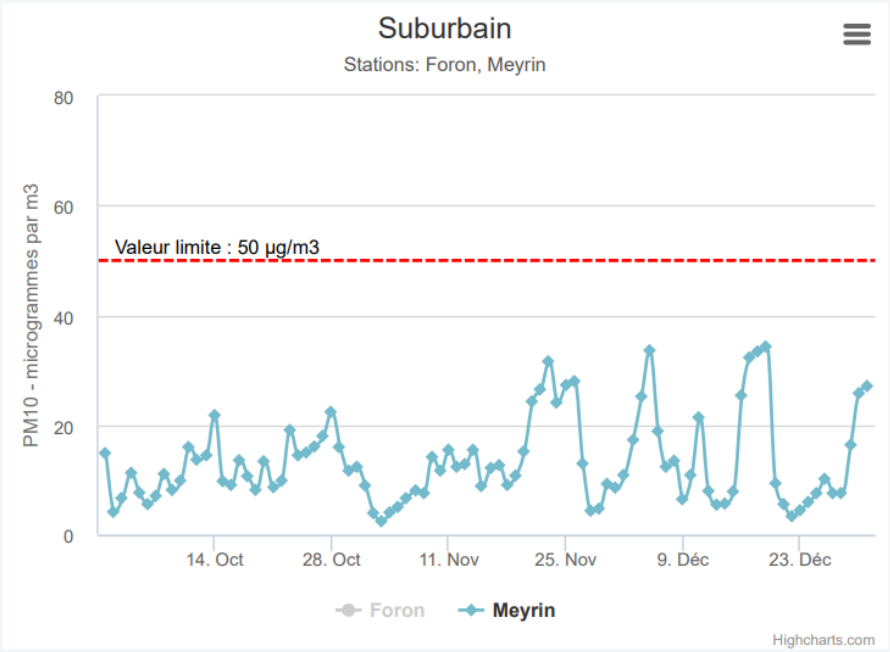
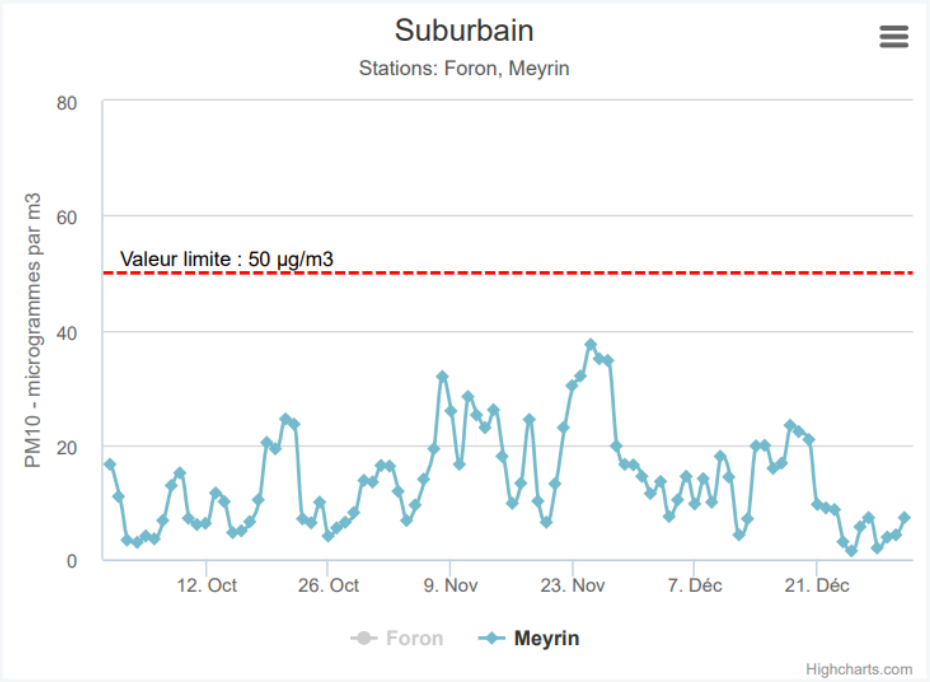


Figure 33 - Octobre – décembre 2020 taux PM_{10} en µg/m³



En considérant ce dernier trimestre, nous remarquons que les valeurs pour octobre 2020 sont en moyenne légèrement inférieures à celles de 2019. Cette différence est relativement marginale. Par ailleurs, le mois de novembre 2020 semble présenter des pics de pollution en PM_{10} plus importants en 2020 qu'en 2019, à l'image de l'interprétation faite pour septembre 2020. En ce qui concerne décembre 2020 nous remarquons une diminution de la pollution par rapport à l'année précédente, avec notamment des pics de pollution moins importants en 2020 qu'en 2019. Pouvons-nous confirmer ces tendances avec les données issues de Genève Aéroport ?

Figure 34 - Concentration PM_{10} station Genève Aéroport moyenne horaire sur 24h

	2019	*2020*
09 octobre	6 µg/m³	14 µg/m³
10 octobre	9 µg/m³	6 µg/m³
11 octobre	16 µg/m³	4 µg/m³
12 octobre	12 µg/m³	4 µg/m³
14 novembre	17 µg/m³	28 µg/m³
15 novembre	9 µg/m³	21 µg/m³
16 novembre	13 µg/m³	9 µg/m³
17 novembre	16 µg/m³	14 µg/m³
16 décembre	21 µg/m³	17 µg/m³
17 décembre	34 µg/m³	18 µg/m³
18 décembre	39 µg/m³	27 µg/m³
19 décembre	34 µg/m³	26 µg/m³

La station de Genève Aéroport confirme nos idées : une tendance à la baisse en octobre 2020 par rapport à octobre 2019, des pics plus importants pour novembre 2020 qu'en 2019 et finalement des pics moins conséquents pour décembre 2020 par rapport à l'année précédente.

6.4 Synthèse des résultats

De manière générale, nous ne pouvons pas affirmer qu'il existe réellement une baisse de la pollution en particules fines à Genève, concernant les PM_{10} en particulier. Certes nous observons une réduction pour certains mois de 2020 en comparaison à 2019, mais nous observons aussi des augmentations pour d'autres mois. Ainsi, malgré la forte réduction en termes de trafic aérien, la réduction de la concentration des particules fines reste, elle, marginale. De plus, il ne faut pas oublier que la part de la pollution des avions par rapport au trafic routier est moins importante. De ce fait, nous pouvons penser que le trafic routier s'est quelque peu estompé pendant plusieurs mois, raison pour laquelle nous observons une diminution de la concentration des particules fines et ce en lien avec la réduction du trafic aérien qui a aussi joué un rôle dans cette réduction pour les différents mois considérés. Pour les mois où nous n'observons pas de diminution, la réduction du trafic aérien n'a joué qu'un rôle marginal étant donné la probable reprise du trafic routier, plus polluant à Genève que l'aviation. Cette idée que la réduction de la concentration des particules fines de type PM_{10} est relativement faible s'exprime à travers la statistique suivante : une moyenne annuelle de 15 $\mu g/m^3$ pour 2019 et de 14 $\mu g/m^3$ pour 2020 (SABRA, 2021). Sans grande difficulté nous pouvons affirmer qu'aucune réduction conséquente entre 2019 et 2020 pour les particules fines de types PM_{10} n'est à signaler, au contraire du dioxyde d'azote qui a fortement diminué entre 2019 et 2020. Néanmoins, nous avons à plusieurs reprises constaté un élément important, à savoir un nombre moins élevé des pics de pollution en PM_{10} en 2020 qu'en 2019.

En résumé, nous observons de fortes réductions du dioxyde d'azote sur le territoire genevois, observation confirmée par l'OCEV et le SABRA (2020) ainsi que Transalp'Air mais aucune réduction conséquente pour les particules fines. Néanmoins, nous remarquons une tendance à la baisse en ce qui concerne les pics de pollution pour les particules fines, en nombre et en intensité.

Nous avons donc montré que la pollution atmosphérique (concernant le dioxyde d'azote) et sonore ont été réduites en raison de la baisse du trafic aérien (et du trafic routier). Éléments les plus significatifs en termes d'effet sur la santé (Cantoreggi et Simos, 2018). Nous avons aussi expliqué que les pics de pollution concernant les particules fines de type PM_{10} sont moins fréquents et moins intenses. Mais quelles sont les conséquences économiques d'une telle réduction de l'activité ? L'aéroport de Genève joue un rôle économique prépondérant au sein du canton de Genève c'est pourquoi, avant de nous concentrer sur les différentes interviews que nous avons menées, nous pouvons brièvement discuter du rôle que possède l'aéroport de Genève.

6.5 Rôle économique de Genève Aéroport

Nous l'avons sous-entendu ci-dessus, Genève Aéroport joue un rôle clé au sein du canton et même de la Confédération. Effectivement, si nous nous basons sur les dernières statistiques issues des données fournies par GA, nous remarquons qu'il occupe une place importante d'un point de vue économique principalement. Nous pouvons très brièvement expliquer pourquoi.

Genève Aéroport représente 33'600 emplois directs mais aussi indirects. Effectivement, 11'000 emplois se trouvent directement sur le site de l'Aéroport, répartis entre de 200 entreprises (Genève Aéroport, 2021b). En termes de tourisme : « les recettes totales générées par les touristes étrangers entrés en Suisse via Genève Aéroport sont estimées à plus de 1,6 milliard de francs dont 860 millions hors du canton de Genève » (Genève Aéroport, 2021b : 1). En d'autres termes, GA participe pleinement à l'activité économique au niveau cantonal mais aussi fédéral. Les bords du Léman sont aussi connus pour leur nombre élevé d'entreprises multinationales et internationales, environ 3'000 et 350 respectivement, raison pour laquelle plus de 140 destinations sont desservies par Genève Aéroport (Ibid., 2021). Ainsi, il est estimé que Genève Aéroport « génère 4 milliards de francs de valeur ajoutée à l'économie de la région » (Ibid., 2021 : 1). Cette valeur ajoutée se compose du tourisme, des voyages d'affaires, des emplois, du fret, etc. Ce n'est sans grande surprise que la région genevoise apparaît alors comme « un pôle d'attraction économique, diplomatique, culturel et touristique de premier ordre » (Ibid., 2021).

Pour toutes ces raisons, Genève Aéroport joue un rôle central dans l'activité économique, culturelle, diplomatique et touristique, que ce soit à l'échelle cantonale ou nationale. La réduction de l'activité aéroportuaire a donc eu des effets conséquents sur l'économie genevoise et suisse avec des pertes de bénéfices nets estimés à 129,5 millions de francs avec un chiffre d'affaires de 493,9 millions en 2019 contre 191,2 millions en 2020 (Genève Aéroport, 2021c). Les conséquences économiques appartiennent aux catégories précédemment discutées et explicitées par Iacus et al. (2020), à savoir des conséquences directes (répercussions économiques directement liées à l'aviation), indirectes (sociétés qui dépendent de l'aviation) et le tourisme catalytique (dépenses sur le territoire visité).

Selon les paroles d'André Schneider, PDG de Genève Aéroport, il n'y aura « pas de retour à la normale avant 2-3 ans » (RTS, 2020b : 1). Il nous paraît alors légitime de nous demander s'il y aura réellement un retour à la normale, c'est-à-dire à la croissance observée à partir des années 2000 en termes de passagers et du nombre de vols journaliers, ou bien si ces derniers ne retrouveront pas leurs valeurs d'antan. Si l'aéroport ne retrouve pas sa croissance d'auparavant, quelles sont les raisons qui l'expliquent ? Un développement des alternatives à l'avion, du télétravail, un changement dans les comportements d'entreprises et individuels ? Ces quelques questions seront explorées en détails en seconde partie de recherche.

À présent nous pouvons nous demander comment cette période, pour le moins exceptionnelle, a été perçue par les riverains. Pour ce faire nous allons nous concentrer sur notre première hypothèse de recherche, pour laquelle nous établissons un cadre méthodologique bien précis.

7. Première partie – analyse qualitative

Notre discussion concernant les données quantitatives terminée, nous pouvons à présent nous concentrer sur les données qualitatives, une brève explication de la méthodologie utilisée semble pertinente.

7.1 Méthodologie

Dans le but de vérifier notre première hypothèse, nous avons adopté une méthode de type qualitatif. Pour rappel, notre hypothèse concernant notre première partie de recherche est la suivante :

H1 : *La réduction du nombre de vols, en raison de la pandémie de la covid 19, a un effet sur l'habitat environnant l'aéroport international de Genève en termes de pollution atmosphérique et sonore ainsi que sur le bien-être des habitants.*

7.1.1 Données

Nous avons réalisé des entretiens semi-directifs courant avril 2021, certains de ces entretiens ont été réalisés avec des couples. Toutes les personnes interviewées habitent dans les communes genevoises exposées à des courbes importantes selon le PSIA. Notre échantillon se constitue de six entretiens enregistrés, réunissant au total dix personnes. Notons que ces entretiens ont été réalisés soit au domicile des concernés, par visioconférence ou par téléphone étant donné la situation sanitaire particulière.

Le critère de sélection principal de notre échantillon est le fait d'habiter dans une commune genevoise soumise à des perturbations en termes de bruit et de pollution atmosphérique. Ce critère a été jugé comme étant le seul critère de sélection étant donné que sans ce dernier notre hypothèse n'aurait pas pu être vérifiée. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous n'avons pas élargi notre échantillon aux habitants genevois n'étant pas soumis à ce type de nuisances.

Cet échantillon a été construit par un effet de bouche à oreille. Les principales caractéristiques des dix personnes interviewées sont résumées dans le tableau suivant.

Figure 35 - Caractéristiques des enquêtés

	Enquêtée 1	**Enquêté 2**	**Enquêtée 3**	**Enquêtée 4**	**Enquêté 5**	**Enquêtée 6**	**Enquêté 7**	**Enquêtée 8**	**Enquêté 9**	**Enquêté 10**
Âge	58 ans	60 ans	37 ans	/	64 ans	/	/	/	/	75 ans
Lieu d'habitation	Cartigny	Cartigny	Versoix	Meyrin	Meyrin	Genthod	Genthod	Genthod	Genthod	Genthod
Activités professionnelles	Administration et secrétariat dans une entreprise du bâtiment	Chef d'entreprise dans le bâtiment (génie civil)	Secrétaire médicale	Employée de banque / réceptionniste dans un centre sportif	Employé de banque	Assistante de direction retraitée	Restaurateur retraité	Institutrice retraitée	/	Architecture, géographie et enseignant retraité
Engagement associatif (aviation)	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	OUI
Date de l'entretien	20 avril 2021	20 avril 2021	24 avril 2021	26 avril 2021	26 avril 2021	28 avril 2021	28 avril 2021	30 avril 2021	30 avril 2021	30 avril 2021

7.1.2 Opérationnalisation – effet de la pandémie sur la pollution atmosphérique et sonore ainsi que sur la santé et le bien-être des riverains

L'idée de l'impact de la pandémie et de la réduction du nombre de vols sur la pollution, la santé ainsi que sur le bien-être a été opérationnalisée selon la manière qui suit.

- *Réduction de l'activité aéroportuaire genevoise* : de quelle manière la réduction du trafic aérien a été perçue par les habitants environnants à l'aéroport international de Genève.

- *Pollution sonore :* évolution de la pollution sonore entre les deux périodes à savoir une période « pré-covid » et une période pendant la pandémie.

- *Pollution atmosphérique :* évolution de la pollution atmosphérique entre les deux périodes à savoir une période « pré-covid » et une période pendant la pandémie.

- *Bien-être et santé :* conséquences directes sur le bien-être des individus et leur santé, en période « pré-covid » et pendant la pandémie.

Afin de vérifier notre hypothèse, il faut que ces différents indicateurs présentent une évolution (à la baisse) entre la période se situant avant la pandémie et celle se situant pendant la pandémie. Dans le cas contraire, notre hypothèse ne pourra pas être confirmée. Pour ce faire, nous effectuons une analyse du contenu de tous les entretiens réalisés afin d'en dégager la portée, le sens et le caractère du message de nos enquêtés (Dépelteau, 2011). Nous avons décidé de les classer selon le codage de discours suivant, inspiré de Saldaña (2013).

Figure 36 - Système de codage – effet sur l'habitat environnant l'aéroport international de Genève

Code 1.1	Activité de l'aéroport international de Genève avant la pandémie
Code 1.2	Activité de l'aéroport international de Genève pendant la pandémie
Code 1.3	Pollution sonore de l'aéroport international de Genève avant la pandémie
Code 1.4	Pollution sonore de l'aéroport international de Genève pendant la pandémie
Code 1.5	Pollution atmosphérique de l'aéroport international de Genève avant la pandémie
Code 1.6	Pollution atmosphérique de l'aéroport international de Genève pendant la pandémie
Code 1.7	Impact sur la santé et le bien-être en période « pré-covid »
Code 1.8	Impact sur la santé et le bien-être en période de pandémie

7.2 Analyse empirique – partie qualitative

Notre cadre analytique posé et nos différents indicateurs identifiés nous pouvons désormais nous plonger dans l'analyse du discours des dix enquêtés. Pour ce faire nous discuterons dans un premier temps d'une période se situant avant la pandémie, puis d'une période se situant pendant la pandémie avant de comparer, analyser et discuter des différences que peuvent présenter ces deux périodes marquées par une fracture en termes du nombre de vols à l'aéroport international de Genève. Il est important de noter que tous les extraits utilisés (de nos entretiens semi-directifs) n'ont subi aucune modification de sens, de contenu ou de propos. Nous avons simplement éliminé les répétitions de mots, les hésitations, etc… afin de rendre la lecture de ces derniers plus commode.

7.2.1 Activité de l'aéroport international de Genève

Cette première partie d'analyse a pour principal but de déterminer si l'activité aéroportuaire et son évolution sont ressenties par les riverains. Il est aussi important de noter à ce stade de notre analyse que neuf des dix interlocuteurs vivent depuis plusieurs décennies dans les communes genevoises décrites comme étant sujettes aux nuisances de l'aéroport et sont donc susceptibles de percevoir une évolution concernant l'activité de ce dernier. De plus, il est important de souligner le fait que nous discutons d'abord d'une période se situant avant la pandémie et, ensuite, d'une période se situant pendant la pandémie et ce pour chaque indicateur considéré.

Une croissance « Fulgurante… exponentielle »

L'évolution de l'activité de l'aéroport genevois avant la pandémie ne laisse pas indifférentes la plupart des personnes interviewées. À ce sujet, un membre d'une association représentant les riverains à l'aéroport de Genève explique que cette évolution dépasse toutes les attentes :

> « (…) *disons depuis les 10 dernières années, il y a une très forte croissance du trafic aérien. J'ai le souvenir, j'avais regardé un ancien procès-verbal qui date de 2006. C'est le directeur de l'aéroport à l'époque disait « oui le maximum, je dirais de prévision très haute pour l'évolution du nombre de passagers à Genève pour 2020 c'était 13 millions de passagers » or, l'année dernière donc, avant le covid, on était à 17 millions de passagers » (Enquêté 10, 2021).*

Cette perception d'une évolution qui est allée au-delà de toutes les attentes a été perçue de manière différente par les riverains. Bien qu'il fût difficile pour les enquêtés, non spécialistes du domaine, de quantifier clairement l'évolution du trafic aérien durant ces dernières décennies, certains d'entre eux sont conscients d'une évolution qui serait passée du simple au double voire au triple :

> *« Ah, et si ça a pas doublé, ça a triplé, ça oui » (Enquêté 7, 2021).*

> *« Non, mais par contre, c'est vrai qu'on pourrait se poser la question, pourquoi les gens ils ont acheté une maison à Genthod dans le fond parce qu'ils… on savait très bien qu'il y avait un aéroport. La réponse la plus simple, c'est que le trafic entre 1990 et 2018, il a dû tripler » (Enquêté 9, 2021).*

« Parce que je pense que le trafic, il a dû… à mon avis au moins triplé en 20 ans si c'est pas plus encore je suis gentil en disant triplé » (Enquêté 9, 2021).

« Alors personnellement c'est vrai que ces dernières années on a quand même ça… enfin moi personnellement j'ai senti quand même une… une évolution du trafic aérien ça c'est clair » (Enquêtée 4, 2021).

« Avant la pandémie c'était vraiment, y'a eu une grosse croissance, en tout cas au niveau des… des avions au-dessus de chez nous, on a vraiment senti que… que le volume, le trafic plutôt s'intensifiait » (Enquêtée 8).

« Donc c'est là qu'il y a un problème avec le trafic qui est devenu complètement exponentiel » (Enquêté 9).

Il est aussi intéressant de relever le fait que certains enquêtés n'étaient pas forcément d'accord pour caractériser l'évolution du trafic mais tendaient à s'accorder sur l'idée qu'elle était bien réelle, comme le souligne cet échange entre un couple :

« Fulgurante… Exponentielle »

« En 30 ans… alors peut-être pas exponentielle, mais bien linéaire je dirais qu'en 30 ans bah voilà on est passé de 3 fois plus de vols je présume… »

« Donc moi je pense que c'est… ces 5 - 10 dernières années ça a été pas linéaires ça a grimpé beaucoup plus sec que ce que tu dis quoi »

« Je me réfère au statistique du nombre de passagers je crois que c'est passé de 5 millions à 15 millions à peu près sur 30 ans donc… » (Enquêtés 1 et 2, 2021)

Néanmoins, dans un cas l'interlocuteur affirmait ne pas avoir ressenti cette évolution du trafic tout en étant conscient du fait qu'il avait sans doute augmenté :

« (…) pour ma part honnêtement j'ai pas trop senti si y'avait une évolution (…) Le trafic a augmenté mais je… j'ai pas ressenti que… on va dire dans les 20 dernières années que le trafic a doublé, alors qu'il a certainement doublé » (Enquêté 5, 2021)

Bien que les enquêtés n'étaient pas forcément en mesure de décrire précisément comment le trafic aérien à l'aéroport de Genève a pu augmenter durant ces dernières années, en termes quantitatifs, l'entièreté de notre échantillon reconnaît que le trafic s'est considérablement développé. Ce développement de l'aéroport et la hausse des atterrissages et décollages ont été relevés dans nos entretiens par le fait qu'effectivement il a été ressenti. Au-delà de ce sentiment, il a surtout été observé :

« Voilà, ça veut dire que nous, on a compté à peu près, on comptait toutes les minutes, toutes les deux minutes, y'a un avion qui atterrit ou qui décolle avant le covid » (Enquêtée 6, 2021)

« (…) quand il y avait pas la pandémie, ça défile à un rythme… » (Enquêtée 8, 2021)

« (…) il y a vraiment un enchaînement de petits points de lumière une ligne de… de d'avions toutes les 5-10 minutes » (Enquêtée 3, 2021)

« Après oui, ce qui m'impressionne toujours, c'est que le petit chemin qui amène chez nous, pas la route principale, bah certaines heures si vous voulez, vous voyez tous les avions, vous roulez et puis vous voyez face à vous tous les avions qui… vous pouvez compter un certain nombre d'avions à la file indienne qui attendent pour atterrir. C'est assez impressionnant, je ne sais jamais je me dis ouh il y en a quoi, 1, 2, 3, etc… qui sont carrément en attente, en file indienne un peu (…) quand on voit cette file d'avions arriver on se dit mon dieu… » (Enquêtée 8, 2021)

En nous basant sur les discours obtenus dans notre échantillon nous percevons très rapidement et sans grande difficulté que l'activité de l'aéroport international de Genève a connu une forte augmentation durant les dernières décennies et que cette augmentation a été très largement ressentie par les interlocuteurs. Nous notons aussi qu'en plus d'être conscient de cette activité, cette dernière est observée par une partie conséquente de notre échantillon.

Il est alors intéressant de nous demander comment l'activité aéroportuaire a été perçue durant une période qui s'inscrit en pleine pandémie.

Depuis la pandémie « ça a été le jour et la nuit » (Enquêtée 4, 2021)

Nous nous concentrons à présent sur les discours des enquêtés concernant une période inscrite en pleine pandémie avec une réduction du nombre de vols sans précédent. Lors de nos entretiens nous avons relevé que cette baisse de l'activité a très souvent été mise en avant en termes économiques plus qu'en termes de trafic aérien directement. Nous reviendrons sur ce point plus tard dans notre analyse.

Nous remarquons cependant qu'une partie de notre échantillon est conscient de la réduction du nombre de vols et certains interlocuteurs tentent de le quantifier :

« (…) 70% de baisse ça fait quand même beaucoup » (Enquêté 3, 2021)

« En règle générale, il y a quand même, je pense, entre 50 et 80% de trafic en moins » (Enquêté 9, 2021)

« Mais quand il y a eu le confinement strict, donc on avril dernier, donc mars, avril, il y avait quasiment que 10 mouvements par jour (…) la diminution du trafic était peut-être 80% en avril après c'était peut-être moins, on était à 60% » (Enquêté 10, 2021)

« (…) il y a une diminution très forte du trafic qui, qui est encore actuellement » (Enquêtés 10, 2021)

« (…) pendant la… le premier confinement, il y avait vraiment quasiment plus d'avions, deux par jour » (Enquêtée 3, 2021)

Nous constatons que certains interlocuteurs sont en mesure de donner une approximation de la réduction de l'activité aéroportuaire à Genève. De plus, ces estimations ne s'éloignent pas de la réalité, raison pour laquelle nous pouvons affirmer que ces derniers sont conscients de la baisse d'activité et l'ont donc perçue. D'autres enquêtés expliquent que cette baisse est énorme (Enquêtée 8, 2021) et le plus souvent cette baisse est explicitée en termes économiques. Cette position a été mise en avant lorsqu'il leur était difficile de quantifier la réduction du trafic aérien,

mais elle exprime bien l'idée selon laquelle les interlocuteurs sont conscients de cette réduction :

> *« Alors pour moi ça a carrément été catastrophique en tout cas pour ce secteur, ben je pense qu'on se rend pas compte des dégâts que ça a causé quoi c'est du jour au lendemain on va dire pratiquement toute une activité qui s'arrête donc pour moi oui grosse catastrophe en tout cas pour ce secteur (…) non pour moi ouais un impact très très très fort quoi je pense c'est une des activités économiques pour moi je pense qui a le plus souffert parmi une des activités économiques à avoir le plus souffert » (Enquêté 5, 2021)*

> *« Alors ça a été dévastateur je pense pour eux (…) je sais que pour eux c'était une grosse catastrophe et des grosses pertes de plusieurs millions de… de francs mais eux ils vont survivre » (Enquêtée 3, 2021)*

> *« Moi en tant que chef d'entreprise pour eux j'aimerais pas être à leur place parce que c'est désastreux. Enfin je veux dire on passe de à fond à zéro avec le curseur en moins de 3 jours. Bonjour à gérer… ça devrait juste être catastrophique » (Enquêté 2, 2021)*

> *« Et puis l'avenir des employés. Si la situation perdure, c'est pas bon signe » (Enquêté 7, 2021)*

> *« Ah bah c'est clair que pour eux c'est catastrophique » (Enquêtée 8, 2021)*

Nous constatons que cette baisse d'activité est décrite comme catastrophique par plusieurs interlocuteurs. Cette interprétation va dans le sens de Iacus et al. (2020) qui discutent des répercussions de la baisse d'activité du secteur aéronautique, en termes économiques notamment avec l'effet sur le PIB mondial. À l'image de Le Quéré et al. (2020), nos interlocuteurs expliquent que le secteur aéronautique est sans doute le secteur qui a été le plus impacté par la pandémie. Certains nous ont expliqué en rigolant qu'il s'agissait de la période parfaite pour mettre en vente leur maison étant donné une baisse du trafic aérien sans précédent (Enquêté 8, 2021).

La phrase suivante résume relativement bien nos premières observations concernant l'activité de l'aéroport international de Genève et comment cette activité a été perçue en période « pré-covid » et en période de pandémie :

> *« (…) depuis le covid, ça a été le jour et la nuit voilà » (Enquêtée 4, 2021)*

Nous remarquons que l'activité de l'aéroport est alors perçue par notre échantillon, qu'elle soit importante comme en 2019 (Enquêté 10, 2021) ou relativement faible (en 2020). La réduction de l'activité aéroportuaire genevoise semble donc avoir un effet sur l'habitat environnant à l'aéroport. À partir de ce premier constat nous pouvons discuter de la pollution sonore liée à l'aéroport de Genève et son évolution entre les deux périodes.

7.2.2 Nuisances sonores liées à l'aéroport international de Genève

Afin de savoir si la réduction du nombre de vols a eu un effet sur l'habitat environnant à l'aéroport de Genève, nous nous concentrons à présent sur les nuisances sonores. À l'image du chapitre précédent nous discutons d'une période se situant avant la pandémie et comment ces nuisances sont perçues par les enquêtés. Puis, nous discutons d'une période se situant pendant la pandémie, avec une réduction du nombre de vols journaliers. Avant de brièvement comparer ces deux périodes et affirmer si oui ou non cette réduction du nombre de vols a eu un effet sur les nuisances sonores.

Une pollution qui « dérange » (enquêtée 3, 2021)

Pour une période se situant avant la pandémie et la réduction sans précédent du nombre de vols à l'aéroport international de Genève, les interlocuteurs expliquent qu'en plus d'un trafic qui s'est intensifié, ce dernier a aussi un effet en termes de pollution sonore :

> *« Alors c'est vrai qu'il y a deux aspects, donc il y a l'aspect effectivement empreinte sonore, donc le bruit qui est disons considérable (…) comme il y a beaucoup plus de fréquence et de mouvements, je dirais les courbes de bruit ou la notion de bruit augmente donc disons là on l'a vécu notamment je dirais, le souvenir que j'en ai le plus fort c'est l'été 2019 » (Enquêté 10, 2021)*

> *« Oui oui bien sûr y'a vraiment une pollution sonore » (Enquêtée 3, 2021)*

Ce passage explicite bien l'idée que nous retrouvons dans les différents entretiens. À savoir le fait que tous ces habitants sont conscients des nuisances sonores liées à l'aéroport bien que certains soient plus impactés que d'autres comme nous l'expliquerons un peu plus tard dans cette section.

L'aspect qui est le souvent revenu est le fait que ces nuisances soient dérangeantes :

> *« Le trafic aérien me dérange énormément le soir en particulier parce qu'il y a beaucoup de vols low-cost en fait qui atterrissent tard le soir et c'est vrai que ben… si y'a pas le double vitrage on entend plus la télé et ça c'est fortement dérangeant surtout le soir » (Enquêtée 3, 2021)*

Il est important de noter que ces nuisances ont un impact sur les activités de tous les jours. Cet aspect est ressorti à de nombreuses reprises :

> *« Après, c'est vrai que c'était, du style moi, j'ai une amie qui est à un kilomètre à peu près le même axe à Genthod, vous vous téléphonez, saison été, vous vous téléphonez, elle dit attends y'a un avion, je m'arrête, attends, il est chez moi » (Enquêtée 8, 2021)*

> *« (…) l'été on a envie de vivre avec les fenêtres ouvertes ben on évite de regarder le téléjournal avec les fenêtres ouvertes voilà des choses comme ça » (Enquêtée 3, 2021)*

> *« Alors la pollution sonore c'est simple… là on aurait déjà dû arrêter de parler cinq fois et voire plus » (Enquêté 2, 2021)*

Nous remarquons que la pollution sonore a un effet sur une partie des enquêtés. Elle est dérangeante et a une forte influence sur les activités de tous les jours. De plus, elle limite dans une certaine mesure l'utilisation de son logement : impossibilité d'inviter des amis pour un repas dans le jardin par exemple (Enquêté 10, 2021), obligation de fermer les fenêtres, mise en évidence dans l'étude de Cantoreggi et Simos (2018), etc. Néanmoins, bien que ces nuisances exercent une forte influence sur une partie des enquêtés, d'autres sont conscients de son existence mais n'estiment pas qu'elles soient réellement dérangeantes :

> *« Je suis un peu partagé parce que c'est pas quelque chose qui me traumatise quoi je veux dire entendre au jardin dans une après-midi quatre fois le bruit d'un gros avion qui décolle et puis bon les vingt autres je les entends même pas ou à peine (…) personnellement je suis pas trop sensible à ça quoi non moi c'est comme tout le monde si maintenant le trafic augmente et qu'il est de plus en plus bruyant je reconnais que là ça pourrait être gênant (…) nous on est partagé ouais» (Enquêté 5, 2021)*

> *« Mais je répète, ça nous empêche pas d'avoir une discussion par exemple quand on est au jardin » (Enquêtée 4, 2021)*

Il semble que certaines personnes soient moins sensibles au bruit des avions et le perçoivent de manière relativement différente raison pour laquelle le bruit lié à l'aviation ne les dérange pas forcément. Cette observation peut être mise en relation avec la conclusion de l'article de Kroesen et al. (2010) qui expliquent que les nuisances sonores semblent être une variable subjective. Il est cependant important de noter que ces personnes moins sensibles au bruit sont aussi moins exposées aux nuisances étant donné qu'elles ne se situent pas exactement dans l'axe d'atterrissage ou de décollage. Les interlocuteurs eux-mêmes nous ont expliqué qu'ils habitaient en périphérie raison pour laquelle ils étaient moins exposés à ces nuisances. Néanmoins, et à plusieurs reprises, ils nous ont expliqué qu'ils étaient bien conscients que les nuisances sonores liées à l'aéroport existaient pour certaines personnes se situant dans l'axe, contrairement à eux (Enquêtée 4 et Enquêté 5). Soulignant l'idée que même si les individus ne sont pas forcément exposés au bruit, ces derniers sont conscients de son existence et du dérangement que celui-ci peut produire.

Une habitude qui se crée mais qui se perd aussi

Par ailleurs, il semble qu'une forme d'habitude au bruit des avions se développe années après années :

> *« Franchement, à la longue, quand vous habitez… on s'habitue, on fait moins attention » (Enquêté 7, 2021)*

Ce sentiment d'habitude a été largement partagé. Quand les enquêtés ne parlaient pas d'habitude ces derniers faisaient part d'une certaine adaptation nécessaire avec l'anticipation du bruit en fermant le fenêtre, augmentant le volume de la radio, de la télévision, en arrêtant de parler, etc. Cependant, il apparaît aussi que cette forme d'habitude se perd rapidement :

> *« (…) c'est vrai que quand on rentre de vacances et puis qu'on a plus l'habitude c'est vrai que ça peut surprendre » (Enquêtée 8, 2021)*

De manière générale, nous remarquons que les nuisances sonores liées aux avions sont fortement ressenties par notre échantillon. Mais à quel moment de la journée ces nuisances sont-elles le plus perçues ?

Un bruit qui importune surtout la nuit… mais aussi la journée

Il apparaît que ces nuisances dérangent plus souvent la nuit comme expliqué par un membre du comité d'une association de riverains. Les plaintes reçues par l'association concernent essentiellement les nuisances sonores de nuit (22h00 - 00h00). Cette observation va dans le sens de l'étude de Franssen et al. (2004) dans laquelle ils expliquent que les riverains ont recours à des médications non prescrites entre 22h00 et 23h00. Il est intéressant de noter que notre échantillon ne partageait pas forcément cet avis et que les nuisances sonores en journées sont celles qui dérangent le plus alors que celles pendant la nuit ne sont que faiblement perçues :

> *« (…) C'est plus en fin de journée, c'est plus déjà les beaux jours parce qu'on est plus dans le jardin, on a les fenêtres ouvertes, etc… et puis je dirai que c'est en fin de journée parce que c'est le moment où tu rentres du boulot tu te détends, t'es dans le jardin et tu les entends vraiment beaucoup et les week-ends aussi en été où tu les entends vraiment » (Enquêtée 1, 2021)*

> *« La nuit non parce que… en général on ferme les fenêtres, les choses parce qu'on est à la maison, on entend pas, c'est la journée quand on est en train de manger à midi » (Enquêté 7, 2021)*

Ainsi, il semble que ces nuisances sonores soient observées et ressenties durant la journée mais aussi la nuit (22h00 - 00h00). Nous devons tout de même relever le fait que, bien que ces nuisances soient perçues tout au long de la journée et même la nuit, les enquêtés s'accordent sur l'idée que les avions sont de moins en moins bruyants. Effectivement, à de nombreuses reprises les interlocuteurs nous parlent d'avions extrêmement bruyants qui n'atterrissent plus à Genève. Par ailleurs, les avions privés sont eux aussi décrits comme étant très bruyants et souvent plus bruyants qu'un Airbus dernière génération (Enquêté 10, 2021).

En lien avec ces observations, la politique d'insonorisation mise en place par l'aéroport international de Genève est relativement bien accueillie par tous les enquêtés[1], à l'exception de l'Enquêtée 1 qui explique que ce genre de solutions ne sont pas viables pour réellement contrebalancer le bruit lié à l'aviation.

Sur la base de ces observations, nous pouvons nous demander comment la période avec peu de vols a été perçue par notre échantillon.

[1] Grâce à un fond payé par les compagnies aériennes, GVA s'engage à payer l'insonorisation des maisons, appartements, etc… à certaines conditions : pièces à vivre uniquement, insonorisation réalisée avant 1979, etc.

Une pollution sonore qui a « pratiquement disparu » (Enquêtée 4, 2021)

La pandémie et ses effets sur le trafic aérien a été très largement ressentie par notre échantillon. Ce dernier, à multiples reprises, nous fait part d'une diminution des nuisances sonores liées aux avions concernant une période s'inscrivant en pleine pandémie. Voici quelques réponses obtenues :

> *« (…) je reconnais que pendant la pandémie on a vraiment senti qu'il y avait une très très grande différence quoi » (Enquêtée 4, 2021)*

> *« (…) c'est énorme la différence, au niveau sonore » (Enquêtée 8, 2021)*

> *« Évidemment qu'en termes aussi de bruit, disons, l'empreinte sonore a été fortement diminuée puisqu'il y a une diminution très forte du trafic » (Enquêté 10, 2021)*

Ainsi, notre échantillon constate une diminution des nuisances sonores étant donné l'activité aéroportuaire en baisse elle aussi. Il est d'autant plus intéressant de noter de quelle manière cette diminution a été perçue par nos enquêtés.

« Luxe, calme et volupté » (Enquêté 10, 2021)

Dans un premier temps, cette baisse sans précédent des nuisances sonores liées à l'aéroport de Genève est exprimée par une multitude d'émotions et de sentiments : de la tranquillité, du calme, du silence, du bonheur, du bien-être, etc. Ces deux derniers aspects seront discutés et traités plus en détails dans la partie concernant les effets de la pandémie sur le bien-être et la santé des interlocuteurs. Les paroles d'un des membres du comité d'une association représentant les riverains, résument parfaitement les réflexions et observations que nous avons notées durant tous nos entretiens :

> *« J'avais un petit blog de la XXX que j'avais intitulé luxe, calme et volupté, c'est-à-dire que pour paraphraser une phrase de Baudelaire où on avait plus besoin d'être réveillé à 6h, parce qu'à partir de 6h il y a des vols, et qu'on pouvait entendre le bruit des oiseaux, qu'on avait l'impression que la nature revivait qu'on pouvait enfin pouvoir engager une conversation sans être interrompu toutes les trois minutes » (Enquêtée 10, 2021)*

Ce passage est intéressant dans la mesure où il met aussi en évidence d'autres aspects qui sont revenus à de nombreuses reprises lors de nos entretiens : le retour de la nature et la possibilité d'utiliser son logement dans son entièreté, alors que cette utilisation apparaissait comme limitée dans la section précédente. La citation suivante exprime bien l'idée qu'une utilisation complète de son logement est possible :

> *« D'ailleurs, j'ai fait plusieurs invitations en disant venez venez, on va enfin pouvoir manger dehors sans être interrompu par les avions » (Enquêté 10, 2021)*

Nous remarquons le fait que les enquêtés puissent profiter pleinement de leur logement ainsi que de leurs « atouts » : une terrasse, un balcon ou bien un jardin. Nous reviendrons sur ce point en dernière partie de discussion de notre hypothèse. Un autre aspect intéressant est celui de la nature.

Un retour en force de la nature

L'autre aspect qui est revenu à de nombreuses reprises est celui d'un retour en force de la nature :

> *« Génial pour moi c'était vraiment chouette d'avoir du calme d'entendre les oiseaux enfin parce qu'il y'a eu clairement moins. Vu que tu avais l'aéronautique qui était là en moins mais il y avait aussi les voitures en moins et j'avoue que c'était très agréable et ouais vraiment pour moi c'était génial » (Enquêtée 3, 2021)*

> *« Je peux vous dire depuis que y'a moins d'avions on a plus de oiseaux. On n'entend plus les oiseaux dans les jardins » (Enquêté 7, 2021)*

> *« C'est génial, on voit beaucoup plus d'oiseaux, on les entend beaucoup plus, mes nichoirs sont pleins, enfin voilà quoi » (Enquêtée 8, 2021)*

Le retour des oiseaux est un phénomène perçu comme rare et explicitant clairement la différence entre une période d'activité de l'aéroport avant la pandémie avec une période après la pandémie. Nous pourrions citer encore des dizaines de passages discutant de cette problématique et du retour des oiseaux. Il est important de noter que ce retour des oiseaux, comme discuté par nos interlocuteurs, met en évidence l'idée qu'il y a eu une baisse de la pollution sonore très importante entre les deux périodes étudiées selon notre échantillon.

De « la recherche du bruit » (Enquêtée 6, 2021) à l'habitude au silence

La période se situant en pleine pandémie et décrite comme étant calme, silencieuse, relevant presque de l'extraordinaire, paraît anormale :

> *« Et le calme, en fait, entre voisins on se posait des questions parce qu'on ne comprenait pas depuis tant d'années, on est là avec le bruit. On est un peu comment dire, on était presque à la recherche du bruit, ça paraît ridicule » (Enquêtée 6, 2021)*

> *« Avec ma voisine, on se disait mais qu'est-ce que c'est calme, c'est bizarre… on se croyait sur une autre planète » (Enquêtée 6, 2021)*

Dans la section précédente, discutant de la pollution sonore avant la pandémie, nous avons mis en évidence le fait que les enquêtés étaient en quelque sorte habitués au bruit. Cet aspect de l'habitude revient dans cette partie de notre recherche mais de manière différente. Effectivement, certains enquêtés semblent s'être habitués au silence et lorsque le trafic a repris durant les périodes estivales, notamment en août 2020 et que nous demandions aux enquêtés comment ils ont perçu ce regain d'activité, nous avons obtenu ce genre de réponse :

> *« Quand il y a eu des vols qui ont repris je dirais vers la fin de l'été on était surpris parce qu'on était vraiment… on n'entendait plus rien on était tellement habitué au calme et ça nous a surpris donc c'est là que… enfin moi personnellement j'ai pris conscience du bruit qu'il y avait avant » (Enquêtée 4, 2021)*

L'habitude à ce silence « nouveau » et jamais observé depuis plusieurs années a fait que certains interlocuteurs ont pris conscience du bruit qui existait avant, mettant une nouvelle fois en évidence la différence importante entre les deux périodes étudiées en termes de pollution sonore.

Ainsi, nous remarquons que la réduction du nombre de vols et la baisse d'activité en générale à l'aéroport international de Genève a un effet sur l'habitat environnant à ce dernier en termes de pollution sonore. Effectivement, pour une période se situant avant la pandémie, les nuisances sonores liées à l'aviation sont très largement ressenties par notre échantillon, bien que ces dernières soient perçues de manière différente selon les enquêtés considérés. Concernant une période s'inscrivant en pleine pandémie, la réduction des nuisances sonores est discutée et identifiée par nos interlocuteurs. De plus, un calme et un silence jamais observés semblent faire leur entrée, parfaitement illustrée par le retour en force de la nature avec une augmentation de la présence d'oiseaux. Pour ces raisons, nous pouvons affirmer que la réduction du nombre de vols a effectivement un effet sur l'habitat environnant à l'aéroport concernant les nuisances sonores qui lui sont liées. Notre première hypothèse, jusqu'ici semble se vérifier. Afin de continuer la discussion autour de cette dernière, nous devons à présent étudier le volet de la pollution atmosphérique.

7.2.3 Pollution atmosphérique de l'aéroport international de Genève

À l'image des deux sections précédentes nous allons discuter de la pollution atmosphérique liée aux activités de l'aéroport international de Genève dans un premier temps concernant une période « pré-covid » et ensuite une période s'inscrivant durant la pandémie.

Une pollution atmosphérique qui « existe de manière assez conséquente » (Enquêtée 1, 2021)

La pollution atmosphérique est bien réelle dans l'esprit de nos interlocuteurs :

> *« Elle est là, on imagine bien qu'elle existe de manière assez conséquente » (Enquêtée 1, 2021)*

> *« Je suis consciente que j'ai des litres de kérosène qui sont déversés juste au-dessus de nos têtes » (Enquêtée 3, 2021)*

> *« Elle est importante, ça doit juste être effrayant on n'y pense pas trop parce que c'est effrayant mais c'est sûr que c'est presque un peu... je ne cherche pas parce que c'est très inquiétant quoi mais c'est vrai qu'elle doit être énorme quand on voit cette file d'avions arriver on se dit mon dieu » (Enquêtée 8, 2021)*

Ce sentiment d'existence d'une pollution atmosphérique est partagé par l'entièreté de notre échantillon. Néanmoins, il s'agit plus d'un sentiment qu'une perception quantifiée de la pollution atmosphérique liée à l'aviation à Genève. L'interprétation quant à la perceptibilité de cette dernière est quelque peu nuancée.

Une pollution qui « n'est pas perceptible » (Enquêtée 1 et 3, 2021)

Si le constat d'existence de la pollution atmosphérique est largement partagé, son caractère perceptible n'est que peu présent (Enquêtée 1 et 3, 2021). Lorsque cette pollution est perçue c'est souvent avec le noircissement des toits et des dalles :

« Oui, y'a des traces sur les toits ça c'est sûr, ça c'est sûr que les toits sont plus marqués » (Enquêtée 8, 2021)

« Oui, je crois quand même parce que d'abord, elle peut être parfois visible suivant les zones, parce qu'on a vraiment là les petits toits ou les toitures on a de la suie, des couvertures noires de poussière noire » (Enquêté 10, 2021)

Dans d'autres cas la pollution est mise en relation avec la pollution en ville et la pollution des voitures :

« Quand je descends en ville je sens la pollution » (Enquêtée 4, 2021)

« Les voitures diesel ça me touche plus quand je respire, oui, quand vous êtes derrière une voiture diesel, ça me dérange beaucoup plus que l'avion (Enquêté 7, 2021)

Nous nous rendons compte que les enquêtés possèdent le sentiment que cette pollution existe mais qu'elle n'est que très difficilement perceptible et lorsqu'elle l'est c'est par le biais de la saleté et de la suie sur les toits ou discutée avec la pollution des voitures. Raison pour laquelle bien que conscients de cette pollution, les enquêtés ne la quantifient que rarement et peu de détails concernant les polluants ne sont exprimés. À contrario, le membre du comité d'une association de riverains nous donne plus de précision :

« Ensuite, y'a l'autre aspect, l'aspect pollution, qu'on parle un peu moins, mais qui est aussi important notamment, pas seulement le CO_2. Le CO_2, c'est une vision globale, donc d'émissions de carbone, le CO_2, donc sur la question climatique générale. Mais il y a d'autres types de pollution notamment comme ce qu'on appelle les dioxydes d'azote et le plus gênant pour les riverains c'est ce qu'on appelle les particules fines, les poussières ou les suies parce que les avions émettent, diffusent si vous voulez des particules fines qu'on appelle parfois aussi même des ultras fines (…) il y a des PM_{10} et des $PM_{2,5}$ c'est vraiment très petit, c'est la taille de la section d'un cheveu pour les petits » (Enquêté 10, 2021)

Ainsi, grâce à cette position « d'expert », le membre du comité d'une association de riverains possède un discours plus technique allant dans le sens de nos observations quantitatives réalisées au début de cette partie de notre recherche.

Pour résumer, notre échantillon est largement conscient de l'existence d'une pollution atmosphérique liée à l'activité de l'aéroport bien qu'il ne soit pas forcément en mesure de la quantifier ou bien de donner certains détails sur les polluants liés à cette activité. Cette constatation (d'une pollution atmosphérique existante) va dans le sens de l'étude réalisée par Ritchie et al. (2015) qui expliquent que 2,5% de la pollution atmosphérique totale en CO_2 peut être attribuée à l'aviation. Si cette pollution n'est que peu perceptible par notre échantillon, comment a-t-elle été perçue pour une période s'inscrivant en pleine pandémie, avec une activité du trafic aérien fortement réduite ?

Une diminution peu perceptible mais une diminution « assez forte » (Enquêté 10, 2021)

L'idée selon laquelle la pollution atmosphérique est peu perceptible selon notre échantillon se fait largement ressentir dans cette section de notre recherche :

> *« Maintenant au niveau de la qualité de l'air nous on voit pas une grande différence » (Enquêtée 1, 2021)*

> *« Par contre alors moi j'ai pas constaté une différence du point de vue pollution de l'air » (Enquêtée 4, 2021)*

La baisse de la pollution atmosphérique est peu exprimée à travers nos entretiens ou bien exprimée par le biais de suppositions. Ces suppositions expriment l'idée qu'elle a dû baisser étant donné qu'il y a eu moins de trafic aérien durant la période se situant en pleine pandémie. Certains interlocuteurs expriment tout de même l'idée qu'une différence non négligeable entre les deux périodes existe :

> *« Mais non, c'est énorme la différence, à tous les niveaux » (Enquêtée 8, 2021)*

> *« Vous avez un service à Genève qui s'appelle le SABRA. Peut-être que vous pouvez consulter le site qui en fait mesure l'ensemble des différents types de polluants à Genève et là, on sait qu'il y a eu notamment, peut-être moins qu'il le pensait, mais par rapport au CO_2 et puis aux émissions polluantes, une diminution assez forte » (Enquêté 10, 2021)*

Il est important de noter que cette dernière citation est issue du discours de l'individu faisant partie du comité d'une association de riverains, raison pour laquelle son point de vue est quelque peu plus détaillé, grâce à une certaine position « d'expert » notamment. Cette observation d'une diminution de la pollution atmosphérique correspond aux mêmes conclusions faites dans l'étude de Sandro Nižetić (2020), à savoir une diminution en termes d'émissions de CO_2, liées à l'activité aéroportuaire, concernant les villes de Split et Zagreb.

Par ailleurs, le manque de réponses très précises sur le sujet peut s'expliquer de différentes manières. D'une part, le fait que cette pollution soit peu perceptible par les enquêtés en période « pré-covid » justifie le fait qu'elle le soit encore moins en période de pandémie (avec une réduction de l'activité aéroportuaire). Néanmoins, nous avons remarqué que cette pollution et sa réduction ont été relevées par certains interlocuteurs. Les autres enquêtés ne faisaient pas forcément état d'une réduction de la pollution atmosphérique mais associait cette réduction de l'activité, du bruit et de la pollution atmosphérique avec le retour en force de la nature comme expliqué dans la section concernant la pollution sonore :

> *« On avait l'impression que la nature revivait (…) on pouvait prendre son déjeuner ou son dîner sur le balcon sans être non plus survolés par des avions, qu'on voyait le ciel bleu et non pas strié (…) d'une certaine manière, on avait même l'impression, c'était peut-être psychologique, mais que les arbres se portaient mieux, qu'on avait plus de fruits » (Enquêté 10, 2021)*

En outre, le thème de la pollution atmosphérique faisait partie d'un ensemble d'une seule question (voir détails concernant les grilles d'entretien en annexe) concernant une période décrite comme se situant en pleine pandémie. Cette question est la suivante : *Quel a été votre*

ressenti ? En termes de pollution sonore, atmosphérique, de bien-être, etc. Ainsi, avec cette question nous laissions le choix aux enquêtés de discuter largement de chaque sujet, à savoir la pollution sonore, les conséquences sur le bien-être et la pollution atmosphérique. Le fait que nous n'avons pas posé la question *quel a été votre ressenti en termes de pollution atmosphérique* et donc que nous n'avons pas isolé le thème de la pollution atmosphérique a fait que les enquêtés ont largement répondu sur les sujets « perceptibles » à savoir la pollution sonore et l'effet sur leur bien-être en laissant, en quelque sorte, le thème de la pollution atmosphérique de côté.

Pour ces différentes raisons, nous n'observons pas autant de cohérence entre nos entretiens concernant une réelle baisse de la pollution atmosphérique. Néanmoins, pour une majeure partie de notre échantillon, nous observons que la réduction du nombre de vols a un effet sur les habitants en termes de pollution atmosphérique. Lorsque cette pollution n'était pas directement explicitée, elle faisait partie d'un « tout » caractérisé le plus souvent par le retour de la nature.

Ainsi, sur la base de cette analyse et malgré les observations quantitatives faites concernant la baisse du dioxyde de carbone à Genève, notre première hypothèse ne semble se vérifier que partiellement étant donné que certains interlocuteurs ne ressentent pas forcément d'effets liés à la pandémie de la covid 19 concernant la pollution atmosphérique. Néanmoins, à l'exception de deux entretiens, la plupart des observations et discussions vont dans le sens de notre hypothèse. Raison pour laquelle nous sommes plus en mesure de l'affirmer plutôt que de la réfuter. Il reste cependant important de garder en tête que cette partie de notre recherche est relativement plus contrastée que les deux précédentes qui concernent l'activité de l'aéroport international de Genève et la pollution sonore qui lui est liée.

Dès à présent nous pouvons nous concentrer sur l'effet de la pandémie de la covid 19 sur le bien-être et la santé des riverains.

7.2.4 Impact sur la santé et le bien-être

L'impact sur la santé et le bien-être est apparu brièvement dans les parties précédentes de notre analyse de discours. À présent nous pouvons nous concentrer pleinement sur ces derniers indicateurs qui permettront de confirmer ou non notre hypothèse. Un bref rappel de notre hypothèse semble être nécessaire :

H1 : *La réduction du nombre de vols, en raison de la pandémie de la covid 19, a un effet sur l'habitat environnant l'aéroport international de Genève en termes de pollution atmosphérique et sonore ainsi que sur le bien-être des habitants.*

Tout comme le modèle des parties précédentes, nous considérons dans un premier temps l'impact de l'aviation (et les nuisances qui lui sont liées) sur le bien-être ainsi que sur la santé pour une période « pré-covid » puis dans un deuxième temps, ce même impact mais concernant une période s'inscrivant en pleine pandémie. Notons que pour cette partie la plupart des explications se réfèrent à des effets sur le bien-être et la santé en termes de pollution sonore. Lorsqu'il s'agit d'effets liés à la pollution atmosphérique, nous le précisons systématiquement.

Une « impression qu'il y a des avions tout le temps » (Enquêtée 1, 2021)

Un des premiers aspects marquants des effets sur le bien-être de la pollution sonore se remarque par une forme d'énervement. Cet aspect est revenu à plusieurs reprises :

> *« Ce genre de bruit à certains moments de la journée… anxiété pas… mais énervement oui, quand on doit remettre trois fois en arrière ce qu'on écoutait à la télé bah oui ça ouais ça c'est un peu embêtant » (Enquêtée 3, 2021)*

> *« D'énervement ouais, ces dernières années ça m'a gavé. Je me suis dit mais c'est pas possible quoi. (…) Mais c'est vrai que quand je rentre d'un endroit où il y a pas d'avions ou peu ou au loin, c'est vrai que ces dernières années j'ai pesté, vraiment ! » (Enquêtée 8, 2021)*

> *« Oui. Alors ça, c'est vrai que parfois, il y a quand même, disons, suivant le type d'avion, une forme d'irritation. Bon certains se disent, mais est-ce que vous vous habituez au bruit des avions ? Je dirais oui et non. En fait, on s'y habitue parce que quand on connaît un peu les différentes formes de bruit. Par rapport au bruit on peut pratiquement distinguer tel d'avion si c'est un gros porteur, si c'est un avion privé. Donc on a une certaine perception du bruit. Et puis non dans le sens ou un moment donné, c'est vrai, parfois c'est irritant aussi » (Enquêté 10, 2021)*

Nous remarquons que les avions dérangent surtout en termes de bruit avec les exemples ci-dessus. De plus, l'habitude décrite dans les parties précédentes ne semble pas suffire à contrebalancer la gêne qui peut être occasionnée par les nuisances sonores liées au trafic aérien. Cet énervement peut aussi se faire ressentir sous une forme de frustration si nous nous référons aux discours de différents enquêtés, notamment concernant les arrivées tardives à GVA :

> *« Alors je peux dire que c'était juste pas respecté quasi tous les jours quoi. Alors moi j'étais là « Ah voilà encore un qui a payé pour pouvoir atterrir » et je me dis ça… pour moi c'est scandaleux, ils mettent… déjà minuit c'est super tard mais bon il faut*

pour rester concurrentiel on est obligé de nouveau mais enfin voilà et tu te dis mais quasiment tous les jours il y avait un dépassement quoi » (Enquêtée 1, 2021)

Nous avons discuté de cette frustration dans les parties précédentes de notre analyse, notamment avec cette limite de l'utilisation du logement :

« Moi je vois si par exemple je veux inviter des amis en fin de journée boire l'apéritif à l'extérieur. Suivant la zone de la maison où j'habite ben je peux pas le faire parce que ça serait infernal donc il y a cette espèce de limites de l'utilisation de son logement en fonction ou selon le bruit de l'avion. Surtout, c'est les gens qui ne connaissent pas quand ils viennent, ils voient les avions passer, ils entendent le bruit. Et puis parfois on doit s'arrêter de parler parce que bah voilà, selon le type d'avion, le bruit est très important, donc il y a une certaine gêne par rapport à ça » (Enquêté 10, 2021)

« Au niveau du bruit, l'été on a envie de vivre avec les fenêtres ouvertes ben on évite de regarder le téléjournal avec les fenêtres ouvertes voilà des choses comme ça » (Enquêtée 3, 2021)

Ainsi, il semble que ces nuisances aient une influence sur le bien-être des individus, qu'il s'agisse d'énervement, de frustration ou bien même d'irritation, bien illustrés par l'idée qu'il s'agit « d'un inconfort de qualité de vie » (Enquêtée 3, 2021). Cette constatation va à l'encontre de l'étude de Kroesen et al. (2010) qui expliquent que les nuisances sonores ne sont pas un déterminant fort d'insatisfaction en lien avec son lieu d'habitation mais est en accord avec les conclusions de Van Praag et Baarsma (2005) pour qui il y a un lien très clair entre l'effet du bruit des avions et le bien-être des individus. Par ailleurs, nous ne remarquons pas d'effets en termes de stress, d'anxiété ou bien d'angoisse dans le discours des enquêtés. A contrario lorsque nous posions la question ci-dessus, la plupart des interlocuteurs affirmaient ne pas faire face à ce genre d'effet sur leur santé ou leur bien-être.

Par ailleurs, cette gêne observée se traduit aussi par certains effets sur la santé, explicités à de nombreuses reprises par nos enquêtés.

Une pollution « effrayante » (Enquêtée 8, 2021)

La question concernant les effets sur la santé de la pollution sonore et atmosphérique est identique à la question présentée dans la section précédente. Nous avons obtenu plusieurs réponses, allant d'effets certains sur la santé des enquêtés, à aucun effet ressenti sur la santé d'autres enquêtés. Nous allons dans un premier temps discuter des interlocuteurs ayant le sentiment que la pollution liée à l'activité de Genève Aéroport a un effet sur la santé. Puis, dans un deuxième temps, discuter des individus moins sensibles à cette pollution.

Considérons l'avis des interlocuteurs ayant le sentiment que la pollution a un effet sur leur santé :

« Alors ça j'en suis absolument convaincue (…) je pense que les nuisances sonores ça a… alors j'ai pas d'impact, j'ai pas développé une maladie ou un mal être spécifiquement par rapport à ça mais je pense que la nuisance sonore qu'on assimile

tous les jours elle a un impact clair sur notre santé globale… oui certainement » (Enquêtée 1, 2021)

« (…) ça veut dire que l'homme on s'est habitué à ce niveau sonore mais c'est pas bon je suis sûre que c'est pas bon » (Enquêtée 1, 2021)

Ces premiers passages mettent en évidence l'impact certain de la pollution sonore sur la santé des individus. Les prochains passages eux discutent de la pollution atmosphérique :

« Elle est importante, ça doit juste être effrayant on y pense pas trop parce que c'est effrayant mais c'est sûr que c'est presque un peu... je ne cherche pas parce que c'est très inquiétant quoi mais c'est vrai qu'elle doit être énorme quand on voit cette file d'avions arriver on se dit mon dieu » (Enquêtée 8, 2021)

« Alors oui c'est clair que personnellement je pense que la pollution atmosphérique de toute façon ça peut qu'impacter notre santé, à la rigueur on pourrait même dire comment on fait encore pour être encore vivant parce que… non je plaisante un peu mais bon » (Enquêté 5, 2021)

La pollution sonore et la pollution atmosphérique semblent donc avoir un effet sur les habitants et leur santé. Cette idée est parfaitement illustrée par les propos du membre du comité d'une association représentant les riverains :

« Et ça, c'est ce qui est plus gênant en termes de santé pour les riverains, ça a des conséquences, on a eu des médecins, même s'il y a très peu d'études cliniques dans ce domaine-là, mais on sait que les particules fines pour les problèmes de bronchite et d'asthme sont quand même plus important dans la zone aéroportuaire. Notamment aussi les problèmes d'hypertension, maladies cardiovasculaires, troubles du sommeil » (Enquêté 10, 2021)

Nous observons le fait que la pollution atmosphérique peut alors être à l'origine de bronchite tandis que la pollution sonore peut engendrer des problèmes d'hypertension par exemple. Ces effets sont reconnus dans la littérature comme nous l'avons présenté dans une partie précédente de notre recherche, avec des effets sur la santé de la pollution sonore et atmosphérique (Vienneau et al., 2015, Cantoreggi et Simos, 2018, Franssen et al., 2004).

Franssen et al. (2004) mettent en évidence le lien entre la prise de médication non prescrite et les nuisances sonores liées à l'activité aéroportuaire, la nuit notamment entre 22h00 et 23h00. Ces troubles du sommeil, en plus d'être reconnus comme effet possible des nuisances sonores et mis en avant dans la citation précédente (du membre du comité d'une association représentant les riverains), a été observée à plusieurs reprises dans nos entretiens :

« C'est vrai que mon ancien conjoint quand il va dormir, lui il a un sommeil très très léger, ça lui pose de gros soucis donc il se réveilla extrêmement fatigué le matin ouais ça c'est vrai » (Enquêtée 3, 2021)

« Donc le soir, pour autant que ce soit des avions dernière génération mais un avion bruyant qui décolle à 22h ou 22h10, il va réveiller des milliers d'habitants. Donc moi souvent en été je dors jamais avant minuit parce que ça sert à rien » (Enquêté 10, 2021)

« Au lieu de compter les moutons je compte les avions quoi » (Enquêtée 1, 2021)

Les nuisances sonores semblent pouvoir altérer fortement le sommeil de certains enquêtés. Ce n'est pas l'unique conséquence des nuisances, comme nous pouvons l'expliquer dans le paragraphe suivant.

Les nuisances comme « facteur aggravant » (Enquêté 10, 2021)

Par ailleurs, nous avons remarqué que les nuisances sonores pouvaient participer de près ou de loin à un mal être général voire une dépression à la suite d'un déménagement dans une région bruyante (à cause des avions) accompagné d'autres problèmes tels que des problèmes personnels (Enquêtée 6, 2021). Cette idée que les nuisances liées à Genève Aéroport peuvent accentuer un problème existant est exprimé à travers le passage suivant, en l'occurrence à cause de la pollution atmosphérique :

> *« Ma femme qui n'avait depuis longtemps pas de problème d'asthme, elle a eu l'hiver précédent, avant le covid, une forme de bronchite asthmatique alors c'est difficile de dire si c'est à cause de ça (la pollution atmosphérique), mais ça peut être à mon avis, un facteur aggravant » (Enquêté 10, 2021)*

Nous observons donc que la pollution liée à l'activité de Genève Aéroport peut être un facteur aggravant en cas de maladie par exemple. La plupart des interlocuteurs nous ont aussi expliqué que même s'ils n'observent pas forcément d'effets directs liés à la pollution atmosphérique ils sont certains que cette dernière aura un effet sur le long terme du point de vue de leur santé (Enquêtée 3, 2021).

Néanmoins et comme brièvement sous-entendu précédemment, certains enquêtés ne semblent pas ressentir l'effet de la pollution sonore et atmosphérique sur leur santé.

Une pollution qui n'impacte pas la santé de tout le monde

Si certains enquêtés semblent être fortement impactés par la pollution liée à l'aéroport international de Genève, d'autres semblent être moins impactés quand nous demandions si cette pollution a un effet sur leur santé :

> *« Non moi ça m'a jamais trop… (dérangé), non parce qu'il est fini le bruit, t'entends un avion décoller bon ça dure 30 secondes puis c'est fini quoi. » (Enquêté 5, 2021)*

> *« Tu veux la vérité ? Mais la vérité n'est pas l'avion » (Enquêté 7, 2021)*

Nous remarquons que certains interlocuteurs ne sont pas forcément sensibles à cette pollution. Néanmoins, ils semblent s'accorder sur l'idée que cette pollution peut déranger les personnes plus sensibles (Enquêté 7, 2021) et que s'ils étaient exposés de manière plus intense à ces nuisances, elle deviendrait réellement problématique (Enquêtée 4 et Enquêté 5, 2021).

Si certains enquêtés sont dérangés en journée par la pollution sonore, ces mêmes enquêtés, à l'image de ceux présentés ci-dessus, ne semblent pas forcément être impactés durant la nuit et les périodes de sommeil notamment lorsque nous demandions si ces nuisances ont un impact sur leur santé :

« Alors la mienne non parce que j'ai… j'arrive facilement à dormir » (Enquêtée 3, 2021)

« Bon moi, je suis quelqu'un qui dort très bien, donc voilà » (Enquêtée 8, 2021)

Certains interlocuteurs ne semblent pas être perturbés par la pollution sonore pendant leur sommeil. Néanmoins, le membre d'une association représentant les riverains explique que :

« En fait, même si on n'est pas réveillé, il y a des dégradations dans les niveaux du sommeil, donc vous pouvez dormir mais en fait votre sommeil est de moins bonne qualité donc vous pouvez vous réveiller le matin, en ayant l'impression d'avoir mal dormi même si vous avez dormi pendant 6h » (Enquêté 10, 2021).

Ainsi, nous observons que la qualité du sommeil peut être fortement altérée sans que l'on s'en rende forcément compte, perturbation du sommeil mise en évidence par l'étude de Cantoreggi et Simos (2019) réalisée à l'égard de Genève Aéroport. Il est cependant difficile à notre échelle de prouver que les personnes peu influencées par le bruit en période de sommeil soient réellement impactées par ces nuisances ou non.

Certains enquêtés ont mis en évidence le fait que d'autres pollutions liées au trafic routier pouvaient être plus gênantes que la pollution liée à l'aviation (Enquêtée 4, Enquêté 5, Enquêtée 6 et Enquêté 7). Pour cette raison ces enquêtés sont en mesure, en quelque sorte, de remettre en perspective les nuisances liées à l'aviation du fait que d'autres nuisances liées à la route ou bien au train existent mais qu'ils n'y sont pas confrontés. Il semble donc plus facile pour eux d'accepter les nuisances liées à l'aviation en restant objectifs par rapport au fait qu'elles peuvent avoir une influence forte sur la santé et le bien-être d'autres individus. Ces mêmes enquêtés nous ont aussi expliqué que si l'activité de l'aéroport venait à trop augmenter alors ils ne seraient sans doute plus insensibles à cette pollution (Enquêté 5, 2021).

Pour résumer, nous remarquons que notre échantillon est fortement impacté par les nuisances liées à Genève Aéroport du point de vue du bien-être ainsi que de la santé. Nous avons mis en évidence le fait que ces pollutions puissent énerver, irriter, agacer, etc. De plus, nous avons expliqué que notre échantillon est largement convaincu par le fait que la pollution atmosphérique aura un effet sur leur santé et ce sur le long terme. Nous avons mis en exergue l'idée selon laquelle la pollution sonore ainsi que la pollution atmosphérique puissent être des facteurs aggravants dans certaines situations données et donc avoir un fort effet sur la santé des riverains, en lien avec la littérature scientifique. Certains enquêtés semblent être moins sensibles à ces pollutions tout en restant conscients du fait qu'elles puissent être fortement dérangeantes. Ainsi, de manière générale nous remarquons que l'activité de l'aéroport de Genève a un effet sur le bien-être et la santé des riverains. Comment cet effet s'est-il modifié entre les deux périodes ? Afin de mieux nous en rendre compte nous pouvons à présent nous concentrer sur la période d'activité de l'aéroport se situant en pleine pandémie.

Une baisse de la pollution

Le membre du comité d'une association représentant les riverains est conscient de cette baisse en termes de pollution :

> *« Vous avez un service à Genève qui s'appelle le SABRA. Peut-être que vous pouvez consulter le site qui en fait mesure l'ensemble des différents types de polluants à Genève et là, on sait qu'il y a eu notamment par rapport au CO_2 et puis aux émissions polluantes, une diminution assez forte » (Enquêté 10, 2021).*

Cette diminution de la pollution peut être mise en relation avec les effets sur la santé. Nous avons expliqué que la pollution atmosphérique peut avoir des conséquences importantes en termes de santé sur les riverains à l'aéroport. Cette dernière étant en baisse, nous pouvons déduire que les conséquences de cette réduction sur la santé des riverains ne peuvent être que bénéfiques.

L'impression de revivre

Bien que nos enquêtés ne soient pas tous en mesure d'expliquer quantitativement et concrètement (par le biais d'exemples ou de données probantes) comment cette réduction du nombre de vols a eu un effet sur leur santé, leur discours fait état d'un bien-être en forte amélioration non sans conséquence sur leur santé lorsque nous demandions quel a été leur ressenti en termes de bien-être par exemple :

> *« Moi quand tout s'est arrêté au mois de mars ce silence la dernière fois qu'on l'avait vécu c'est en plein milieu du désert du Namib. (…) Du bonheur… moi je le mets comme ça (…) un grand bien-être » (Enquêtée 1, 2021)*

> *« C'était vraiment très reposant et très agréable. Oui je pense que c'était très agréable, voilà le calme était très agréable » (Enquêtée 3, 2021)*

> *« C'est vrai que c'est hyper agréable ! On a le sentiment de revivre de redécouvrir des choses d'être… ouais, moins de nuisances sonores » (Enquêtée 8, 2021)*

Nous remarquons tous les bénéfices liés à cette période avec peu de trafic aérien. Les mots employés sont forts ; un bonheur, le sentiment de revivre, une période reposante et agréable, etc. Les enquêtés nous ont aussi fait part d'un calme et d'un silence non expérimentés depuis plusieurs années (Enquêté 1, 3, 6 et 10, 2021). Dans une partie précédente de notre recherche nous avons mis en évidence ce silence « nouveau », ce dernier semble avoir un effet particulier sur le bien-être et la santé des enquêtés.

Un retour de la nature comme métaphore du bien-être

Nous observons que les interlocuteurs « revivent » d'une certaine manière, non sans conséquence sur leur bien-être et leur santé. Ce bien-être des individus, discuté ci-dessus, est imagé par le bien-être de la nature :

> *« On a, disons, revécu d'une certaine manière, on avait même l'impression, c'était peut-être psychologique, mais que les arbres se portaient mieux, qu'on avait plus*

de fruits que voilà quoi. Donc pour nous, c'était un véritable bonheur, autre que les problèmes de tragédie par rapport à tout ce qui s'est passé et ce qui se passe encore, lié à la pandémie » (Enquêté 10, 2021)

« Hier, j'ai croisé quelqu'un en balade dans les bois, elle disait « Ah mais c'est fou, j'ai beaucoup plus de niches dans mon jardin, ils sont tous occupés, y'a des mésanges, ça n'arrivait plus » elle est sur Bellevue « on entend beaucoup plus d'oiseaux ». Voilà quoi, hier j'ai croisé quelqu'un dans les bois qui est venu là-dessus tout de suite. C'est génial, on voit beaucoup plus d'oiseaux, on les entend beaucoup plus, mes nichoirs sont pleins, enfin voilà quoi. » (Enquêtée 8, 2021)

« Il y avait la nature qui revenait en force. On n'avait pas vu d'hérissons depuis un moment. Beaucoup d'oiseaux qu'on n'avait pas vu depuis un moment, comme s'ils avaient réapparu à cause du silence… ou grâce au silence. Je crois grâce au silence, c'était magique » (Enquêtée 6, 2021)

Nous remarquons qu'à l'image des enquêtés, la nature se porte mieux et traduit bien l'idée selon laquelle cette période « calme » a un effet bénéfique sur la santé et le bien-être des enquêtés. Ce retour de la nature, en plus d'être une métaphore du bien-être des individus, semble avoir un effet direct sur le bien-être des enquêtés. En effet, les interlocuteurs expliquent que cette nature et son retour en force a un effet sur leur santé et leur bien-être. Il apparaît comme plaisant de voir des animaux de toutes sortes revenir dans les jardins et les arbres, procurant chez les enquêtés un sentiment d'épanouissement.

Nous observons que ces prises de conscience liées à une pollution sonore et atmosphérique en baisse, un effet sur le bien-être des individus (bonheur, sentiment de revivre, etc…), un retour de la nature, etc… montrent parfaitement dans quelle mesure cette période est bénéfique pour les enquêtés en termes d'amélioration de leur bien-être ainsi que leur santé.

Une diminution du trafic aérien qui fait partie d'un tout

Dans cette partie de notre analyse nous avons mis en évidence les effets bénéfiques liés à la réduction du trafic aérien sur la santé et le bien-être des individus. Il est cependant important de noter que cette réduction de l'activité de l'aéroport de Genève n'est pas le seul facteur déterminant des bénéfices liés à cette période. Effectivement, à plusieurs reprises, les interlocuteurs nous ont expliqué que cette situation est extraordinaire à plusieurs niveaux. Par « niveaux » nous entendons tous les autres facteurs externes ayant participé de près ou de loin à une augmentation du bien-être des enquêtés, à savoir la réduction du trafic routier, la réduction horaire de travail (RHT), de la mise en place du télétravail, de l'arrêt de certaines activités, etc. L'entremêlement de tous ces facteurs (réduction du stress lié au travail par exemple) font que nos enquêtés n'ont pas été indifférent à cette période décrite comme étant d'un calme et d'un silence extraordinaire. Le trafic aérien fait partie de cet entremêlement et semble exercer une influence significative comme nous l'avons présenté tout au long de cette partie de notre recherche.

Par ailleurs, nous pouvons noter que certains interlocuteurs n'ont pas l'impression que cette réduction du nombre de vols ait réellement un impact sur leur santé, tandis qu'ils reconnaissent qu'elle puisse avoir un effet sur leur bien-être. Ces interlocuteurs sont les mêmes individus

n'ayant pas le sentiment que la pollution sonore puisse avoir un effet sur leur santé. Ainsi, nous remarquons qu'un effet sur le bien-être peut être ressenti sans forcément observer d'effets sur la santé. Cependant, la majorité de notre échantillon affirme ressentir un effet de la réduction du nombre de vols sur leur bien-être ainsi que sur leur santé.

7.2.5 Conclusion

En conclusion, nous pouvons dire que notre hypothèse est vérifiée pour toutes les raisons explicitées dans les sections précédentes. Nous pouvons brièvement reprendre notre hypothèse ainsi que les indicateurs choisis :

H1 : *La réduction du nombre de vols, en raison de la pandémie de la covid 19, a un effet sur l'habitat environnant l'aéroport international de Genève en termes de pollution atmosphérique et sonore ainsi que sur le bien-être des habitants.*

Indicateurs :

- *Réduction de l'activité aéroportuaire genevoise* : de quelle manière la réduction du trafic aérien a été perçue par les habitants environnant à l'aéroport international de Genève.

- *Pollution sonore :* évolution de la pollution sonore entre les deux périodes à savoir une période « pré-covid » et une période pendant la pandémie.

- *Pollution atmosphérique :* évolution de la pollution atmosphérique entre les deux périodes à savoir une période « pré-covid » et une période pendant la pandémie.

- *Bien-être et santé :* conséquences directes sur le bien-être des individus et leur santé, en période « pré-covid » et pendant la pandémie.

Tout au long de cette partie de notre recherche nous avons montré dans quelle mesure la réduction du nombre de vols, en raison de la pandémie de la covid 19, a un effet sur l'habitat environnant Genève Aéroport. Afin de vérifier notre hypothèse, nous avons comparé chaque indicateur entre les deux périodes considérées : une période « pré-covid » et une période se déroulant en pleine pandémie. Nous avons utilisé ce modèle de comparaison pour chaque indicateur. Premièrement, nous avons expliqué que la réduction du nombre de vols a été perçue par notre échantillon. À partir de ce constat nous avons montré que la pollution sonore a un effet sur l'habitat environnant à GVA et qu'une différence notable entre les deux périodes considérées a été explicitée. Puis, nous avons expliqué que ce constat est le même pour la pollution atmosphérique. Néanmoins, nous avons relevé le fait que notre discussion concernant l'effet de la pollution atmosphérique sur les habitations a été plus nuancée que pour les deux sections précédentes étant donné que la pollution atmosphérique n'est que difficilement perceptible par notre échantillon. Cependant, nous avons été en mesure de vérifier notre hypothèse en affirmant que la pollution atmosphérique a bel et bien un effet sur l'habitat environnant à Genève Aéroport. Finalement, nous avons discuté des effets sur la santé et le bien-être en comparant deux périodes. À l'image de la pollution sonore, nous avons relevé une différence notable entre les deux périodes et avons conclu à une forte influence de la réduction du nombre de vols sur la santé et le bien-être de notre échantillon. Ainsi, tous nos indicateurs

ont été vérifiés et présentent des tendances à la baisse (ressenties par notre échantillon) : baisse du nombre de vols, baisse de la pollution sonore ainsi qu'atmosphérique et baisse des effets néfastes sur la santé et le bien-être des enquêtés.

Pour toutes ces raisons, nous pouvons affirmer que notre hypothèse selon laquelle *la réduction du nombre de vols, en raison de la pandémie de la covid 19, a un effet sur l'habitat environnant l'aéroport international de Genève en termes de pollution atmosphérique et sonore ainsi que sur le bien-être des habitants* est vérifiée.

Finalement, il est important de noter que les interlocuteurs ne remettent pas en question le rôle économique que possède Genève Aéroport pour le canton. Au contraire, une grande majorité discute d'un aéroport ayant fortement participé à la prospérité de la région. La nécessité de GA n'a jamais été remise en question lors de nos entretiens, néanmoins, la nécessité des vols de type « low-cost » a elle été remise en question à de nombreuses reprises, notamment pour les vols après 22h00. Nous remarquons, dans l'ensemble de nos entretiens, l'importance d'avoir un aéroport international à Genève mais nous observons aussi que son développement semble être démesuré (durant les quelques dernières années) au vu des enjeux liés à la problématique du réchauffement climatique ainsi que celle des riverains. Afin de mieux comprendre si cette situation, avec moins de vols par jour, moins de pollutions, moins d'impacts sur le bien-être et la santé des riverains, etc… va perdurer ou non, nous pouvons dès à présent discuter de notre deuxième partie de recherche. À savoir comment les acteurs de la Genève internationale ont repensé leur mobilité durant cette période et si cette réadaptation va s'inscrire sur le long terme ou non, en abordant notamment l'impact que cette réadaptation peut avoir sur l'activité de Genève Aéroport.

8. Deuxième partie

8.1 Introduction

La première partie de notre travail a largement couvert les conséquences de l'aviation sur l'environnement genevois, notamment en termes de nuisances sonores, de pollution atmosphérique, de bien-être et de santé. Nous avons montré qu'avec la pandémie, le secteur aéroportuaire a été fortement impacté, non sans conséquence sur l'environnement et les personnes exposées aux différentes nuisances explicitées, par le biais d'une multitude d'entretiens semi-directifs. Sur la base de ce constat, nous nous demandons alors dans quelle mesure cette situation avec moins de vols par jour et donc moins de pollution et moins de nuisances puisse s'inscrire sur le long terme. Le cas échéant, alors nous souhaitons aussi comprendre dans quelle mesure, par le biais de certaines alternatives à l'avion notamment. C'est sur cet aspect que notre regard se porte à présent. Dans cette section nous allons nous concentrer uniquement sur les alternatives mises en place et tenter d'expliquer si oui ou non le trafic aérien retrouvera les tendances d'antan et dans chaque cas nous tenterons d'expliquer pourquoi. Cette partie de notre travail s'organise de la même manière que la précédente : nous avons mené plusieurs entretiens qui viennent soutenir notre analyse. Ces entretiens semi-directifs ont été organisés avec des acteurs jugés forts et exerçant une influence sur la problématique étudiée. Nous avons choisi de discuter avec certaines entreprises internationales et organisations internationales dépendant fortement des voyages pour différentes raisons. Nous avons aussi discuté avec certains représentants de l'aéroport de Genève, afin d'avoir un avis plus nuancé sur la question. Les grands thèmes abordés sont discutés un par un, pour chacun d'entre eux nous tentons aussi de répondre aux dernières hypothèses explicitées.

Nestlé a récemment fait part de sa volonté de réduire ses déplacements en avion, politique mise en place en amont de la pandémie, avec une réduction de 35% de leurs voyages entre 2013 et 2019, notamment grâce au développement des technologies de communication (La Tribune de Genève, 2021a). Cette volonté de réduire les déplacements nécessitant l'avion est aussi partagée par des institutions académiques telles que l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne et de Zürich qui expriment de nouvelles résolutions quant aux voyages en avion et sont désireuses de réduire sévèrement leurs déplacements nécessitant ce mode de transport (Ibid., 2021). L'EPFZ explique à ce sujet avoir : « diminué les voyages, pour notre établissement, de 10% en 2019, par rapport à l'ensemble de la période de référence 2016-2018 » (cité dans La Tribune de Genève, 2021a : 1). D'autres entreprises suisses, telles que Crédit Suisse, Lonza, UBS, ABB, Novartis, etc… envisagent aussi de réduire leurs voyages en avions (La Tribune de Genève, 2021b). La pandémie semble alors être un accélérateur à ces différentes résolutions. Cette tendance est-elle confirmée par d'autres entreprises, multinationales, organisations internationales, etc… ? Afin de mieux nous en rendre compte nous nous sommes entretenus avec différents acteurs de la Genève internationale courant mai et juin 2021. Notons que ces entretiens ont été réalisés soit par visioconférence, soit par téléphone étant donné la situation sanitaire.

Le critère principal de sélection des entreprises, organisations internationales, etc… interviewées est le fait de se déplacer en avion depuis et vers l'aéroport international de Genève, indépendamment de la fréquence, et d'avoir une partie importante de leurs activités dans la région de la Suisse romande. De cette manière, nous avons un échantillon de neuf acteurs, nous

avons adopté une méthode de type qualitatif et réalisé des entretiens semi-directifs. Notons que tous les entretiens sont anonymisés, nous avons donc utilisé des tournures de phrase afin de décrire l'activité de l'entreprise au lieu de la citer nominativement. Effectivement, le but de cette étude est de dégager une tendance générale vis-à-vis de notre question de recherche ainsi que de nos différentes hypothèses et non pas d'expliquer les stratégies utilisées par les entreprises de manière spécifique. De plus, il est important de noter que parmi cet échantillon se trouvent des acteurs directs de Genève Aéroport, il était indispensable pour nous d'obtenir en point de vue « interne » à l'aéroport. Pour rappel, nos différentes hypothèses sont les suivantes :

H2a : La pandémie de la covid 19 a un effet sur le développement du télétravail en Suisse

H2b : Le télétravail a un effet sur la réduction du nombre de voyages par avion des entreprises et organisations internationales concernant le travail

H3 : Le train, à la suite de la pandémie de la covid 19, est devenu une alternative forte à l'avion

H4 : La mise en place de politiques publiques restrictives à l'encontre du secteur aéronautique aura un effet sur le nombre de vols journaliers à l'aéroport international de Genève

H5 : La pandémie de la covid 19 a un effet sur le long terme concernant les comportements individuels vis-à-vis des voyages nécessitant l'avion

Afin de construire notre échantillon, nous avons pris contact avec une multitude d'acteurs, le plus souvent par courriel, téléphone ou directement sur leur site web. Il est important de noter qu'une grande partie des prises de contact réalisées n'ont pas abouti. Néanmoins, nous sommes parvenus à entrer en contact avec un nombre d'acteurs relativement conséquent. Les principales caractéristiques des établissements ayant répondu à notre demande peuvent être résumées dans le tableau suivant. Notons que les établissements 6, 7 et 8 sont des acteurs directs de l'aéroport international de Genève.

Figure 37 - Domaine d'activité des établissements

	Établissement 1	**Établissement 2**	**Établissement 3**	**Établissement 4**	**Établissement 5**
Domaine	Programme de l'ONU	Institution académique	Entreprise audiovisuelle	Organisation internationale	Organisation internationale non gouvernementale
Date de l'entretien	1 juin 2021	3 juin 2021	11 juin 2021	15 juin 2021	21 juin 2021

	Établissement 6	**Établissement 7**	**Établissement 8**	**Établissement 9**
Domaine	Acteur GVA	Acteur GVA	Acteur GVA	Groupe industriel
Date de l'entretien	9 juin 2021	9 juin 2021	24 juin 2021	2 juillet 2021

Dans les prochaines parties de cette étude, nous allons discuter de chaque hypothèse présentée ci-dessus. Ainsi, nous discuterons dans un premier temps de l'effet de la pandémie sur le développement du télétravail en Suisse. Puis, en lien direct avec cette hypothèse, de l'effet du télétravail sur la réduction du nombre de voyages en avion des différents établissements interviewés. Ensuite, nous discuterons du train comme alternative à l'avion, nous expliquerons aussi quel effet peut avoir la mise en place de politiques restrictives à l'encontre du secteur aérien. Finalement, nous aborderons la notion des comportements individuels vis-à-vis des voyages en avion à la suite de la pandémie de la covid 19.

8.2 Opérationnalisation – impact de la pandémie sur le télétravail et sur la fréquence de voyages des établissements

Dans cette partie, nous nous concentrons sur l'impact de la pandémie sur le développement du télétravail en Suisse. À partir de cette première analyse, nous discutons ensuite de l'impact du télétravail sur la fréquence des déplacements en avion des différents établissements considérés.

Concernant nos deux premières hypothèses, à savoir :

H2a : La pandémie de la covid 19 a un effet sur le développement du télétravail en Suisse.

H2b : Le télétravail a un effet sur la réduction du nombre de voyages par avion des entreprises et organisations internationales concernant le travail

Nous opérationnalisons l'impact de la pandémie de la covid 19 sur le télétravail en Suisse (H2a) avec l'indicateur ci-dessous :

- *Fréquence de télétravail* : évolution de la fréquence de télétravail des différents établissements entre une période se situant avant la pandémie, pendant la pandémie et après la pandémie.

À partir de cette première analyse, nous pouvons ensuite discuter de H2b, dont l'interprétation dépendra de H2a en fonction de la confirmation ou non de cette dernière. Pour H2b nous identifions les indicateurs suivants :

- *Fréquence de déplacements par avion des établissements* : évolution de la fréquence de voyages en avion des différents établissements entre une période se situant avant la pandémie, pendant la pandémie et après la pandémie.

- *Une réadaptation déjà envisagée* : politique de réduction du nombre de voyages en avion discutée avant la pandémie.

- *Une réadaptation qui ne se limite pas à nos répondants* : vision élargie des répondants d'une réadaptation qui s'applique aussi à d'autres entreprises, organisations internationales, institutions académiques, etc.

- *Des limites* : un modèle qui présente des limites d'utilisation (contact humain, raisons des déplacements et identité de l'établissement).

- *Les raisons et motivations* : les raisons sous-jacentes à une modification des politiques entrepreneuriales vis-à-vis des voyages professionnels en avion.

- *Effet rebond* : risque d'une reprise plus importante qu'en période pré pandémique en lien avec la littérature :

Afin de vérifier l'hypothèse H2a, il faut que les différents indicateurs présentent une évolution (à la hausse) entre la période se situant avant la pandémie et celle se situant pendant la pandémie et que cette tendance à la hausse se confirme pour une période post pandémique. En d'autres termes, notre hypothèse ne peut être confirmée que si, à partir du discours des enquêtés, cette tendance à la hausse semble s'inscrire sur le long terme. Dans le cas contraire, notre hypothèse ne pourra pas être confirmée. Afin de vérifier l'hypothèse H2b, il faut que le premier indicateur présente une évolution (à la baisse) entre la période se situant avant la pandémie et celle se situant pendant la pandémie. De plus, et à l'aide des indicateurs suivants ainsi que sur la base du discours des répondants, il faut que ce changement s'ancre sur le long terme. Notons aussi que chacune des hypothèses explicitées ci-dessus seront analysées selon les techniques de Dépelteau (2011) et Saldaña (2013).

Par ailleurs, il est important de noter à ce stade de notre recherche que nous avons réalisé des entretiens individuels, donc à un niveau « micro ». Or, notre hypothèse discute d'un niveau « méso », à savoir le comportement des établissements soumis à notre enquête. Néanmoins, et malgré cette différence de niveau d'étude, les individus ayant répondu à notre requête et nos questions possèdent une vue d'ensemble conséquente de l'établissement, voire occupent un poste discutant directement des différentes questions liées à notre thématique. Pour cette raison, la plupart du temps les interlocuteurs répondent au nom de l'établissement (anonymisé) et non de manière personnelle. Lorsque c'est le cas, nous le préciserons systématiquement afin d'éviter tout biais d'interprétation et de compréhension pour le lecteur et la lectrice. Cette précision faite nous pouvons à présent nous concentrer sur le codage des entretiens concernant nos hypothèses H2a et H2b.

Figure 38 - Système de codage – H2a, impact de la pandémie sur le développement du télétravail en Suisse

Code 2a.1	Impact de la pandémie sur le développement du télétravail = fréquence de télétravail avant la pandémie
Code 2a.2	Impact de la pandémie sur le développement du télétravail = fréquence de télétravail pendant la pandémie
Code 2a.3	Impact de la pandémie sur le développement du télétravail = fréquence de télétravail après la pandémie

Figure 39 - Système de codage – H2b, impact de la pandémie sur le nombre de voyages des organisations internationales et entreprises

Code 2b.1	Impact de la pandémie sur le nombre de voyages = fréquence de voyages avant la pandémie
Code 2b.2	Impact de la pandémie sur le nombre de voyages = fréquence de voyages pendant la pandémie
Code 2b.3	Impact de la pandémie sur le nombre de voyages = fréquence de voyages après la pandémie
Code 2b.4	Impact de la pandémie sur le nombre de voyages = une réadaptation déjà envisagée
Code 2b.5	Impact de la pandémie sur le nombre de voyages = une réadaptation qui ne se limite pas aux répondants
Code 2b.6	Impact de la pandémie sur le nombre de voyages = les limites du modèle
Code 2b.7	Impact de la pandémie sur le nombre de voyages = les raisons et motivations
Code 2b.8	Impact de la pandémie sur le nombre de voyages = effet rebond et risque d'une reprise plus importante qu'en période pré pandémique

Le cadre opérationnel de nos deux premières hypothèses étant posé, nous pouvons dès à présent nous concentrer sur l'analyse de ces dernières.

8.3 Pandémie et télétravail

Dans cette partie de notre recherche nous allons nous concentrer sur le discours des différents enquêtés afin de vérifier ou non nos hypothèses. Nous discuterons dans un premier temps de notre hypothèse H2a, à savoir :

H2a - La pandémie de la covid 19 a un effet sur le développement du télétravail en Suisse.

Afin de tester notre hypothèse et à l'image du codage décrit ci-dessus, nous discuterons dans un premier temps de la fréquence de télétravail des établissements et ce pour une période pré pandémique. Puis, nous expliquerons dans quelle mesure la fréquence de télétravail de ces différents établissements a été modifiée durant une période s'inscrivant en pleine pandémie. Finalement, nous tenterons de comprendre quelle sera la fréquence de télétravail des établissements soumis à notre enquête et ce pour une période post pandémique. Nous nous efforcerons de savoir si l'augmentation (ou non) du télétravail sera conservée par les différentes organisations internationales, entreprises, etc… dans les années à venir afin de faciliter l'analyse de notre hypothèse H2b. Nous pouvons dès à présent nous plonger dans le discours des différents enquêtés.

Une pratique marginalement exercée avant la pandémie

Pour une période s'inscrivant avant la pandémie de la covid 19, la plupart des établissements soumis à notre enquête nous font part d'un modèle de télétravail envisagé, discuté et pratiqué pour certains. Certains établissements nous expliquent que le télétravail était déjà exercé au sein de leur organisation, entreprises, etc… :

> *« (…) ouais nous on faisait déjà beaucoup d'entretiens d'embauche par Skype » (Établissement 4, 2021)*
>
> *« (…) nous on avait du travail à distance pour 20% » (Établissement 4, 2021)*
>
> *« Quand on est passé officiellement au télétravail à 100% le 31 mars 2020 moi je crois qu'au moins 20 à 22% de mon effectif était déjà en télétravail » (Établissement 5, 2021)*
>
> *« Écoutez le télétravail on était déjà très équipé avant parce qu'on en faisait déjà, y'a quelques années on a transformé nos bureaux, donc on a cassé les murs, on est vraiment en open space flex, donc on a plus de place de travail propre, donc c'est vrai qu'on est passé de 3 étages à 2 étages sans réduire le personnel, donc ça c'est vraiment accompagné par une journée de home office que chacun pouvait prendre quand il voulait pour ne pas tous être au bureau justement. Si vous passez de 3 étages à 2 au bout d'un moment vous devez quand même faire en sorte que tout le monde ne soit pas au bureau au même moment, donc il y avait cette mesure-là, on était déjà équipé on avait installé Teams et tous les outils de télétravail avant la pandémie justement pour faire du télétravail, on était déjà bien équipé » (Établissement 9, 2021)*

Ainsi, nous remarquons que pour certaines institutions, le télétravail était déjà pratiqué mais souvent marginalisé. En effet, le télétravail ne représentait, avant la pandémie, qu'une faible part de toute l'activité des employés. Les raisons de cette pratique sont nombreuses, nous y reviendrons lorsque nous analyserons l'impact du télétravail sur la réduction du nombre de

voyages effectués. Aussi, certains établissements basés à Genève recrutent à l'étranger, raison pour laquelle leurs employés effectuent du télétravail :

> *« Et comme on est dans un système ici, à Genève, qui est très difficile de recruter des talents en dehors de la Suisse ou ceux qui ont un permis pour travailler en Suisse, déjà depuis 2016, 2017 on est en train de penser si jamais le talent que je veux aujourd'hui il s'appelle Jeremy, il habite à New York ou il habite à Addis Abeba. Il y a aucun moyen que je puisse lui prendre un permis de travail donc je l'engage là où il est et on se débrouille pour qu'on travaille ensemble à distance » (Établissement 5, 2021)*

Nous pouvons, à ce stade de notre discussion, noter que d'autres entreprises et organisations internationales envisageaient le télétravail comme nouveau mode de fonctionnement, mais qu'il n'était pas encore pratiqué :

> *« Disons que la pandémie à accélérer une tendance qui était déjà amorcée depuis 2 ou 3 ans dans le domaine de la virtualisation de l'espace de travail, dans le domaine de l'espace de travail digital où on n'est pas forcément obligé d'être dans un espace physique notamment le bureau pour travailler, pour collaborer » (Établissement 1, 2021)*

Cette tendance amorcée et présentée par cet établissement n'était pas encore pratiquée. Néanmoins, la volonté de l'établissement de mettre un tel système en place est très forte et la mise en place de ce système a connu une forte accélération en raison de la pandémie. Certains établissements pratiquaient déjà le télétravail en période pré pandémique de manière marginale et sporadique la plupart du temps. D'autres ne semblent pas pratiquer le télétravail mais leurs volontés de développer un tel système se font fortement ressentir et ont été confirmées par la pandémie comme nous allons l'expliquer dans la prochaine section.

> ***On est passé de 20% à 80%, puis à presque 100%, du 31 mars 2020 au 30 avril 2020 (Établissement 5, 2021)***

La donne a radicalement changé pendant la pandémie, avec une augmentation sans précédent du télétravail :

> *«Essentiellement selon deux grandes lignes, il y a la première grande ligne c'est du travail à la maison donc une présence très limitée et pratiquement nulle au bureau ce qui a nécessité la virtualisation des réunions, des rapports entre staff, des rapports entre les équipes, des rapports régionaux et même des rapports entre les régions et les sièges et on s'est remis à utiliser ou plutôt on a boosté pratiquement du jour au lendemain l'utilisation des technologies de l'information notamment de point de vue communication et collaboration pour permettre aux staffs de continuer à travailler depuis leur domicile, ça c'est la première grande ligne. La 2ème grande ligne est au niveau du siège, ce qui ponctue la vie d'entreprise du XXX ce sont notamment les conférences, les grandes conférences qui sont répétitives à travers l'année et qui se passaient normalement dans des grands centres de conférences à Genève ou ailleurs et cette partie-là aussi devait être virtualisée » (Établissement 1, 2021)*
>
> *« (…) y'a eu une adaptation technologique c'est-à-dire trouver des solutions pour que les gens puissent quand même se parler je pense par exemple dans le cadre*

des partenariats de recherche où les gens ont des partenariats avec des équipes de recherche dans d'autres pays il faut quand même se parler donc là y'a eu le développement des visioconférences, de ZOOM, sur lequel on aujourd'hui ou sur d'autres trucs. Donc là on a développé, on a acheté des licences, distribué du matériel, renforcé l'apprentissage pour le personnel de comment fonctionnent ces différentes choses » (Établissement 2, 2021)

« (…) on est passé de 20% à 80%, puis à presque 100%, du 31 mars 2020 au 30 avril 2020 en un mois plus ou moins, on a adapté tous nos systèmes de contact social, en utilisant les tablettes, les téléphones, les écrans pour faire des enquêtes sociales, on a établi les Google Drive et tous les drive et les clouds du monde pour mettre des documents consultables par et pour tout le monde, vérifiables et échangeables par tout le monde et moi je crois si on a commencé à faire cet effort… maximum fin mars ou à la mi-mai on était déjà prêts à 90% » (Établissement 5, 2021)

Ces quelques extraits sont significatifs de la situation de la totalité de notre échantillon, caractérisé par une augmentation en termes de télétravail pour une période s'inscrivant en pleine pandémie, à savoir à partir de fin mars 2020. Nous remarquons l'augmentation des visioconférences comme moyen alternatif au travail en présentiel, solution discutée dans notre revue de la littérature (Godard et Morris cité dans Cairns et al., 2004). Nous reviendrons sur ce point dans la prochaine partie de notre travail lorsque nous discuterons de notre hypothèse H2b.

Ainsi, le travail en présentiel a été considérablement diminué voire totalement arrêté en raison des directives du Conseil Fédéral notamment. Il est intéressant de relever que cette réadaptation, en quelque sorte « forcée », sous l'effet de la contrainte en raison de la pandémie, fonctionne plus ou moins bien selon le type de travail à effectuer et les moyens à disposition :

« (…) on a la chance d'être une institution qui a quelques moyens financiers quelques moyens technologiques qui a pu mettre en place ce qu'il fallait notamment en achetant des licences rapidement, en équipant les personnes qui avaient besoin d'être équipées en équipant les salles aussi, donc on a pu participer à cette transition qui était assez global » (Établissement 2, 2021)

« (…) quand vous faites du virtuel mondial, vous ne pouvez pas servir tous les horaires, donc en gros la plupart des réunions ont lieu l'après-midi de 14h00 à 18h00 parce que ce sont les horaires communs et du coup il y avait une multiplication de ces réunions. Au lieu de faire une journée entière vous devez faire 2 demi-journées » (Établissement 5, 2021)

« Elle fonctionne très bien de l'avis des utilisateurs, de l'avis des dirigeants du XXX, elle a bien fonctionné on s'est bien adapté (…) Ce qu'il faut savoir aussi c'est que la partie virtuelle est une route à deux voies, c'est-à-dire que nous on a pu communiquer entre nous virtuellement au niveau du staff et au niveau de la collectivité c'est-à-dire des conférences, etc… parce qu'on en avait les moyens. Demain si on a besoin de parler à tel ou tel autre gouvernement à tel ou tel autre partenaire local et que si c'est ces éléments gouvernementaux ou les partenaires locaux n'ont pas les moyens de la communication virtuelle donc forcément ça nous force à revenir ou à maintenir les relations des contacts directs indépendamment de l'attrait de l'une ou de l'autre solution » (Établissement 2, 2021)

La mise en place du télétravail nécessite la mise en place de nouveaux moyens technologiques qui ne sont pas forcément à la portée de tous. Aussi, elle génère une forme de lassitude et de fatigue vis-à-vis des vidéoconférences notamment (Établissement 4, 2021). Par ailleurs, ce modèle semble avoir ses limites et ne peut donc pas remplacer totalement le travail en présentiel :

> *« Donc d'un côté on a vraiment découvert les vertus du virtuel mais il y a des limites » (Établissement 5, 2021)*

> *« Dans certains cas ça marche pas en virtuel parce que déjà voyez vous avez des gens qui se sentent écoutés, espionnés, et ça se sont des réunions de très haut niveau qui doivent vraiment rester confidentielles. Le virtuel n'est pas la réponse à tout. » (Établissement 5, 2021)*

Malgré ces quelques difficultés et limites, notre échantillon dans son entièreté présente une adaptation qui fonctionne très bien, la pandémie semble alors être un accélérateur à l'adoption du télétravail :

> *« C'est clair que la pandémie a été un accélérateur assez important, il n'en demeure pas moins que des raisons pandémiques restent des raisons négatives et puis de point de vue humain il faut absolument éviter la sensation d'être puni quelque part » (Établissement 5, 2021)*

> *« (…) la pandémie elle a boosté, elle a donné un grand coup d'accélérateur sur des nouveaux modes de travail qu'il n'y avait peut-être pas ou du moins pas dans la même ampleur avant » (Établissement 3, 2021)*

Si la pandémie s'est avérée être un accélérateur pour l'adoption du télétravail par notre échantillon, il est légitime de se demander si cette tendance se confirmera dans les années à venir, c'est-à-dire un taux de télétravail probablement plus élevé après la pandémie qu'avant la pandémie.

Une réadaptation sur le long terme ?

La pandémie semble avoir induit un changement qui est destiné à perdurer sur le long terme. Afin de mieux nous en rendre compte nous pouvons nous plonger dans le discours des établissements :

> *« Pour que les changements, qui maintenant sont ancrés, qui soient vraiment structurels dans le domaine des entreprises et des institutions je crois qu'il y a une partie des choses qu'on va clairement plus faire comme avant ou plus autant » (Établissement 2, 2021)*

> *« Oui je pense, oui. Après je suis pas devin mais je pense qu'il y a un vrai changement, en tout cas chez nous, je sais pas dans les autres entreprises que vous avez contacté comment ils voient les choses, mais en tout cas chez nous je pense qu'il y a un vrai changement, disons qu'il y a un coup d'accélérateur qui a été donné par cette pandémie, y'a des effets correcteurs qui font se faire sentir hein mais je pense que globalement on a passé un cap. Et ma conviction c'est qu'on va pas revenir à la situation telle qu'on la connaissait avant » (Établissement 3, 2021)*

« Non je pense qu'on retrouvera jamais cette activité en pré pandémie, ça sera remplacé par d'autres choses, vraiment je le pense » (Établissement 4, 2021)

Nous assistons, en quelque sorte, à un changement structurel des pratiques liées au travail en présentiel :

« (…) là-dessus je pense qu'il y a une évolution quoi, on disait que c'était pas possible de remplacer des réunions en présentiel par des vidéoconférences et puis après avoir dit ça ben tout le monde l'a fait quoi » (Établissement 7, 2021)

« (…) nous on s'est vraiment complètement réorganisé de façon virtuelle et je pense que ça a été un grand progrès hein et je suis persuadée qu'il y a des gens qui voudront garder certains aspects » (Établissement 4, 2021)

« D'un autre côté est-ce qu'on a besoin de se voir tout le temps pour une réunion une fois par semaine, ou est-ce qu'on peut dire on reste en télétravail ? Et on discipline l'organisation, et ça, c'est mon modèle préféré, encore au moyen terme, au lieu de se voir tous les mois ou toutes les 2 semaines dans un meeting room derrière moi ou quelque chose comme ça, chacun reste où il est » (Établissement 5, 2021)

« (…) mais je pense qu'au niveau professionnel je pense honnêtement que ¾ va rester en digital, parce qu'on a les outils on a maintenant cette culture aussi parce qu'avant on l'avait pas du tout ! » (Établissement 9, 2021)

Si cette vision est largement partagée par l'ensemble de notre échantillon, des voix discordantes subsistes :

« Je pense qu'il est trop tôt que pour s'exprimer comme j'ai dit, on voit se dessiner un tout petit peu les grandes lignes, ce n'est pas simplement une question de technologie, ce n'est pas simplement une question d'espace de travail, c'est surtout une question de changement de mentalité, de changement de façon de travailler, est-ce que les gens d'aujourd'hui sont prêts à embrasser ce changement, en supporter les conséquences autant positives que négatives ? C'est un travail sur le long terme, c'est un travail sur la durée qui ne va pas se faire par décret, qui va se faire avec le consentement du staff. Ce consentement est mesuré à travers des sondages, ils ont été faits par rapport au souhait du staff de rester à la maison ou bien de revenir au bureau, revenir au bureau dans quelle mesure, dans quelle fréquence, etc… donc c'est des discussions qui sont toujours en cours » (Établissement 1, 2021)

« (…) la pandémie a accéléré cette tendance oui mais à ce stade on ne sait toujours pas si cette tendance va devenir la nouvelle norme » (Établissement 1, 2021)

« (…) c'est une tendance qui pointe le bout de son nez. Est-ce que c'est une tendance qui va se confirmer, le court terme nous le dira parce que les discussions sont toujours en cours » (Établissement 1, 2021)

Cette vision contrastée vient à l'encontre des discours des autres établissements. Il est cependant très intéressant de noter que cette « nouvelle norme » puisse ne pas forcément être la norme dans les années à venir et que des discussions autour de l'adoption de ces pratiques sont encore en cours. De plus, nous pouvons relever le caractère inédit et récent de cette réadaptation comme facteur majeur d'incertitude quant à l'adoption du télétravail dans les années à venir.

Néanmoins, il s'agit du seul acteur présentant cette vision nuancée. Par ailleurs, l'établissement considéré semble tout de même enclin à ancrer ces nouvelles pratiques bien qu'il ne nous en fasse pas part directement. Effectivement, à plusieurs reprises la personne interviewée nous explique que ce modèle était déjà envisagé avant la pandémie et que beaucoup de discussions étaient en cours pour l'adoption de nouveaux modèles de travail, avec une réorganisation de l'espace de travail par exemple.

En somme et malgré une vision quelque peu contrastée en dernière partie de notre explication ci-dessus, nous observons une augmentation du télétravail entre une période se situant avant la pandémie et après la pandémie et ce pour la quasi-totalité de notre échantillon. En effet, ces nouvelles pratiques semblent s'ancrer de manière durable dans les stratégies futures des différents établissements étudiés. De plus, tous les domaines (médias, organisations internationales, institutions académiques, etc…) ayant répondu à notre enquête présente une volonté d'augmenter leur part de télétravail. Pour ces raisons, notre hypothèse H2a selon laquelle *la pandémie de la covid 19 a un effet sur le développement du télétravail en Suisse* est confirmée. Il nous est aussi important de noter que dans cette partie, nous n'avons pas abordé les raisons qui poussent les entreprises, organisations internationales, etc… à repenser leur modèle de travail. Nous n'avons pas non plus discuté d'un effet rebond, ni même des relations sociales et contacts humains qui sont des éléments importants à considérer afin de mieux comprendre le phénomène d'adoption ou non du télétravail. Nous avons volontairement omis ces éléments car nous souhaitions effectué une analyse de discours focalisée uniquement sur l'augmentation ou non du télétravail entre une période se situant avant la pandémie et une période se situant après la pandémie, en omettant donc les éléments présentés ci-dessus. Tous ces éléments sont pris en compte dans la section suivante, lorsque nous discutons de l'impact du télétravail sur la réduction du nombre de vols, partie la plus importante de notre recherche. Section autour de laquelle nous allons à présent discuter.

8.4 Télétravail et mobilité par avion

L'hypothèse H2a étant confirmée, nous pouvons à présent nous concentrer sur l'hypothèse H2b, à savoir *le télétravail a un effet sur la réduction du nombre de voyages par avion des entreprises et organisations internationales concernant le travail*. À l'image de la partie précédente de notre analyse, nous discuterons dans un premier temps de la fréquence de voyages en avion des établissements et ce pour une période pré pandémique. Puis, nous expliquerons dans quelle mesure la fréquence de voyages pour le travail de ces différents établissements a été modifiée durant une période s'inscrivant en pleine pandémie. Dans cette partie nous discuterons des alternatives mises en place afin de répondre aux besoins d'échanger, discuter, etc… des organisations internationales, entreprises, etc. Ensuite, nous tenterons de comprendre quelle sera la fréquence de voyages des établissements soumis à notre enquête et ce pour une période post pandémique. Nous nous efforcerons de savoir si l'augmentation (ou non) des moyens alternatifs développés en période de pandémie sera conservée par les différentes organisations internationales, entreprises, etc… dans les années à venir. Pour cette partie nous tenterons de comprendre si un tel modèle était déjà envisagé avant la pandémie et si d'autres entreprises, sur la base du discours des répondants, vont aussi repenser leur mobilité. Nous tâcherons aussi d'analyser les motivations, les limites, etc… qui peuvent pousser les établissements à revoir leur modèle de déplacement ou non. Nous devons noter que pour cette partie de notre discussion, nous considérons aussi le point de vue des acteurs de Genève Aéroport, à savoir une compagnie aérienne, une entreprise spécialisée dans les services aéroportuaires et un autre acteur de l'aéroport. Ainsi, ces derniers auront une vision se situant plus au niveau de « l'offre » tandis que les entreprises, organisations internationales et autres acteurs forts de la Genève internationale possèdent une vision au niveau de la « demande ». Finalement, nous tenterons d'expliquer si nous nous confronterons, ou non, à un effet rebond comme discuté dans la revue de la littérature. Nous pouvons dès à présent nous plonger dans le discours des différents interlocuteurs avec la fréquence de voyages des établissements avant la pandémie.

Une « fréquence des voyages assez prononcée » (Établissement 1, 2021) avant la pandémie

Notre grille d'entretien avait pour but d'observer une certaine évolution entre les différentes périodes étudiées. Nous commencions par poser la question « *si vous deviez quantifier la fréquence avec laquelle les employés de l'entreprise prennent l'avion, qu'est-ce que vous me diriez ?* ». De cette manière nous pouvions obtenir une vue d'ensemble de la fréquence de voyages de l'établissement et ce avant la pandémie. En voici quelques réponses :

> *« On a fait plus ou moins 6000 tonnes équivalent CO_2 en 2019, on est en train de calculer 2020, on va être globalement certainement autour des moins 70%, moins 80% sur 2020 par rapport à 2019. On a géré 15'000 segments de vols, je peux vous le confirmer par mail, donc segment de vols ça veut dire que si vous faites un Genève – Paris, Paris - New York, New York – Paris, Paris - Genève ça fait quatre segments, on doit être grosso modo effectivement autour des 6000/8000 vols » (Établissement 2, 2021)*

> *« (…) donc vous avez 220 voyages juste pour les assemblées et ça c'est que le staff c'est pas ceux qui viennent à nos meetings donc le staff c'est même pas 10% du total. Après c'est pas des voyages qui se font depuis Genève les autres, mais donc y'a*

ça et ensuite vous avez toutes les équipes donc on a les équipes de Vienne, youth, human right, health, etc… qui voyagent toute l'année et je pense que c'est un budget faut ajouter encore 100'000, en nombre de billets je pense, au pifomètre, il y a encore 80 billets en plus, en plus des 220 que je vous ai dit donc 300 en tout » (Établissement 4, 2021)

« (…) moi je dirais les 10 personnes auraient, une moyenne de 7 à 10 voyages par an, moi je crois que c'est une bonne moyenne, ce n'est pas les années folles en tant que tel moi je pense en 2019 mais il y a eu des années comme 2015, 2017 ou la cadence, elle est plus grande. Chaque personne pouvait faire une moyenne de 1,2 voyages par mois. Donc on est dans une fourchette entre 75 et 120 voyages par an pour une dizaine de senior managers et middle managers pour mon organisation » (Établissement 5, 2021)

Nous remarquons assez aisément que les établissements possèdent tous une fréquence de voyages conséquente. Notons que ces voyages sont effectués pour une quasi-majorité depuis l'aéroport international de Genève. Lorsque ce n'est pas le cas, étant donné que certains établissements possèdent des sièges dans d'autres villes du globe, nous le précisons afin de ne pas biaiser notre discussion. Certains établissements n'étaient pas en mesure de nous donner des données exactes sur leur fréquence. Lorsque c'était le cas, l'information nous était donnée de manière qualitative :

« La fréquence des voyages est quand même assez prononcée » (Établissement 1, 2021)

Tous les établissements considérés effectuent donc des voyages depuis l'aéroport de Genève et ce avec une fréquence pouvant varier d'un établissement à l'autre. À ce propos, un représentant de l'aéroport de Genève nous explique que ces voyages d'affaires représentent une part importante du marché à Genève :

«Ouais ouais, ¼ sachant que c'est toujours difficile à distinguer sachant que les catégories sont toujours un peu artificielles, il y a des gens qui voyagent et pour affaires et pour loisirs, qui dans leurs loisirs tissent des relations d'affaires. On sait pas les gens pourquoi ils voyagent en fait, on sait pas… je sais pas les grands patrons de l'industrie quand ils bougent, on sait pas pourquoi ils vont quelque part. On fait des sondages bien sûr nous on sait ça avec des enquêtes et donc on interroge un certain nombre de personnes qui nous répondent ce qui nous répondent et sur cette base on arrive quand même à établir les chiffres que je vous dis à savoir que c'est à peu près plus d'un quart du marché » (Établissement 7, 2021)

Cette affirmation correspond aux différentes discussions réalisées en amont de cette partie, lorsque nous discutions de l'importance de GA pour la Genève internationale notamment.

De cette manière, nous observons que les fréquences de voyages des différents établissements sont prononcées. Cette observation est confirmée par un point de vue « interne », celui de Genève Aéroport. Nous pouvons à présent considérer une période s'inscrivant en pleine pandémie.

Une évolution décrite comme « le jour et la nuit » (Établissement 2, 2021)

Avant de nous plonger dans notre analyse, il est très important de noter que cette période se situant en pleine pandémie fait état d'une situation avec énormément de restrictions au niveau politique, principale raison d'un quasi-arrêt des voyages. Dans cette partie nous ne faisons que constater la diminution drastique du nombre de voyages des établissements. Nous tenterons de comprendre quel rôle a joué le télétravail, mis en évidence dans notre hypothèse précédente, dans la réadaptation des différents établissements. L'idée que les restrictions liées à la pandémie sont les principales raisons de l'arrêt des déplacements est explicitée dans la citation suivante :

> *« Par rapport à la pandémie il y a eu une décision de ne plus voyager, de clouer le staff au sol en attendant une amélioration de la situation pandémique donc pendant un certain temps que ce soit pour les sièges ou même pour le terrain il y avait pratiquement plus de déplacements » (Établissement 1, 2021)*

> *« Après il y avait aussi une question concernant la fréquence de voyage pendant la pandémie, encore aujourd'hui jusqu'à fin juillet on a un « international travel ban », donc on ne voyage plus, pour des questions sanitaires » (Établissement 9, 2021)*

Nous remarquons le caractère prohibitif de la pandémie sur le déplacement des employés. Afin de mieux nous en rendre compte nous pouvons nous plonger dans les réponses des différents répondants.

> *« Donc ça a eu un impact direct sur cette partie-là, donc essentiellement on peut éventuellement estimer la réduction de voyage à peu près à 90%. » (Établissement 1, 2021)*

> *« C'est massif, c'est vraiment massif, c'est vraiment le jour et la nuit c'est quasiment un arrêt (…) en fait on est vraiment sur quelque chose de massif en termes de diminution, on a quasiment arrêté de voler en 2020 » (Établissement 2, 2021)*

> *« Alors écoutez ça je dirais ça je pense il y a eu une période où y'a eu plus du tout voilà courant mars avril où c'était quasiment 0 et après ça a repris si vous voulez on a donné un ordre de priorité quand on a repris les déplacements à l'étranger euh c'est-à-dire que quand on était au milieu de la pandémie on a considérablement limité les déplacements à l'étranger » (Établissement 3, 2021)*

> *« Ah alors totale, 100%, 99% on va dire » (Établissement 4, 2021)*

Nous remarquons assez aisément que la pandémie a un effet drastique sur le nombre de déplacements des différents établissements considérés. Effectivement, la plupart des répondants nous expliquent que la fréquence de voyages a été réduite dans sa presque totalité. Nous pouvons noter que certains établissements ont tout de même continué à voyager :

> *« Écoutez, moi je dirais qu'on a divisé facilement par 10. La seule personne qui a continué à voyager, c'est moi. Donc, on a divisé carrément par dix, on est passé au très urgent » (Établissement 5, 2021)*

> *« À savoir que nous avons dans quelques opérations nos propres opérations aériennes, nos propres avions, ces liaisons se sont maintenues (…) cette partie-là ne s'est pas forcément… n'a pas forcément baissée » (Établissement 1, 2021)*

Pour cette dernière citation, il est important de noter que ces déplacements n'ont pas été effectués sur le sol suisse. Néanmoins, nous remarquons que certains employés ont continué à voyager durant cette période mais que la fréquence a diminué drastiquement, à l'image des établissements précédents. Cette diminution sans précédent a-t-elle été ressentie par les acteurs de l'aéroport de Genève aéroport (compagnie aérienne, représentant de l'aéroport, entreprise spécialisée dans les services aéroportuaires) ?

> *« L'impact sur les voyages d'affaires il s'est fait sentir tôt » (Établissement 7, 2021)*

> *« Les vols loisirs, ainsi que les vols permettant des regroupements familiaux sont actuellement beaucoup plus demandés que les vols d'affaires » (Établissement 8, 2021)*

Cette diminution a sans grande surprise été ressentie par les acteurs de l'aéroport. Par ailleurs, au sein d'une partie précédente nous avons montré qu'il y a eu un certain regain de l'activité à l'aéroport de Genève, point sur lequel notre avis se porte à présent.

Une reprise très timide

La saison estivale de 2020 présente un regain en termes d'activité à GA, regain lié à l'assouplissement des mesures restrictives concernant les voyages. Pour cette raison nous avons demandé aux différents répondants si les voyages des employés de l'entreprise, institution, organisation internationale, etc… ont repris. Voici un panel des réponses obtenues.

> *« Non c'est vraiment une baisse constante y'a pas eu vraiment de sursaut et ensuite de refermeture c'était constant » (Établissement 2, 2021)*

> *« Alors écoutez ça je dirais ça je pense il y a eu une période où y'a eu plus du tout voilà courant mars avril où c'était quasiment 0 et après ça a repris si vous voulez on a donné un ordre de priorité quand on a repris les déplacements à l'étranger euh c'est-à-dire que quand on était au milieu de la pandémie on a considérablement limité les déplacements à l'étranger » (Établissement 3, 2021)*

> *« (…) je pense qu'on a jamais complètement arrêté pour l'information parce qu'on estime que c'est voilà ça fait partie de notre mission on doit aller on doit parfois se rendre dans des zones étrangère pour pouvoir faire des sujets donc ça on a on a gardé je pense une toute petite activité qui a pris un peu plus d'ampleur à partir du mois de mai en fait je pense progressivement, on a repris quelques voyages » (Établissement 3, 2021)*

De manière générale et concernant notre échantillon, nous n'observons pas de regain des voyages durant cette période pendant laquelle les mesures restrictives liées aux voyages ont été quelque peu assouplies. Lorsqu'il y a un regain, il est très faible et concerne principalement des voyages dont la nécessité ne peut pas être discutée. Effectivement, certains voyages semblent être nécessaires et ce pour différentes raisons, nous reviendrons sur ce point dans une prochaine partie de notre analyse.

Une réadaptation inéluctable

Il est intéressant de noter comment les différents établissements se sont adaptés à cette situation, en lien avec la partie précédente, à savoir celle discutant du télétravail.

> *« En plus on essaie de travailler sur nos sites en fait à distance en fait de pouvoir commenter certains types de compétitions sportives sans être sur place, ça se prête plus ou moins bien selon le type de compétitions sportives donc chaque fois c'est une évaluation de peser les intérêts mais disons donc globalement on a réduit le nombre de personnes qu'on envoie à l'étranger pour commenter les retransmissions sportives » (Établissement 3, 2021)*

> *« À ce moment-là on a commencé à se mettre en virtuel, on a installé un studio, maintenant on en a deux. Et on a fait nos réunions du conseil du comité exécutif en ligne et donc plus de voyages » (Établissement 4, 2021)*

> *« Voilà, on a remplacé les vols, on a remplacé les déplacements, on a remplacé les meetings en personne par une combinaison de Video Conferencing, Web reporting, Google Drive et tout ça pour échanger des documents et tout » (Établissement 5, 2021)*

Ainsi, nous remarquons, en lien avec la diminution sans précédent du nombre de déplacements des établissements, que ces derniers se sont adaptés en effectuant des visioconférences, créant des studios réservés aux discussions avec d'autres pays, des lieux d'échange virtuels, etc. Cette diminution a aussi été perçue par les différents répondants ayant un point de vue se situant au niveau de l'offre, à savoir les acteurs forts de l'aéroport. De plus, cette adaptation semble bien fonctionner comme nous l'avons souligné lors de la discussion concernant notre hypothèse précédente. Cette réadaptation « forcée » va-t-elle s'inscrire sur le long terme selon les stratégies adoptées par les établissements ? Afin de mieux nous en rendre compte, nous considérons à présent une période « post pandémique » et tentons d'analyser le discours des différents répondants afin de répondre à cette question.

Une réadaptation pérenne par le biais d'alternatives

La réadaptation présentée précédemment semble s'ancrer sur le long terme si nous nous référons aux discours des établissements :

> *« (…) l'un dans l'autre on pourra pas diminuer dramatiquement le nombre de déplacements pour toutes les raisons que j'ai mentionnées mais on pourra certainement faire de gros efforts pour limiter les déplacements à l'essentiel et puis recourir au virtuel chaque fois que c'est faisable. » (Établissement 1, 2021)*

> *« (…) tout le but maintenant c'est de réussir à capitaliser sur les gains de changement qui ont eu lieu. Il y a des choses je pense qu'on fera vraiment plus, mais que les gens d'eux-mêmes ne feront même plus, faire une réunion à 5 entre Genève et Bruxelles et puis on fait déplacer ces gens, je pense que ça c'est plus ou moins fini, les gens ont compris qu'en fait par Zoom ça marchait très bien » (Établissement 2, 2021)*

> *« (…) on s'est rendu compte que c'est tout à fait possible alors c'est pas toujours idéal, c'est pas adapté à toute situation, c'est pas quelque chose qu'on doit systématiser de manière absolue mais on se rend compte que dans beaucoup de situations on peut*

faire les choses à distance on peut se passer les déplacements c'est tout à fait possible et ça marche plutôt bien. » (Établissement 3, 2021)

Les exemples sont nombreux et peuvent être retrouvés en annexe. Il est intéressant de noter ici que ces changements semblent effectivement s'ancrer sur le long terme. Les déplacements des employés seront discutés avec un regard beaucoup plus critique de la part des entreprises, institutions académiques et organisations internationales faisant partie de notre échantillon. Les différentes alternatives mises en place sont exposées à travers les citations suivantes :

« Bien sûr la virtualisation autant pour la partie individuelle au niveau de chaque staff mais aussi pour la partie collective c'est-à-dire au niveau des conférences les grandes réunions etc… nous a montré par A plus B que c'est quelque chose qui est parfaitement faisable donc on pourra envisager dans un futur proche d'amorcer ce changement relatif à cette partie-là » (Établissement 1, 2021)

« Oui moi je pense que y'aura 50% de moins de voyages. Voyez les petits voyages « je vais à Londres parce que j'ai un meeting » je pense que tout ce qui n'est pas vraiment obligatoire sera supprimé, vous voyez ? Ça à mon avis les gens ne voudront plus se déplacer pour ça, ça sera beaucoup par Zoom à mon avis, zoom ou autre chose. Donc je pense que oui, il y a un changement durable là, pas entièrement, mais sur les choses qui sont pas indispensables » (Établissement 4, 2021)

« Ça veut dire aujourd'hui on peut trouver des solutions locales, à une intervention régionale ou internationale. On peut trouver cette alternative à savoir si jamais un de mes programme coordinateur a besoin d'aller en Haïti, au Burkina Faso, au à l'Île Maurice pour voir ces orphelinas, ces institutions dans lesquels on travaille, voir les enfants parler avec les enfants, get the feeling des enfants et tout ça, cette prestation peut être remplacée par quelqu'un que nous engageons, à qui nous faisons confiance sur le terrain-même, au lieu de faire 10000 kilomètres pour arriver en Haïti, cette personne peut faire 10 kilomètres pour arriver au sud de Port-au-Prince ou au nord de Port-au-Prince. Donc on peut mettre ça en place et je crois que tous mes gens sont ouverts à ça » (Établissement 5, 2021)

Les alternatives virtuelles semblent être en bonne position pour être adoptées dans les années à venir (Coroama et al., 2012 ; Hischier et Hilty, 2012 ; Webb, 2008 ; Buttazoni, 2008). De plus, nous remarquons la volonté de certaines organisations de trouver des solutions locales, permettant aussi de réduire le nombre de voyages.

Une réadaptation structurelle voire culturelle

À de nombreuses reprises les différents établissements nous parlent d'un changement structurel et culturel qui doit être encouragé :

« (…) il faut qu'on continue à donner les moyens à nos collaborateurs et collaboratrices de participer de manière virtuelle si c'est possible, les encourager, leur donner toutes les informations nécessaires à faire des choix consciencieux, est-ce que je dois vraiment y aller, est-ce que je peux le suivre en virtuel, si je n'y suis pas en présentiel est-ce que j'y gagne ou j'y perds quelque chose et puis on travaille sur l'accompagnement de ce changement culturel (…) Pour que les changements, qui

maintenant sont ancrés, qui soient vraiment structurels dans le domaine des entreprises et des institutions je crois qu'il y a une partie des choses qu'on va clairement plus faire comme avant ou plus autant » (Établissement 2, 2021)

Nous remarquons que certaines institutions semblent encourager ce changement avec une politique d'accompagnement. Pour toutes ces raisons, la tendance est à préserver les « apprentissages » (Établissement 3, 2021) que le télétravail et les vidéoconférences, comme alternatives et développés abondamment en période pandémique, ont apporté aux différents établissements. Ces derniers semblent donc s'inscrire sur le long terme, raison pour laquelle ces différentes constatations nous laissent penser qu'il n'y aura pas autant de voyages d'affaires à l'aéroport international de Genève. Nous pouvons considérer l'avis des acteurs de l'aéroport sur cette question.

Une réduction qui n'a pas été anticipée

Les stratégies de mobilité semblent devoir évoluer vers une réduction des déplacements par avion. Les acteurs de l'aéroport, tout en partageant cette analyse, nous font part d'une vision étayée :

« Je pense qu'elle est correcte (…) tout ce qui est business probablement que là on va avoir des baisses avec des nouveaux outils de communication qui ont été adoptées par l'entreprise et qui permettent finalement de travailler à distance sans gros impact (…) Je pense les compagnies devront aussi s'adapter peut-être que les configurations de cabine sont plus les bonnes peut-être que voilà la partie ce qu'on va appeler business class ou premium peut-être en diminution en tout cas pour la business class » (Établissement 6, 2021)

« L'impact sur les voyages d'affaires il s'est fait sentir tôt et il va se faire sentir tard je pense que c'est clairement un des secteurs qui a été significativement impacté par la crise et ça je pense que c'est un des secteurs qui va se restructurer en partie même après la crise (…) Euh je crois que d'abord c'est un cas de figure qui a pas du tout été anticipé, on pensait toujours que les voyages d'affaires étaient un segment solide parce que les gens ils voyageaient pour des raisons professionnelles et donc quelque part ils pouvaient pas renoncer à ces voyages, là ils ont dû renoncer et donc ils ont dû trouver des alternatives et je pense que comme on dit souvent quand il y a une crise c'est bien de retenir ce qu'on a appris de cette crise quoi et je pense que ça fait partie des choses que les entreprises ont appris ou quelque part qu'ils ont, ça leur a donné l'idée que peut-être il peut vraiment se réorganiser pour faire moins de voyages maintenant est-ce que ça sera une réalité ou pas ? Je sais pas c'est vraiment dur à dire » (Établissement 7, 2021)

« (…) là y'a vraiment… il y a des entreprises qui ont une stratégie dans ce sens qui vise aussi à économiser le CO_2, d'autres entreprises je pense voudront au contraire, je pense à des petites entreprises, renouer les liens d'affaires donc elles vont voyager donc je dirais que y'a un peu les 2 tendances contraires quoi. Une espèce de tendance générale à la baisse et puis je pense qu'il y a une pression pour la reprise, pour rattraper toutes les opportunités de business qui ont été perdues pendant cette période je pense que c'est pas sûr… ça sera un tableau différencié je pense » (Établissement 7, 2021)

Ces acteurs « internes » se positionnant plus du côté de l'offre que de la demande semblent s'accorder sur le fait que les entreprises et autres acteurs forts de la Genève internationale se déplaceront moins dans les années à venir concernant les voyages d'affaires. De plus, si nous nous référons aux propos ci-dessus, ce cas de figure ne semble pas avoir été anticipé ni même envisagé, ce qui souligne l'idée que ce genre de voyages étaient fortement ancrés dans les politiques de mobilité des différents établissements mais qu'avec la pandémie, et donc un bouleversement important, un changement structurel et culturel semble s'opérer. Néanmoins et à l'image de la fin de la dernière citation ci-dessus, la compagnie aérienne ayant répondu à notre enquête ne semble pas être du même avis :

> *« Je ne suis pas forcément d'accord avec cette affirmation car il n'y a pas aujourd'hui d'alternatives réelles pour remplacer le transport aérien (…) les voyages d'affaires mettront sans doute plus de temps pour revenir à leur niveau de 2019 » (Établissement 8, 2021)*

Cet avis nuancé par rapport aux autres acteurs internes est intéressant à plusieurs niveaux. Premièrement, la compagnie nous explique qu'à l'heure actuelle il ne semble pas y avoir d'alternatives pour remplacer les déplacements en avion concernant le travail. Deuxièmement, elle nous laisse penser que l'activité concernant les voyages d'affaires retrouvera, à un moment donné, un taux d'activité similaire à 2019. Néanmoins, nous n'en apprenons que peu sur les raisons qui encouragent ou non les acteurs de la Genève internationale à revoir leur mobilité. Cette affirmation nous permet de nuancer notre point de vue et affirmer qu'un retour à un taux d'activité similaire à celui de 2019 est possible pour la compagnie (mais pas un objectif en soi). Il est important de noter ici que la compagnie reste tout de même dépendante des politiques d'entreprises, comme le souligne un acteur de Genève Aéroport :

> *« Maintenant elles (les compagnies aériennes) ont pas beaucoup plus d'influence que ça hein, elles sont tributaires des stratégies d'entreprise je veux dire voilà la compagnie aérienne elle va juste offrir une destination après c'est l'entreprise qui envoie ces gens ou qui n'envoie pas ces gens » (Établissement 7, 2021)*

Nous remarquons que les compagnies sont tributaires des stratégies des entreprises. Malgré tout, l'affirmation de cette compagnie aérienne, exerçant une activité importante sur le sol genevois, nous permet de nuancer notre explication et nous laisse penser qu'une reprise est possible si nous nous référons à leur propos. Cependant, nous ne pouvons réfuter notre hypothèse qui jusqu'ici s'est vérifiée auprès de tous les acteurs considérés. Il est important de noter, à l'image de la politique de Nestlé concernant les déplacements en avion de leurs employés, que cette tendance était déjà amorcée avant la pandémie.

Un modèle déjà envisagé pour certains

La volonté de réduire le nombre de déplacements effectués en avion par les entreprises, organisations internationales, institutions académiques, etc… a certes été amorcée par la pandémie et l'obligation de trouver des alternatives aux voyages aériens pour certains. Néanmoins, d'autres avaient déjà repensé leur modèle pour plusieurs raisons, élément autour duquel nous discuterons dans un prochain point de notre recherche. Les différents exemples soulignent cette idée d'un modèle déjà envisagé voire discuté :

« On a cet objectif, de toute façon on était parti sur une réduction. Maintenant on a explosé l'objectif en une années, c'est largement au-delà de tout ce qu'on voulait » (Établissement 2, 2021)

« Alors, sur les vols internationaux oui y'avait déjà une réflexion on a déjà… on avait déjà discuté de réduire les délégations qu'on envoie pour des événements internationaux, par exemple y'a des événements à Las Vegas ou à Amsterdam qui sont des grands marchés des nouvelles technologies, là on avait déjà réduit les personnes » (Établissement 3, 2021)

« Ce qu'on a fait c'est vraiment rendre notre charte de voyage plus contraignante début 2020 donc l'avion on a mis comme règle si on a un voyage en train qui dure plus de 3h30, on peut prendre l'avion, si on fait un aller-retour sur la journée on peut prendre l'avion pour éviter l'impact d'une nuitée et le prix d'une nuitée soyons honnête, et puis le train bah voilà on le prend dès le moment où on a un voyage de moins de 3h30 et on a inclus la voiture aussi, parce qu'on a beaucoup de personnes qui peuvent prendre à titre personnel, donc la voiture privée sans forcément avoir de voiture de fonction, on a dit que si le voyage était de plus de 200 kilomètres alors il fallait prendre le train et plus la voiture, ça a aussi un impact » (Établissement 9, 2021)

Nous remarquons que pour certains acteurs, cette volonté de réduire le nombre de déplacements en avion de l'établissement était déjà amorcée voire totalement ancrée (Établissement 9). La pandémie semble donc être un accélérateur conséquent à cette tendance pour les établissements qui souhaitaient déjà repenser leur mobilité et un élément déclencheur pour les autres. Par ailleurs, nous avons posé la question suivante à l'Établissement 9, ayant déjà repensé sa politique de mobilité avant la pandémie et avec une vision complètement hypothétique : *Si vous n'aviez pas repensé votre politique de mobilité est-ce que vous pensez que la pandémie aurait été un vecteur pour repenser cette mobilité ?* L'Établissement nous a répondu avec aisance et promptitude que la pandémie aurait eu un impact certain sur une réadaptation de l'Établissement dans la mesure où cette dernière n'avait pas été mise en place avant la pandémie.

Il est à présent intéressant de considérer les propos des répondants à l'égard des politiques de mobilité d'autres entreprises, organisations internationales, etc… exerçant une activité similaire.

Une réduction qui s'étend à d'autres

D'autres acteurs, exerçant une activité similaire à notre échantillon, semblent aussi revoir leur politique de mobilité concernant les déplacements en avion :

« Sûrement, les grandes organisations internationales, les NGO aussi, ils ont plus ou moins la même dynamique, la même réflexion, les mêmes mécanismes donc ce qui va se faire au XXX va forcément se faire chez l'autre. Pas forcément à 100% de la même manière ou à la même vitesse mais cette ressemblance de réaction post pandémique je pense qu'elle serait plus ou moins la même chez tous ces acteurs de la scène humanitaire » (Établissement 1, 2021)

« Tout le monde le fait , c'est pas pour rien de moi je suis dans ces dans ces différents réseaux on voit que c'est à l'agenda de tout le monde, c'est compliqué pour tout le monde, tout le monde à l'honnêteté de dire que voilà c'est pas un claquement de doigts on décide… bah justement à la différence d'une entreprise je pense où effectivement le CEO de Sanofi autre de Rolex ou de je ne sais pas quoi peut dire bon bah dès demain vous passez tous en visioconférence il y a plus de vols parce que c'est comme ça. Une université ça fonctionne pas de la même manière c'est une communauté y'a le corps professoral qui bénéficie d'une dose d'indépendance forte donc on peut pas du jour au lendemain. Toutes les institutions ont ça à l'agenda c'est évident, après chacune essaie de trouver les bonnes solutions pour y arriver sans trop brimer le travail de ses collaboratrices et collaborateurs et c'est un défi qui n'est pas simple. » (Établissement 2, 2021)

« De toute façon elles l'ont déjà repensé » (Établissement 4, 2021)

« (…) je peux imaginer que toutes les ONG en Suisse, l'ONU, etc… vont continuer sur leur rythme digital, en termes de coûts, d'impact, d'efficacité quoi » (Établissement 9, 2021)

En ces termes, nous remarquons que la souplesse de cette réadaptation n'est pas la même pour tous les établissements considérés mais qu'elle semble être envisagée par d'autres acteurs. Ainsi, cette tendance ne semble pas se limiter aux établissements avec lesquels nous nous sommes entretenus mais d'autres organisations internationales, institutions académiques, entreprises, etc… semblent aussi revoir leur politique en termes de déplacement en avion, à l'image de Nestlé, l'EPFZ, l'EPFL, UBS, Novartis, Crédit Suisse, etc… comme nous l'avons expliqué précédemment.

Néanmoins, et comme l'explique la prochaine section, tous les voyages d'affaires ne sont pas remplaçables par les vidéoconférences, les solutions locales, etc. Effectivement, un tel modèle présente des limites.

Des limites à ces nouvelles politiques de déplacement

Si les solutions virtuelles se sont avérées tout à fait adéquates, elles ont cependant des limites :

« Ce qu'il faut savoir aussi c'est que la partie virtuelle est une route à deux voies, c'est-à-dire que nous on a pu communiquer entre nous virtuellement au niveau du staff et au niveau de la collectivité c'est-à-dire des conférences, etc… parce qu'on en avait les moyens. Demain si on a besoin de parler à tel ou tel autre gouvernement à tel ou tel autre partenaire local et que si c'est ces éléments gouvernementaux ou les partenaires locaux n'ont pas les moyens de la communication virtuelle donc forcément ça nous force à revenir ou à maintenir les relations des contacts directs indépendamment de l'attrait de l'une ou de l'autre solution » (Établissement 1, 2021)

En ces termes, nous remarquons aisément que si les moyens existent sur le sol suisse, ce n'est pas forcément le cas dans d'autres pays, nécessitant alors un déplacement. Ce point est ressorti à plusieurs reprises dans nos entretiens et n'est de loin pas la seule limite au modèle virtuel. Dans le domaine de l'information et des médias notamment, la nécessité de se rendre sur le terrain semble irremplaçable :

« (…) on estime que ça fait partie de notre mandat, de notre responsabilité, de notre mission que de rendre compte et donc de nous rendre sur place si ça apporte une valeur ajoutée, en soi parce qu'on a pas aussi les correspondants sur place qui peuvent déjà sur rendre sur le site ou parce qu'il y a une vraie valeur ajoutée à être sur place parce qu'on peut rendre compte de choses qu'on pourrait pas faire si on reste ici. En fait quand vous êtes sur place, voilà vous pouvez aller interviewer des gens, vous pouvez… enfin y'a plein de choses que vous pouvez pas faire en restant ici, en Suisse quoi. » (Établissement 2, 2021)

Le besoin de se rendre sur place pour certaines raisons se fait ressentir à travers nos entretiens, principalement lié au fait que tout n'est pas réalisable depuis la Suisse. Certains voyages semblent donc être indispensables, à l'image des propos de Randles et Mander (2009) mis en évidence dans notre revue de littérature.

Le point qui est le plus ressorti à travers nos entretiens est le contact humain. Un panel d'exemples ci-dessous souligne l'idée que le contact constitue une limite à la virtualisation des conférences, réunions et autres types de voyages.

*« Donc je vous donne un exemple, aujourd'hui j'ai fait la 2e assemblée générale extraordinaire par visioconférence en mars 2021 et la première chose que le conseil de direction et l'Assemblée générale m'ont fait promettre c'est que la prochaine serait en personne. Et la prochaine ça va être en mai 2022. Ils sont très bien conscients que de point de vue travail, que de point de vue achievement, on peut faire ce qu'on doit faire de point de vue politique, géopolitique, par visioconférence, mais on peut pas se voir , ni se serrer les coudes, les mains, ni se saouler la ****** en soirée tout en se racontant des histoires banales » (Établissement 5, 2021)*

« (…) il y a un côté assez intéressant derrière des voyages, non seulement limité au voyage lui-même, à l'exposition à d'autres cultures, d'autres pays, mais surtout les rencontres humaines ce qu'on appelle le networking il est clair que l'expérience networking virtuelle n'est pas la même que l'expérience networking présentielle réelle et là on revient au considération humaine dont j'ai parlé où les gens ils ont quand même besoin de se retrouver, de se serrer la main, d'échanger des propos en live plutôt que derrière un l'écran » (Établissement 1, 2021)

« Voilà, mais c'est pas tous les jours, et quand vous avez des gros problèmes à régler du genre Corée du Nord et Corée du Sud, les gens viennent ici pour parler, vous vous rendez compte et ce sont des problèmes qui durent depuis tellement longtemps que voilà, ils sont connus, mais personne… c'est difficile de trouver une issue favorable, et les seules choses qui font la différence sont justement les rapports humains » (Établissement 4, 2021).

Ainsi, nous observons une volonté et une nécessité à se retrouver pour discuter en face à face, échanger de vive voix, continuer à avoir des « discussions de couloirs », etc… à l'image des paroles de Putnam : « according to Putnam's research, there are other desirable consequences. It is, he says, 'good to talk' face-to-face since this minimizes privatization, expands highly desirable social capital and promotes economic activity, in mutually self-sustaining ways » (Urry, 2002 : 270 cité dans Randles et Mander, 2009 : 98). Cette observation ne se limite pas aux établissements cités ci-dessus mais s'étend à tout notre échantillon. De plus, elle est

d'autant plus présente pour les organisations internationales spécialisées dans l'aide humanitaire. Le contact humain semble tout de même être le facteur le plus déterminant vis-à-vis des limites d'un modèle virtuel ou d'autres solutions discutées précédemment concernant la réduction du nombre de vols par les entreprises, organisations internationales, institutions académiques, etc. Par ailleurs, nous avons tenté de comprendre si le fait de voyager faisait partie d'une certaine identité des différents acteurs, à l'image de l'identité discutée par Büchs (2017). L'identité telle que discutée par ce scientifique se situe à un niveau micro. Nous avons cependant estimé pertinent qu'elle soit discutée à un niveau méso, au niveau des différents acteurs, afin de comprendre si l'identité d'un établissement peut être un facteur limitant à la réduction du nombre de déplacements en avion. Les quelques réponses obtenues ci-dessous nous donnent une idée par rapport à notre questionnement :

> *« Tout à fait, on peut pas le nier, on est dans l'humanitaire et on peut pas être dans l'humanitaire sans le côté humain des collègues qui sont à même de garantir ce travail humanitaire. Il y a certainement l'aspect final et c'est l'aspect le plus important du XXX c'est-à-dire de s'occuper des réfugiés s'occuper des déplacés » (Établissement 1, 2021)*

> *« Si on est vraiment très objectif quand est-ce qu'on en a besoin pour faire du bon enseignement, de la bonne recherche, est-ce que pour être une bonne université c'est nécessaire, obligatoire de se déplacer ? Certainement oui mais autant que ça non et malgré tout c'est aussi un monde qui est en train de changer c'est aussi des nouvelles générations qui voient les choses peut-être un petit peu différemment c'est aussi… l'université est totalement ouverte sur le réel, c'est elle qui en général donne les pistes pour comprendre le réel. Donc à première vue il va falloir trouver d'autres solutions pour se rencontrer, mais c'est vrai on s'est rendu compte qu'on continue à avoir besoin de liens et dans le domaine de la recherche notamment le lien il est international donc il va y avoir un « Trade off » comme on dit qui va pas être très facile à gérer mais je pense que voilà ça va évoluer gentiment » (Établissement 2, 2021)*

> *« Je pense pas que ça fasse disons c'est pas une question d'identité pour nous (…) C'est pas tellement une question d'identité mais c'est plutôt à l'aune du service public qu'on peut évaluer si effectivement un déplacement est justifié ou pas » (Établissement 3, 2021)*

> *« Ça fait partie de l'identité historique de l'organisation, parce que quand même c'est une organisation qui, il y a 97 ans, il y avait ni téléphone, ni visioconférence, ni télégramme, ni rien du tout à l'époque. Mais ça ne fait pas partie de l'ADN de l'organisation » (Établissement 5, 2021)*

Nous avons volontairement identifié plusieurs exemples car les avis divergent assez fortement selon le type d'établissement considéré. En effet, pour certains cet aspect semble être un facteur limitant, en lien avec le contact humain, tandis que pour d'autres, l'identité de l'établissement ne semble pas être un facteur limitant. Nous observons aussi un entre-deux, c'est-à-dire que le fait de voyager semble faire partie de l'identité de l'établissement mais que cette idée est quelque peu obsolète. Néanmoins et comme précisé, cet élément identitaire peut effectivement être considéré comme étant une limite aux alternatives aux déplacements et donc à l'avion. Tout de même, l'affirmation de Büchs (2017) se situant à un niveau micro ne semble pas s'appliquer à un niveau méso.

Pour toutes ces raisons et différentes limites au modèle virtuel que nous venons d'exposer, certains établissements nous ont fait part d'un modèle hybride.

Vers un modèle hybride ?

Les alternatives présentées ci-dessus semblent être des solutions envisageables dans un nombre de cas mais ne semblent pas remplacer 100% des voyages (Établissement 1, 2021). Pour cette raison certains acteurs nous parlent d'un modèle hybride :

> *« Oui forcément parce que l'expérience nous a montré qu'on peut quand même au niveau des grandes réunions, des grandes conférences il y a une alternative virtuelle mais est-ce que cette alternative virtuelle remplace à 100% et dans 100% des cas les conférences en présentiel, l'avenir nous le dira. Il y a bien sûr la tendance humaine à se retrouver donc c'est un facteur qu'on ne peut pas ignorer. La tendance actuelle est une tendance hybride (…) Est-ce que la tendance hybride et la nouvelle norme ? Seul le futur nous le dira » (Établissement 1, 2021)*

> *« (…) mais on sent une certaine lassitude et on voit que les gens veulent absolument reprendre les réunions en présentiel et à mon avis ça sera un mixte des deux, un produit hybride. » (Établissement 4, 2021)*

> *« (…) un des projets qui est encore pas du tout organisé mais qui se structure entre différentes institutions, c'est de créer des HUB, disons plutôt que d'aller à la conférence à Atlanta tous les Européens se retrouvent quelque part en Europe et suivent la conférence depuis cet endroit. » (Établissement 2, 2021)*

Cette dernière citation très parlante évoque un modèle discuté dans notre revue de littérature, à savoir la création de HUB sur un continent afin d'éviter le déplacement vers un autre continent des participants à une conférence par exemple, comme discuté par Coroama et al. (2012). Par ailleurs, nous remarquons en ces différents termes que certaines difficultés émanent des alternatives aux voyages (visioconférences, solutions locales, etc…) discutées auparavant. Nous pouvons donc nous attendre à un modèle hybride de la forme de travail des entreprises, organisations internationales, etc.

En somme et jusqu'ici, nous remarquons que les différents acteurs considérés souhaitent inscrire les « apprentissages » liés à la pandémie de la covid 19 sur le long terme et ce pour toutes les raisons explicitées, avec pour conséquence une réduction du nombre de voyages d'affaires pour les différents établissements ayant répondu à notre enquête. Réduction non anticipée par les acteurs de l'aéroport mais soutenue dans l'idée. Quelles sont alors les principales raisons qui poussent les différents établissements à revoir leurs politiques de mobilité concernant les voyages en avion ?

Des raisons multiples

Au-delà du simple fait de constater une réduction du nombre de voyages des différents acteurs, il est intéressant de se questionner sur les motivations principales à de telles modifications. Une première motivation semble être liée aux enjeux écologiques.

> *« Y'a une motivation écologique globale de l'entreprise qui effectivement voilà de nouveau en tant que service public on estime aussi que c'est de notre responsabilité de favoriser le développement durable » (Établissement 3, 2021)*

> *« (…) en termes de conscience écologique, le personnel chez nous est quand même assez sensible à ces questions écologiques et c'est des choses qu'on promeut assez fortement aussi en interne, on essaie de s'inscrire dans les démarches et le projet de la Confédération sur les engagements que la Confédération prend et pour les entreprises qui sont proches de la confédération, on est une entreprise qui dépend de la Confédération » (Établissement 3, 2021)*

> *« Euh les deux oui je pense que les gens sont conscients des nécessités écologiques ça c'est certain, je pense que les gens sont responsables et plus les gens sont, je dirai jeunes, plus c'est notoire je pense qu'ils le voient plus comme une menace. L'aspect écologique c'est important bien sûr » (Établissement 3, 2021)*

Lorsque cette motivation liée aux enjeux environnementaux n'était pas directement explicitée, elle était mise en évidence par le fait que les motivations économiques n'étaient que peu importantes comparées aux motivations écologiques :

> *« Pour l'instant dans une institution académique comme XXX la partie économique rentre peu en ligne de compte (…) donc l'économie effectuée elle est pas forcément… voilà c'est pas comme si on se disait économiser sur les avions ça va vous permettre d'engager du personnel par exemple, ça va vous permettre de rénover un bâtiment » (Établissement 2, 2021)*

Les motivations écologiques sont donc omniprésentes dans le discours de tous nos répondants, souvent en lien avec les objectifs de la Confédération ou les objectifs de développement durable des Nations Unies. Qu'en est-il des motivations économiques ?

> *« (…) ce qui va automatiquement réduire les coûts de déplacements bien sûr mais aussi l'impact sur l'environnement. À savoir que les technologies alternatives qui permettent de virtualiser les évènements, de remplacer le présentiel par du virtuel ont aussi un coût, un coût humain mais un coût d'entreprise et ces coûts doivent aussi être pris en compte dans la comparaison globale. Mais après pratiquement un an, un an et demi d'utilisation de ces technologies, il s'avère que malgré le coût parfois exorbitant de cette virtualisation ça reste quand même en deçà du coût de voyage de plusieurs délégués vers des centres de conférence. Surtout si ces voyages sont des voyages internationaux, comme c'est souvent le cas. » (Établissement 1, 2021)*

> *« Mais si vous regardez une mission typique avec un billet à on va dire 1200 francs fois 110 bah ça fait 132000 francs d'économie et je vous rajoute pas les… et puis ça dépend de où vous allez. Mais pour ce qui est du vol et de la mobilité donc ça c'est fois deux par an donc c'est assez conséquent, voilà donc grosse économie, mais sachez*

quand même que pour le virtuel on a dépensé beaucoup d'argent » (Établissement 4, 2021)

Les alternatives virtuelles coûtent elles aussi très chères mais les frais sont marginaux en comparaison aux déplacements en avion d'un employé de l'institution. Par ailleurs, si certains présentent une volonté forte de réduire le nombre de déplacements effectués en avion pour des raisons écologiques, pour d'autres les intérêts économiques semblent primer sur les intérêts écologiques. Il est donc très difficile de distinguer si l'un prime sur l'autre malgré nos questions à ce sujet. Nous ne sommes pas en mesure de savoir si les différents répondants sont objectifs et ce malgré la totale anonymisation des entretiens. Ces quelques citations soulignent cette idée.

« Je pense c'est les deux, c'est les deux à égale distance bien sûr. » (Établissement 1, 2021)

« (…) c'est sûr que ça se calcule, après oui donc y'a toujours ce double enjeu, maintenant l'un n'empêche pas l'autre, je pense qu'il y a vraiment une sincère volonté de réduire, ça serait pas crédible si on faisait les choses que pour l'impact financier que ça peut avoir » (Établissement 9, 2021)

« Essentiellement, je crois que les 2, moi si je vous dis écologique avant économique je ne serais pas très honnête parce que pour les ONG internationales, à comparer pour les grosses organisations, le système des Nations unies ou les organisations internationales comme le CICR, la Fédération, ainsi de suite, ainsi soit-il, des considérations économiques sont très importantes pour nous, donc on peut toujours faire, euh d'une pierre deux coups. On dit on réduit la voilure de point de vue économique et en même temps on a l'autre coût, qui est la dimension écologique. Bah ça revient dans toutes les conversations mais aujourd'hui je vous mentirai et moi je crois que d'autres vous mentirai aussi si jamais dans leur stratégie pour les 2 prochaines années de déplacement, le mot écologie… je parle pour les organisations internationales, se répète très souvent, c'est plutôt économique. Mais avec l'économie, on peut instruire, nous instruire, sur un meilleur respect de l'environnement et une meilleure familiarisation à l'approche écologique, vous voyez ? » (Établissement 5, 2021)

Les motivations écologiques et économiques semblent être à pied d'égalité selon la plupart des répondants de notre échantillon à l'exception de cette dernière citation où l'acteur nous explique que les raisons sont principalement économiques et qu'affirmer le contraire serait malhonnête. Néanmoins, sur la base de cette dernière citation nous ne pouvons pas remettre en question le discours de tous les autres établissements qui affirment que les motivations sont tout autant économiques qu'écologiques. Une dernière motivation semble entrer en jeu : l'image de l'établissement.

« Non je peux pas, je crois pas franchement, je ne sais pas qui dit que les organisations internationales sont les plus exposées, moi je dirais pas les organisations internationales, je dirais les entreprises (…) Je dirais les placiers à niveau régional et international qui prennent l'avion comme l'un ou l'autre prendrait le bus et tout ça » (Établissement 5, 2021)

« (…) effectivement la pression du public la pression du politique et la pression de la communauté sont certainement des vecteurs de changement assez fort pour une institution académique comme la nôtre » (Établissement 2, 2021)

« C'est aussi une question d'image pour nous, c'est une question économique mais aussi une question d'image, on est un service public financé par la redevance, par la population et donc on estime que voilà on doit être… chaque franc compte, on est redevable de la population de chaque franc qu'on utilise et donc c'est tout à fait légitime en fait de faire attention aux dépenses et puis voilà d'éviter les dépenses inutiles » (Établissement 3, 2021)

« (…) mais je pense qu'il faut… en fait de manière plus large que ça soit au niveau des employés qui ont des attentes, que ce soient des consommateurs qui ont des attentes, je veux dire toutes les parties prenantes vont de l'avant. Donc en tant qu'entreprise vous pouvez pas rester le dernier de la classe sinon vous pouvez plus recruter des talents, vous pouvez plus vendre vos produits à des consommateurs, vous pouvez plus faire des partenariats avec des ONG ou avec des distributeurs, je veux dire ça c'est un ensemble de choses » (Établissement 9, 2021)

Tous les établissements interviewés semblent être sensibles à la question de leur image et la « pression du public », à l'exception de la première citation ci-dessus, acteur pour qui l'image de l'organisation internationale qu'il représente ne semble pas être une motivation pour ancrer les différents changements effectués pendant la pandémie concernant les voyages en avion. Néanmoins, tous les autres répondants affirment qu'il s'agit d'une motivation importante voire une motivation pour rester leader (Établissement 9, 2021). Pour ces raisons, cette motivation, à l'image des motivations économiques et écologiques, nous laisse penser que la réadaptation effectuée durant la pandémie semble s'ancrer sur le long terme. Finalement et afin de pousser notre explication plus loin nous nous concentrons, à l'image de notre revue de la littérature, sur un probable effet rebond.

Un effet rebond probable ?

Nous avons demandé aux différents répondants s'ils s'attendent à un effet rebond concernant les voyages d'affaires avec notamment le sentiment « de rattraper le temps perdu ». Le panel de réponses ci-dessous nous donne une idée de l'existence ou non d'un effet rebond concernant les voyages d'affaires :

« Oui, je pense qu'il y aura un peu de ça et puis après ça va se ralentir à nouveau » (Établissement 4, 2021)

« Je pense que l'effet rebond aura lieu, la vraie question se situe dans est-ce que cet effet rebond va perdurer et puis finir par exacerber la fréquence des voyages à un niveau plus ou moins égal à celui de la pré pandémie voir supérieur. Donc c'est là où il y aura des garde-fous à mettre en place pour accompagner une réaction purement humaine mais en même temps prévenir que cette réaction ne devienne une politique de long terme. Donc je pense qu'il y a tout ce qu'il faut au niveau de l'entreprise pour prévoir et prévenir cet effet éventuellement négatif du rebond » (Établissement 1, 2021)

Ces deux premiers établissements nous laissent penser qu'un effet rebond aura lieu, suivi d'un ralentissement rapide. Effectivement, ces établissements semblent enclins à reprendre les voyages mais avec une certaine nécessité de les canaliser afin d'éviter un rebond trop important. Cette position est quelque peu nuancée selon les propos suivants :

> *« Non, pas pour nous alors. Je pense qu'il y aura bien sûr un peu plus que pendant, au niveau déplacement, mais voilà très clairement on a, disons on tire les enseignements et les bonnes pratiques de cette période de pandémie et puis… alors il y aura bien sûr une reprise un peu plus importante des déplacements que pendant la pandémie mais la volonté est très clairement disons de réduire ces déplacements dans la mesure du possible » (Établissement 3, 2021)*

> *« Non pas pour la mienne, mais je m'identifie très bien à cette malheureuse réflexion parce qu'il y a une partie des gens, de l'humanité entière, qui est essentiellement basée sur un modèle de consommation, acheter des choses dont on n'a pas besoin, des trucs comme ça, on va se dire on a été dépourvu de ciné, de match football et de restaurants et d'avions pendant longtemps, on a mis quelques sous à gauche, quelques sous à côté parce qu'on a économisé sur ça. Maintenant, on va prendre la revanche sur le destin, on va aller plus au restaurant, plus au Night-club, assister à plus de matchs de foot et voyager un peu plus. Moi, je crois que c'est une réaction banale mais très humaine. On pourra voir ce phénomène et je crois qu'on a commencé à le voir (…) Mais voilà, moi je crois que malheureusement il y aura cet effet rebond je ne crois pas et j'espère pas que ça sera à 100% mais une bonne vingtaine de pourcent pourrait faire ça sur un short lapse of time » (Établissement 5, 2021)*

Pour un acteur, nous observons que l'effet rebond n'est pas un élément qui risque de se produire, en désaccord avec les propos de Fuchs (2008). La deuxième citation est très intéressante car le répondant nous explique que son organisation n'aura pas affaire à un effet rebond mais qu'il s'identifie parfaitement à cette idée d'une reprise intense. Il établit un lien direct entre restrictions et interdictions de déplacements avec l'effet rebond et la volonté de repartir autant voire plus qu'avant.

L'interprétation concernant un effet rebond est en demi-teinte, d'un côté nous avons des établissements qui estiment que ce dernier aura lieu, dans une certaine mesure, et d'autres qui estiment que ce dernier n'aura pas lieu. Cependant, les institutions pensant qu'un effet rebond est fort probable ne nous font pas part d'un retour à une fréquence similaire à celle se situant en pleine pandémie, au contraire ils nous expliquent que ce dernier doit être canalisé et qu'il est important de tirer les apprentissages liés à la pandémie vis-à-vis des déplacements en avion. Pour ces raisons, nous ne nous attendons pas à un effet rebond important concernant la fréquence de voyage des entreprises, organisations internationales, institutions académiques et autres acteurs forts de la Genève internationale. Nous pouvons considérer le point de vue des acteurs de Genève Aéroport, avis se situant plus au niveau de l'offre.

> *« (…) d'autres entreprises je pense voudront au contraire, je pense à des petites entreprises, renouer les liens d'affaires donc elles vont voyager donc je dirais que y'a un peu les 2 tendances contraires quoi. Une espèce de tendance générale à la baisse et puis je pense qu'il y a une pression pour la reprise, pour rattraper toutes les opportunités de business qui ont été perdues pendant cette période je pense que c'est pas sûr… ça sera un tableau différencié je pense. » (Établissement 7, 2021)*

« Il est sans doute possible de voir un rebond se produire dans de nombreux domaines économiques. Cela pourrait être également le cas dans l'aviation, mais il est encore beaucoup trop tôt pour le dire. Il faudra que la pandémie soit définitivement stoppée et que la confiance revienne auprès de passagers et nous pensons qu'il faudra attendre jusqu'en 2023/4 pour voir une véritable reprise. Pour le réseau européen, cela pourrait se passer effectivement plus rapidement » (Établissement 8, 2021)

« Disons on s'attend ce rebond sur l'été avec EasyJet qui allait plan de reprise importants, ils parlent de 90% de leurs vols, donc c'est quand même une grosse reprise, pour juillet et août en fait. Après qu'est-ce qui se passe en septembre, est-ce que là on retombe de nouveau dans quelque chose qui est difficile ? C'est clair que le marché européen, on peut s'imaginer que ça reprenne quand même… mais qu'en est-il du long-courrier et on voit par exemple Swiss est énormément alimenté aussi par les Etats-Unis avec un certain nombre de clients qui viennent sur Zurich et qui ont des correspondances, en fait le réseau Swiss est nourri par ces vols qui viennent des Etats-Unis. Donc sans vraiment un rétablissement des lignes long-courriers, une situation stabilisée mondialement, ça va avoir un impact sur les voyages » (Établissement 6, 2021)

Un effet rebond est possible mais selon ces acteurs il est encore trop tôt pour s'exprimer. De plus, il est important de noter que la deuxième citation ne parle pas directement des voyages d'affaires mais aussi des voyages concernant les loisirs, catégorie que nous n'analysons pas dans cette partie de notre discussion. La première citation fait état d'une forte incertitude. Pour ces raisons, les acteurs de Genève Aéroport semblent encore être dans une situation trop prématurée pour avoir une bonne vision vis-à-vis d'un probable effet rebond.

Au-delà de ces constatations, un acteur nous apporte un élément concernant un effet rebond probable mais dans une mesure tout à fait différente :

« Moi j'ai une très grande crainte c'est que… on assiste à un processus d'accumulation c'est-à-dire on continue à voler autant qu'avant et en plus, je prends un exemple simple pour expliquer ça, disons une faculté XY, avant il faisait peut-être dix vols par année pour aller à dix conférences ma crainte c'est que l'année prochaine enfin peut-être pas l'année prochaine ça va prendre du temps mais disons dans 4 ans il refasse toujours ces dix vols pour aller à ces conférences mais en plus il va profiter que toutes les conférences sont maintenant online, hybride, etc… pour regarder 20 conférences, par visioconférence et en fait on va additionner 2 pollutions on va avoir la pollution des avions d'un côté et la pollution numérique de l'autre, et on va pas avoir de substitution et vraiment là il y a un gros boulot et il est pas évident à mettre en place pour éviter justement d'être dans une addition et justement éviter d'être dans une substitution. Parce que vraiment il y a une crainte qu'en fait au fur et à mesure bah « ah oui mais cette conférence-là elle était chouette ah mais celle-là aussi ». Et qu'en plus je peux regarder celle-là sur Zoom et en ce qui nous concerne j'ai un petit peu cette crainte-là. Maintenant voilà on a des objectifs donc il faut qu'on les atteigne donc on va trouver les moyens » (Établissement 2, 2021)

Les propos de cet acteur soulignent un point mis en évidence dans notre revue de la littérature avec la vision de Coroama et al. (2012) notamment, à savoir une accumulation de deux pollutions : la pollution numérique et la pollution liée aux voyages en avion. Cet effet rebond

est aussi à prendre en compte mais nous ne disposons pas de données suffisantes afin de savoir si ce dernier aura réellement un effet de substitution de la pollution liée à l'aviation par la pollution numérique. Une étude approfondie sur le sujet semble pertinente.

Notre interprétation concernant un probable effet rebond est nuancée. Tout de même, et selon le propos des différents acteurs, nous estimons qu'un effet rebond peut se réaliser mais que la fréquence de voyage concernant une période post pandémique ne sera pas aussi élevée que celle se situant avant la pandémie. Ainsi, les nouvelles pratiques opérées durant la pandémie semblent s'inscrire sur le long terme.

8.4.1 Synthèse

Pour résumer, nous avons montré dans cette partie que la fréquence de voyages des différents établissements a drastiquement chuté durant la pandémie en comparaison à une période s'inscrivant avant l'épidémie. De plus, nous avons montré, malgré de nombreuses limites, que les établissements ont dû repenser leur modèle concernant la mobilité des employés par le biais de solutions qui jusqu'ici n'étaient que marginalement pratiquées par les différents acteurs, à savoir le télétravail, les vidéoconférences, la mise en place de solutions locales, etc. Ces nouveaux modèles semblent s'ancrer sur le long terme, raison pour laquelle nous nous attendons dans les prochaines années à une diminution des voyages concernant le travail et à l'implémentation d'un modèle dit hybride. Nous sommes en mesure d'affirmer que ces modèles s'inscrivent sur le long terme car, d'une part, de nombreuses motivations économiques, écologiques et par souci d'image ont été mises en évidence par les répondants. D'autre part, nous ne nous attendons pas à un effet rebond, les voyages décrits comme étant obligatoires ne constituent pas la part la plus conséquente des voyages effectués avant la pandémie. De plus, les répondants nous ont expliqué que d'autres établissements (exerçant une activité similaire) ont eux aussi repensé leur modèle de déplacement. Nous avons aussi montré que les acteurs de l'aéroport de Genève s'attendent à une réduction de la fréquence des voyages d'affaires.

Ainsi, nous remarquons une véritable volonté de tous les établissements faisant partie de notre échantillon de réduire le nombre de déplacements des employés et cette volonté s'inscrit sur le long terme, avec des modifications structurelles et culturelles. La pandémie et la situation contraignante qui lui est inéluctablement liée semblent donc être des vecteurs de développement à cette volonté ou bien elles confirment et accélèrent conséquemment une tendance déjà amorcée. Effectivement, nous avons montré à plusieurs reprises que la pandémie est un accélérateur conséquent de la mise en place de ces nouvelles politiques concernant la mobilité des employés. Pour ces différentes raisons, nous pouvons nous attendre à une diminution du nombre de voyages d'affaires dans les années à venir et selon le discours de tous les répondants cette mesure semble être irréversible. Ainsi, notre hypothèse H2b, à savoir que *le télétravail a un effet sur la réduction du nombre de voyages par avion des entreprises et organisations internationales concernant le travail* est confirmée.

Si les solutions virtuelles apparaissent comme des alternatives viables sur le long terme à la réduction du nombre de déplacements en avion des établissements, qu'en est-il du train ? Notre avis se porte à présent sur cette question, avis auquel nous incluons le discours des interlocuteurs de notre première partie de recherche.

8.5 Les trains comme alternatives ?

Le télétravail et les visioconférences semblent être des alternatives viables pour les déplacements en avion, qu'en est-il du train ? C'est sur ce questionnement que nous pouvons à présent nous pencher et discuter de notre hypothèse de recherche H3, à savoir : *le train, à la suite de la pandémie de la covid 19, est devenu une alternative forte à l'avion*. Afin de discuter de cette hypothèse, nous nous concentrons sur le discours des différents établissements quant à leur politique de déplacement en train notamment, c'est-à-dire à un niveau « méso », mais nous nous concentrons aussi sur leurs points de vue individuels, à un niveau « micro ». Nous reprenons aussi les entretiens réalisés en première partie avec les riverains, ces derniers nous donnent un point de vue « micro » sur la question des trains. Pour ce faire, et en lien direct avec notre revue de littérature, nous identifions les indicateurs suivants :

- *Distance de trajet* : mesure dans laquelle le train ou l'avion présente un avantage en termes de distance de trajet.

- *Temps de trajet* : mesure dans laquelle le train ou l'avion présente un avantage en termes de temps de trajet.

- *Prix des billets* : mesure dans laquelle le train ou l'avion présente un avantage en termes de prix des billets.

- *Accessibilité* : mesure dans laquelle le train ou l'avion présente un avantage en termes d'accessibilité.

- *Politiques entrepreneuriales* : mesure dans laquelle le train ou l'avion présente un avantage en termes de politiques entrepreneuriales.

Notre hypothèse concernant le train comme alternative à l'avion peut être confirmée que si le discours des différents enquêtés et établissements expriment des avantages à prendre le train plutôt que l'avion en fonction des différents indicateurs ci-dessus. Pour ce faire, il faut que tous les indicateurs ou une majorité des indicateurs présentent un avantage pour le train plutôt que pour l'avion. Dans le cas contraire, notre hypothèse ne pourra qu'être réfutée. À l'image des analyses de discours précédentes, nous établissons un système de codage de la manière qui suit :

Figure 40 - Système de codage – Compétitivité du train avec l'avion

Code 3.1	Compétitivité du train avec l'avion = temps de trajet
Code 3.2	Compétitivité du train avec l'avion = distance de trajet
Code 3.3	Compétitivité du train avec l'avion = prix des billets
Code 3.4	Compétitivité du train avec l'avion = accessibilité
Code 3.5	Compétitivité du train avec l'avion = politiques entrepreneuriales

Notons que pour cette partie de notre travail nous considérons aussi les réponses obtenues lors de nos premiers entretiens, avec les riverains notamment (hormis concernant le code 3.5 à savoir les politiques entrepreneuriales). Lorsque nous leur posions la question à propos des solutions envisageables pour limiter le trafic aérien à Genève, nous en profitions pour obtenir leur avis sur les trains et tentions de comprendre si cette alternative à l'avion était viable. Pour ce qui est des répondants concernant notre deuxième partie de recherche, nous leur demandions si l'établissement faisait recours à cette alternative et si oui dans quels cas de figure et dans le cas contraire nous tentions de comprendre quelles en étaient les principales raisons. En plus d'obtenir des réponses à un niveau méso, les différents répondants nous ont aussi fait part de leur avis personnel, indépendamment de l'entreprise, à un niveau micro. De plus, lors de nos entretiens avec des acteurs de l'aéroport de Genève, nous posions aussi des questions concernant le train, (voir grille d'entretien en annexe), nous prenons aussi en compte leurs réponses. Nous pouvons à présent nous concentrer sur le discours de tous les répondants, nous considérons les indicateurs décrits ci-dessus les uns après les autres.

Temps de trajet

Le temps de trajet, à l'image de ce que dit González-Savignat (2004), semble être un indicateur fort dans le choix des consommateurs entre le train et l'avion :

> *« (…) donc Genève Zurich c'est 3h de train euh… si on doit le faire sur une journée ça fait 6h dans une journée c'est énorme » (Enquêtée 3, 2021)*

> *« (…) je vais te dire si tu veux aller à Athènes en train en… en avion t'y es en 3h30. Tu vas aller en train bon… je pense qu'on en a bien pour une journée quoi » (Enquêté 5, 2021)*

> *« (…) on a pas mal de contacts avec l'Allemagne, à Düsseldorf, donc c'est vrai qu'en train Genève – Düsseldorf je sais pas… j'ai dû le faire une fois, c'est 6-7h, donc je pense que Düsseldorf c'est une des rares exception où on va continuer à prendre l'avion, parce que c'est pas tenable pour faire un meeting sur la journée de faire 14h00 de train. Après vous avez les frais d'hôtel qui sont liés aussi en termes de durabilité » (Établissement 9, 2021)*

Le temps de trajet semble être un facteur limitant. Cette notion de temps de trajet comme facteur limitant dans le choix de prendre le train à la place de l'avion est revenue à de très nombreuses reprises dans nos entretiens, soulignée par l'idée que le confort de temps est très important (Enquêtée 3, 2021). De plus, le « timing » semble être un élément à prendre lorsque l'on planifie des vacances par exemple (Enquêtée 1 et Enquêté 2, 2021). Pour un interlocuteurs, le discours est quelque peu différent :

> *« Autrement, honnêtement, avoir un aéroport comme Zürich en Suisse ça suffirait largement quand on pense qu'on met même pas 2h pour aller jusqu'à Zurich en train » (Enquêté 9, 2021)*

Il semble qu'un temps de trajet de deux heures pour se rendre à un aéroport n'est pas quelque chose de contraignant pour ce répondant. En accord avec ce point de vue, l'Enquêté 10 (2021) nous explique que le fait de se rendre à l'aéroport en avance, faire le check-in, etc… peut prendre plus de temps que de simplement se rendre à la gare et monter dans le train. Néanmoins,

il s'accorde lui aussi à dire que le train est souvent plus long et que la question de temps est déterminante. Ce point de vue est d'autant plus souligné par l'avis des différentes entreprises, organisations internationales, institutions académiques, etc… et acteurs de Genève Aéroport ayant répondu à notre enquête :

> *« (…) pour l'instant enfin je pense pas que… le truc c'est qu'elle est pas très attractive pour l'instant parce que ouais si vous allez à Rome… on peut aller en train à Rome ou à Bologne ou à Madrid ça vous prend plus de temps enfin ça vous… le cas échéant vous pouvez faire ça sur une nuit » (Établissement 7, 2021)*

> *« Par contre, proposer un voyage en train de 8 heures (par exemple vers Nice), alors que l'avion peut faire ce vol en 45 minutes, n'est pas une alternative cohérente qui se développera » (Établissement 8, 2021)*

> *« (…) donc d'aller faire une conférence de 2 jours dans le nord de l'Europe et puis d'avoir presque un jour et demi de voyage aller un jour et demi de voyage retour, ça pose des questions RH, est-ce que ces heures sont comptées, pas comptées, mais certainement que c'est des questions sur lesquelles on va devoir se positionner ou évoluer à l'avenir ça j'en suis assez persuadé » (Établissement 2, 2021)*

Nous remarquons en ces termes que la notion de temps peut être très importante et que le train comme alternative à l'avion sur certains trajets, bien qu'inférieurs à 750 km et supposant donc être remplaçable et attrayant (Adler et al., 2010, Rothengatter, 2011 cité dans Yang et Zhang, 2012), ne semble pas être viable pour le moment. Un autre établissement nous fait part d'un avis plus personnel sur la question :

> *« Il y a les EasyJet, les Ryanair et tout ça, moi dans 2-3 semaines, je vais à Catane pour un vol de 2h, de 2h30 (…) vous voyez ça aujourd'hui, il est irremplaçable » (Établissement 5, 2021)*

Encore une fois, il s'avère que le temps de trajet est un facteur limitant du train comme alternative à l'avion. Cependant, et à l'image de l'Enquêté 10, un établissement nous explique que l'un dans l'autre (avec le temps d'avance, le check-in, etc…) l'avion n'est pas toujours plus rapide (Établissement 3, 2021). Néanmoins, la quasi-totalité de notre échantillon se constituant de dix-neuf répondants nous explique que le temps de trajet est un facteur très limitant du train comme alternative à l'avion. Cependant, ne n'est pas pour autant que ce dernier n'est pas viable dans certains cas et fait partie des politiques de mobilité de certains établissements comme nous le montrerons plus tard. À présent, nous pouvons nous concentrer sur l'indicateur suivant, à savoir la distance de trajet.

Distance de trajet

La distance de trajet comme facteur pouvant limiter l'utilisation du train comme alternative à l'avion est un élément largement repris dans la littérature. Nous avons montré que selon les auteurs la distance entre un point A et un point B sur laquelle le train semble être une alternative viable varie énormément selon les auteurs. Dans cette partie de notre analyse nous nous concentrons sur cet indicateur afin de comprendre quand est-ce que cette notion de distance intervient. Elle est fortement corrélée au temps de trajet mais avons décidé d'isoler ce facteur à

l'image de Janic (1993) et González-Savignat (2004). Les quelques citations ci-dessous discutent de cet indicateur :

> *« Ouais… ouais alors après bon aussi le… l'avion amène quelque chose, voyager en train et quelques fois… 4h, 5h bon ça va mais suivant la distance qu'on fait c'est vrai que l'avion… l'avion est quand même beaucoup plus pratique hein » (Enquêté 5, 2021)*

> *« Oui, parce que je me dis que nous on a besoin, parce que même nous, on peut pas aller n'importe où avec le train ou avec la… la voiture, on est obligé quand même de prendre l'avion » (Enquêté 7, 2021)*

> *« (…) si on perd 4 jours à l'aller 4 jours au retour c'est vrai que… c'est plus des vacances. C'est du transport… non mais c'est vrai » (Enquêté 2, 2021)*

Nous remarquons assez facilement que la distance est un élément qui peut limiter l'utilisation du train à la place de l'avion, avec la notion que toutes les destinations ne sont pas accessibles en train. Néanmoins, le train sur une certaine distance semble être attractif pour un enquêté :

> *« Il y a d'ailleurs même un… dans le courrier du lecteur aujourd'hui d'un… d'un lecteur qui dit jusqu'à disons 1000 kilomètres on pourrait imaginer que… en fait les gens, pas forcément soient obligés mais disons soient incités à prendre le train voir des trains de nuit plutôt que de prendre des avions court-courriers (…) il y a des décisions politiques comme ils l'ont pris avec… en France, maintenant, je crois qu'ils ont même obligé, disons, les… les court-courriers à prendre le train. Donc ça c'est des décisions politiques. Et je pense que c'est quand même par ce biais-là qu'on puisse faire bouger des choses » (Enquêté 10, 2021)*

Ainsi, et en lien direct avec la littérature, cet interlocuteur nous explique que le train peut remplacer l'avion sur une distance inférieure à 1000 km. De plus, les vols internes court-courriers en France sont remplacés par des trajets en train et la mise en place de telles politiques peuvent favoriser l'utilisation du train à la place de l'avion. Néanmoins, et comme l'enquêté s'accorde à le dire, ce genre de politiques ne sont pas encore mises en place en Suisse. En lien avec cette affirmation un acteur de Genève Aéroport nous explique que :

> *« (…) les politiques d'interdire des vols de courte distance enfin etc… je pense que le plan sera quand même ambitieux au vécu de ces dernières années » (Établissement 6, 2021)*

Ainsi, nous remarquons, à l'image de l'indicateur précédent, que la notion de distance limite l'utilisation du train. Considérons le point de vue des établissements :

> *« À savoir que la limitation de ce modèle c'est la traversée des continents, c'est le temps, bien sûr au fil des installations des trains à grande vitesse c'est une tendance qui pourrait s'inverser pour certaines localités mais il n'en demeure pas moins que cette limitation de distance est toujours là et ne pourra pas être remplacée » (Établissement 1, 2021)*

> *« Ouais donc en général voyez les voyages que font nos collègues, moi je voyage que pour les assemblées, les voyages que font les collègues c'est souvent vers les pays comme l'Afrique, l'Amérique du Sud, des pays assez lointains » (Établissement 4, 2021)*

Notons que les établissements discutent ici de voyages très lointains raison pour laquelle le train n'est logiquement pas une alternative viable. Néanmoins, certains acteurs nous expliquent que pour certaines destinations le train est une alternative viable, notamment pour des trajets Genève – Paris (Établissement 3, 2021). Mais de manière générale les répondants nous ont expliqué que les villes pour lesquelles le train apparaît comme une alternative viable (vis-à-vis de la distance de trajet) ne sont encore que peu nombreuses. Cette idée est soulignée par un acteur de GA :

> *« Alors ce qui est sûr c'est que le passager il a le choix, il y a aucune obligation de prendre l'avion, maintenant ce choix il est réel que pour l'instant un certain nombre de destinations assez limitées » (Établissement 7, 2021)*

Pour toutes ces raisons, la notion de distance semble être favorable à l'avion plutôt qu'aux trains. Cette tendance peut éventuellement s'inverser pour un bon nombre de destinations, mais aujourd'hui l'utilisation du train depuis la Suisse à la place de l'avion semble encore être limitée par la notion de distance entre un point A et un point B. Ces premiers indicateurs discutés, notre regard se porte à présent sur la question du prix des billets.

Prix des billets

La notion du prix des billets est revenue à de très nombreuses reprises lors de nos entretiens et semble être un élément crucial dans le choix d'utilisation du train à la place de l'avion. Voici un panel de citations :

> *« (…) mais il faudrait vraiment que ça aussi au niveau prix ça change, chez les CFF c'est des prix beaucoup trop exorbitants pour être attractif » (Enquêtée 1, 2021)*

> *« Le problème qu'il y'a c'est que le train bon… là ça a rien à voir avec l'avion, mais le train… le train coûte cher et puis des fois tu prends plus facilement ta voiture ben voilà (…) Mais bon si c'est aussi pour euh… quand on voit qu'il faut payer 55 francs pour faire Genève Lausanne aller-retour bon parce que je pense que le travail faire quoi tu te dis tu paies 60 francs pour aller… pour aller en Grèce avec EasyJet depuis 55 francs pour faire l'aller-retour Genève Lausanne quoi » (Enquêté 5, 2021)*

> *« (…) bon c'est vrai que les trains en Suisse sont très chers hein. Donc évidemment que ça n'arrange rien si c'est une famille de 4 personnes qui va partir à Mexico, si on doit prendre ben j'sais pas… deux billets, plus les enfants peut-être que ça peut coûter plus cher que de prendre l'avion » (Enquêté 10, 2021)*

Nous remarquons que le prix des billets joue un rôle important dans la décision de prendre le train à la place de l'avion. Avec l'essor des compagnies Low-Cost, les enquêtés nous expliquent qu'aller en Grèce, au Royaume-Uni, en Italie, etc… est très souvent moins cher en avion qu'en train, raison pour laquelle il semble plus abordable de prendre l'avion que le train. Dans certains cas, le prix du train est décrit comme étant bon marché :

> *« (…) on a bien voyagé en train quand on a l'occasion bah de se faire un petit tour en Suisse là… là… des fois avec les communes tu peux acheter un billet pour 40 francs et puis ça permet d'aller de gauche à droite ça pendant une journée c'est vrai qu'on est pas des grands utilisateurs de train mais on sait qu'on aime bien aller en train quoi moi ça me gêne pas d'être dans un train » (Enquêté 5, 2021)*

Cette citation est intéressante car l'interlocuteur nous explique qu'avec un billet avec un tarif peu élevé et inférieur à la normale, ce dernier prend le train sans hésitation. Cette interprétation est applicable au cas de l'avion : avec des prix bas, la plupart des répondants de notre échantillon choisissent de prendre l'avion sans hésitation.

Cette notion du prix comme facteur limitant est aussi ressortie fréquemment lors des entretiens avec les organisations internationales, institutions académiques, etc… d'un point de vue purement personnel et non pas au niveau de l'entreprise elle-même. Ainsi, selon ces différents arguments, le prix des billets de train limite fortement l'individu dans son choix entre prendre l'avion ou le train. De plus, la pandémie et tous les bénéfices qui lui sont liés, mis en évidence durant cette recherche, ne semblent pas favoriser l'utilisation du train à la place de l'avion. Considérons maintenant l'accessibilité comme indicateur.

Accessibilité

Le temps d'accès peut fortement varier entre l'avion et le train. Par exemple, les gares sont souvent situées en centre-ville tandis que les aéroports sont en périphérie (Dobruszkes, 2011), les trains font souvent plusieurs arrêts tandis que les avions rarement, etc. Les différents exemples ci-dessous discutent de l'accessibilité du train en comparaison avec l'avion. Notons que les avis des établissements sont des avis à titre personnel.

> *« (…) la fréquence normalement des trains ici en Suisse est plus rapide ça évite les temps d'attente. » (Enquêté 2, 2021)*

> *« L'avion vous devez être en avance, vous devez encore vous déplacer de l'aéroport jusqu'au centre-ville donc des fois le gain de temps l'un dans l'autre il est pas énorme » (Établissement 3, 2021)*

> *« Ouais, puis en plus… en plus maintenant, elle est quand même… les trains arrivent dans les… dans les aéroports, quoi. C'est assez simple quoi » (Enquêté 8, 2021)*

Le train semble être relativement accessible selon ces différents répondants. En plus d'être accessible, le réseau est décrit comme bien développé pour certaines lignes entre Genève et Paris notamment (Établissement 9, 2021), évitant donc les temps d'attente. L'élément qui marque un avantage très fort du train par rapport à l'avion est le fait que les gares sont souvent situées en centre-ville tandis que les aéroports ne le sont pas. Raison pour laquelle le gain de temps notamment n'est pas toujours très conséquent. Néanmoins, les avis divergent par rapport à l'accessibilité du train :

> *« Euh suivant bah vous arrivez à Kloten bah vous êtes pas à Zurich donc je pense que ça… peut-être le côté… l'habitude simplement. Et puis de se dire bon en avion… c'est plus simple que de préparer les gares, d'aller dans le train pour aller à la gare, etc. Je pense qu'il a peut-être un peu de… entre guillemets, de confort entre guillemets de ouais, c'est un petit peu plus compliqué » (Enquêté 10, 2021)*

> *« (…) si vous devez changer quatre fois de train pour aller quelque part, que c'est difficilement accessible » (Établissement 3, 2021)*

« Mais faut qu'il y ait tout le réseau roulant, des gens, des trains qui vous permettent de prendre le train le soir de dormir puis de vous réveiller à destination vous voulez pas changer de train au milieu de la nuit quoi » (Établissement 7, 2021)

« Aujourd'hui sur un plan purement technologique, il n'y a pas d'inventions connues aujourd'hui qui remplacent facilement, non seulement l'avion, il n'y a pas seulement la technologie, mais il y a la facilité d'accès » (Établissement 5, 2021)

Dans cette dernière citation le répondant sous-entend que l'avion reste plus accessible que le train pour certains voyages, en donnant l'exemple d'un vol direct pour Catane irremplaçable par un déplacement en train selon lui (Établissement 5, 2021). Le fait de devoir changer de train semble être un facteur limitant dans le choix de prendre le train à la place de l'avion notamment, en lien avec González-Savignat (2004) qui explique que les arrêts et changements de train peuvent réduire l'attractivité du train aux yeux de tout un chacun. L'interprétation du discours des personnes interviewées n'est pas aussi évidente que les précédents indicateurs. Effectivement, ici nous observons, d'un côté, un certain avantage du train vis-à-vis de l'avion en termes d'accessibilité, en grande partie parce que les trains arrivent directement en centre-ville alors que ce n'est pas le cas pour les avions. D'un autre côté, les interviewés nous expliquent que prendre le train induit souvent un nombre important de changements de lignes ce qui le rend moins attractif à leurs yeux. Pour ces différentes raisons, l'avion ne semble pas présenter un avantage quant à cet indicateur et le train non plus. Notre avis concernant cet indicateur est donc plus nuancé que ceux présentés en amont. Afin de continuer notre analyse, nous nous concentrons à présent sur les différentes politiques d'entreprises.

Politiques entrepreneuriales

Pour cet indicateur nous cherchons à comprendre dans quelle mesure la pandémie et les réadaptations que cette dernière a induites ont eu un effet ou non sur l'utilisation du train, dans les années à venir, comme alternative à l'avion. Voici un échantillon des réponses obtenues :

« Par rapport à la relation train avion je ne pense pas qu'il y aura un changement dramatique, un changement majeur dans le sens que cette alternative était déjà proposée pour les courts et moyens trajets c'est-à-dire les trajets qui pouvaient se faire en train avec en plus une incitation au niveau de l'entreprise à prendre le train à savoir que tous les trajets en train pour les fonctionnaires par exemple des trajets intra Europe que ce soit vers Paris par exemple vers Milan ou vers Munich, etc… se font en première classe automatiquement donc il y avait déjà cette incitation à prendre le train pour ces trajets-là » (Établissement 1, 2021)

« Y'a une motivation écologique globale de l'entreprise qui effectivement voilà de nouveau en tant que service public on estime aussi que c'est de notre responsabilité de favoriser le développement durable, de nouveau de limiter les déplacements en avion, de prendre le train plutôt que l'avion là c'est aussi… très clairement on a dit si un déplacement… voilà jusqu'à 6h au 8h, on peut le faire à priori en train plutôt que d'aller en avion. Typiquement, pour aller à Paris ben voilà de toute façon c'est en train et pas en avion. Chaque fois qu'on peut privilégier le train en fait, plutôt que l'avion, les gens devront prendre le train donc ça c'est une motivation écologique effectivement, de développement durable » (Établissement 3, 2021)

« (…) en termes de voyage en avion, on a vraiment durci notre politique, c'est-à-dire qu'on a réduit drastiquement ce qui est lié aux vols en avion en encourageant fortement le train » (Établissement 9, 2021)

Le train semble faire partie des stratégies d'entreprise et ce pour une période se situant avant la pandémie. De plus, si nous nous concentrons sur les paroles du premier répondant ci-dessus, nous remarquons que la pandémie n'entraînera pas de changements majeurs quant à l'utilisation du train comme alternative à l'avion étant donné que cette stratégie existait déjà avant la pandémie.

Une alternative conseillée voire obligatoire

Les différents établissements nous expliquent que le train est effectivement une alternative à l'avion qui fait partie des politiques de mobilité des différents établissements considérés. Néanmoins, ces stratégies diffèrent selon les établissements :

« Elle n'est pas n'est pas obligatoire mais elle est fortement conseillée dans le sens que les agents de voyage proposaient le train comme première possibilité même avec une petite différence de prix avec l'avion et puis le staff a toujours le loisir de prendre un autre moyen de transport. (…) Donc ceci pour dire que quand même l'incitation à prendre le train était assez forte et en général assez appréciée et adoptée » (Établissement 1, 2021)

« (…) il y a encouragé le fait de prendre le train en ayant effectivement mis un certain nombre de règles par exemple sur l'accès à la première classe lorsque les déplacements sont très longs pour faire que ça soit un petit peu plus agréable et c'est des choses sur lesquelles on va continuer à travailler en proposant de plus en plus l'usage du train effectivement par rapport à l'avion (…) Mais bien entendu qu'on vise un report sur le train pour un certain nombre de destinations mais je crois qu'il faut avoir l'honnêteté de dire que c'est pas toujours équivalent et c'est pas toujours évident » (Établissement 2, 2021)

« (…) voilà… c'est à voir au cas par cas. Mais si y'a le choix, je prends l'exemple de Paris, c'est un exemple typique, bah les gens doivent prendre le train » (Établissement 3, 2021)

« Ce qu'on a fait c'est vraiment rendre notre charte de voyage plus contraignante début 2020 donc l'avion on a mis comme règle si on a un voyage en train qui dure plus de 3h30, on peut prendre l'avion, si on fait un aller-retour sur la journée on peut prendre l'avion pour éviter l'impact d'une nuitée et le prix d'une nuitée soyons honnête » (Établissement 9, 2021)

Ces quelques exemples nous montrent que certains établissements « obligent » les employés à prendre le train à la place de l'avion pour certaines destinations (notamment Paris) et en fonction du temps de trajet nécessaire à rejoindre la destination, inférieur ou supérieur à 3h30 pour l'Établissement 9 par exemple. Tandis que d'autres organisations internationales et institutions académiques possèdent des politiques axées sur l'encouragement. Néanmoins, les différents acteurs nous expliquent que la volonté d'utiliser le train à la place de l'avion est un

aspect qui a été discuté bien avant la pandémie et que cette dernière ne semble pas stimuler davantage cette politique déjà amorcée.

Pour toutes ces raisons la pandémie ne semble pas avoir eu une influence sur le train comme alternative à l'avion. Effectivement, l'entièreté des indicateurs considérés comme « facteur limitant » présentent des avantages à l'avion par rapport au train, sauf concernant l'indicateur « accessibilité ». La citation ci-dessous résume bien cette idée :

> *« (…) Je pense qu'il y a l'aspect coût, l'aspect temps aussi, puis l'aspect peut-être volonté, énergie de se dire bah écoute, on va prendre le train » (Enquêté 10, 2021)*

C'est pourquoi notre hypothèse H3 selon laquelle *le train, à la suite de la pandémie de la covid 19, est devenu une alternative forte à l'avion* est réfutée. La pandémie ne semble pas accélérer l'utilisation du train comme alternative à l'avion que ce soit à un niveau « micro » ou à un niveau « méso » lorsque nous avons considéré les différentes politiques entrepreneuriales notamment. En lien avec ces observations, les différents répondants nous ont expliqué que les trains à grande vitesse, l'ouverture de nouvelles lignes à l'image de l'étude menée par Noé21 (2021), le développement de nouvelles technologies, l'implémentation de trajets intermodaux, comme discuté par Chiambaretto et Decker (2012), etc… semblent être des éléments qui feront qu'à l'avenir le train pourra effectivement être une alternative à l'avion encore plus séduisante. Ces différents éléments interviendront-ils dans les futures années ? Seul l'avenir nous le dira.

Néanmoins, à l'heure où nous rédigeons cette partie de notre recherche, les trains en Suisse ne semblent pas « concurrencer » l'aviation étant donné qu'ils n'apparaissent, pour le moment, pas comme une alternative viable pour toutes les raisons explicitées ci-dessus. De plus, la pandémie, selon le discours de tous les répondants, n'est pas un vecteur de développement des politiques entrepreneuriales ou bien d'un changement de comportement chez les différents enquêtés et riverains à l'aéroport international de Genève. Ainsi, notre hypothèse H3 n'est pas vérifiée.

Pour aller un peu plus loin, nous pouvons considérer l'intermodalité (train – avion), élément qui est revenu à de nombreuses reprises lors de nos entretiens et qui semblait être une alternative viable pour certains trajets (Genève – Zürich notamment). En lien avec cette idée, une compagnie aérienne nous faire part de son avis sur la question de la compétitivité du train avec l'avion :

> *« Comme mentionné ci-dessus, les modes de transport sont et resteront complémentaires et il est faux de vouloir les opposer. Le plus important de comprendre est que si la mobilité et les transports vont utiliser de plus en plus d'électricité, l'important n'est pas de vouloir remplacer un vol par un train, mais de faire en sorte que les deux modes de transport soient neutres en carbone » (Établissement 8, 2021)*

Nous remarquons que cet acteur ne discute pas d'une compétitivité mais d'une complémentarité entre ces modes de transport, à l'image de González-Savignat selon qui : « the most appropriate environment for the HST scheme is to complement the air alternative rather than compete with it » (González-Savignat, 2012 : 104). Il sera intéressant de voir si dans les années à venir nous observerons une forte complémentarité du train et de l'avion.

Les principaux éléments de notre recherche ont été discutés, à savoir le télétravail, les visioconférences et le train comme alternative à l'avion. Néanmoins, et pour effectuer un lien avec l'actualité, nous avons décidé de discuter des différentes politiques restrictives comme

moyen de limiter le nombre de déplacement en avion depuis la Suisse, la prochaine section est consacrée à l'analyse des impacts de la mise en place d'une telle politique en Suisse, en lien avec la loi CO_2 sur laquelle le peuple s'est exprimé le 13 juin 2021.

8.6 Impact politique sur le nombre de vols journaliers

Dans cette partie de notre recherche nous tentons de comprendre dans quelle mesure l'implémentation d'une loi à l'encontre du secteur aérien peut avoir un effet sur le nombre de vols à l'aéroport international de Genève. Pour rappel, notre hypothèse est la suivante :

H4 : La mise en place de politiques publiques restrictives à l'encontre du secteur aéronautique aura un effet sur le nombre de vols journaliers à l'aéroport international de Genève

C'est à partir de cette hypothèse que notre questionnement s'articulera. Dans un premier temps, nous considérons l'avis des riverains vis-à-vis d'une telle politique. Lorsque nous leur posions une question concernant les solutions envisageables afin de limiter le trafic à Genève Aéroport, une bonne partie des répondants nous ont expliqué que ce genre de politique serait une solution. À partir de ce constat établi sur la base du discours des dix enquêtés, nous considérons dans un deuxième temps, l'avis des différents établissements. Afin de savoir si la mise en place de restrictions aurait un effet sur le nombre de déplacements en avion depuis l'aéroport de Genève, nous posions la question concernant l'impact que pourrait avoir une telle politique sur les stratégies de déplacements des employés des différents établissements. Notons que nous considérons aussi l'avis des acteurs internes de Genève Aéroport. Pour ces raisons nous avons choisi les indicateurs ci-dessous afin de réfuter ou vérifier notre hypothèse H4.

- *Représentation individuelle* : si une politique restrictive a une incidence sur le nombre de déplacements en avion depuis Genève Aéroport, alors les répondants estiment qu'une telle solution est envisageable pour limiter le trafic aérien.

- *Stratégie entrepreneuriale* : dans quelle mesure la mise en place d'une politique restrictive a un effet sur les stratégies de mobilité (en avion) des entreprises, organisations internationales, etc.

Nous avons codé les réponses selon le tableau suivant.

Figure 41 – Politique restrictive et effet sur le secteur aéronautique

Code 4.1	Effet politique restrictive sur le nombre de vols à Genève Aéroport = représentation individuelle
Code 4.2	Effet politique restrictive sur le nombre de vols à Genève Aéroport = stratégie entrepreneuriale

L'indicateur « représentation individuelle » contient aussi les réponses des différents médiateurs des établissements interviewés, lorsque ces derniers nous donnaient un avis individuel notamment (et non vis-à-vis de la stratégie de l'entreprise, institution académique, etc…). Concentrons-nous sur le discours des différents répondants.

Doubler le prix des billets d'avion (Enquêté 9, 2021)

Lors de nos premiers entretiens, nous avons demandé à toutes les personnes interviewées quelles sont les solutions envisageables (en lien avec la diminution drastique du trafic aérien due à la pandémie) afin de limiter le trafic à l'aéroport de Genève. Afin de ne pas biaiser les différentes réponses obtenues, nous laissions libre cours aux répondants de nous faire part de toutes les solutions envisageables, politiques notamment. Ces quelques exemples mettent en évidence l'avis des interlocuteurs par rapport à ce genre de politiques :

> *« Je pense qu'il y a que si on touche au porte-monnaie, en faisant des prix d'avion à un prix élevé qu'il y aura une diminution du trafic aérien » (Enquêtée 1, 2021)*

> *« Après… après c'est antisocial mais il y aura une question de prix… pour y arriver il faudrait refaire les billets d'avion avec des taxes moi les taxes je suis… je suis pas du tout opposé surtout si elles sont destinées à… à aider enfin faire beaucoup » (Enquêté 2, 2021)*

> *« (…) ça va être réservé à la classe… voilà, y'en a qui pourront plus prendre les avions et toujours les mêmes qui pourront les prendre moi c'est pas la solution pour moi parce que doubler le prix des avions ben c'est les mêmes qui vont plus se le permettre quoi je veux dire et voilà mais après c'est compliqué, ça c'est compliqué. C'est vrai que si on mise sur la conscience de chacun, ça va pas le faire (…) s'en remettre à la bonne volonté de chacun c'est un peu compliqué. C'est un peu compliqué s'il y'a rien de carré, après ça lèsera forcément certaines personnes… je sais pas » (Enquêtée 8, 2021)*

Nous remarquons qu'une politique restrictive comme solution à la réduction du trafic aérien est envisagée par un bon nombre d'enquêtés et ce sans que nous leur demandions explicitement si une telle solution est attrayante à leurs yeux. La question du prix des billets revient donc fréquemment et apparaît comme la seule solution pour limiter le trafic aérien, selon ces répondants. En lien avec ces constatations, un bon nombre de scientifiques s'accorde sur l'idée qu'une politique restrictive basée sur des instruments économiques et régulatoires peut avoir un effet positif sur les émissions polluantes et la réduction du trafic aérien (Alcock et al., 2017, Kantenbacher et al., 2018, Büchs, 2017, Czepkiewicz et al., 2019). La dernière citation ci-dessus explique que de « s'en remettre à la bonne volonté de chacun c'est un peu compliqué » (Enquêtée 8, 2021). Nous pouvons établir un lien entre cette citation et l'avis des scientifiques : pour ces derniers une politique d'incitation et d'encouragement ne porterait pas ses fruits et n'aurait donc pas d'influence sur le trafic aérien (Alcock et al., 2017, Kantenbacher et al., 2018). L'avis du membre d'une association représentant les riverains est quelque peu nuancé :

> *« Peut-être que d'ici 10 - 15 ans sous la pression je dirais de oui… environnementale et puis peut-être aussi maintenant on va voter sur la loi sur le CO_2 puisque… bon il y a des taxes sur les billets d'avion, c'est pas toujours drôle d'avoir des taxes, peut-être que pour les gens modestes, classe moyenne, ça peut compliquer les choses. Mais en fait, il y a pas de taxe sur le kérosène, donc on rajoute pas une taxe, en en crée une que tout le monde paye sauf l'aviation et l'aviation a toujours été privilégiée » (Enquêté 10, 2021)*

Une telle politique semble être à même de répondre aux enjeux environnementaux malgré qu'elle ne soit pas forcément très agréable pour les citoyens. De cette manière, notre échantillon

s'accorde pour dire que ce genre de politique est en mesure de réduire le nombre de vols à l'aéroport de Genève et est donc une solution envisageable pour limiter le trafic aérien. Pour cette raison et jusqu'ici, notre hypothèse semble se confirmer étant donné que les interlocuteurs estiment que la mise en place d'une telle politique aura un effet sur le nombre de vols à l'aéroport de Genève. Nous devons cependant considérer l'avis individuel des acteurs représentant les différents établissements ayant répondu à notre enquête ainsi que l'avis des acteurs de Genève Aéroport.

Des avis divergents

Lors de nos entretiens nous demandions si la loi CO_2 était une solution envisageable et viable pour réduire le nombre de vols à l'aéroport de Genève. Les réponses obtenues sont contrastées :

> *« C'est pas ça qui va inciter les gens à arrêter leurs habitudes c'est plutôt une communication, un accompagnement sur le long terme pour que justement ces changements soient faits au niveau des individus et pas seulement par décret. L'exemple le plus éloquent qu'on peut mentionner c'est le prix du paquet de cigarettes il n'a jamais été prouvé que multiplier le prix du paquet de cigarettes par 2, 3, 4 ou 5 va inciter les gens à moins fumer, ça n'a jamais été prouvé et puis parce que tout simplement que voilà la taxe, une taxe ou une surtaxe est probablement nécessaire dans certains aspects d'accompagnement dans certains aspects de contrôler les torts causés justement par ces outils polluants, etc… mais certainement jamais nécessaire, jamais suffisant en tant que soit » (Établissement 1, 2021)*

> *« C'est compliqué parce que oui, oui bien sûr, mais j'ai un tout petit peu de peine avec le discours même si je suis pour la loi CO_2 et que j'ai plutôt une fibre sociale, j'ai un tout petit peu de peine avec le discours qui dit on taxe et on redistribue. Parce que quelque part on a besoin de faire diminuer le gâteau, donc mettre une taxe sur les billets d'avion d'un côté et puis que cet argent soit redonné aux gens dans un système de redistribution quel qu'il soit, qu'est-ce qu'ils vont faire avec l'argent qu'ils ont reçu ou qu'ils auront économisé par ailleurs ? C'est-à-dire si on dit aux gens on vous taxe 100 francs sur vos billets d'avion mais on vous diminue de 100 francs votre caisse maladie, qu'est-ce qui empêche les gens d'utiliser les 100 francs économisés sur la caisse maladie pour payer les 100 francs de la taxe sur les billets d'avions, c'est le serpent qui se mord la queue (…) on sait pour l'aviation, il y a un tout petit pourcentage qui fait la très grosse majorité des vols et que ce tout petit pourcentage il est… les taxes… il faudrait des taxes énormes pour que ça change quelque chose. Donc on sait même, alors on n'a pas encore les chiffres pour nous, mais dans les universités on sait qu'en général il y a plus ou moins 10% du personnel qui fait quasiment 70% des vols et souvent c'est des gens qui ont des moyens, là je parle pas de l'uni, je parle en général, ces gens-là une taxe de 50 francs, 100 francs ou même 200 francs, elle va rien changer donc moi je suis plutôt pour des mesures de régulation que des mesures sur une base de taxe » (Établissement 2, 2021)*

Si nous considérons l'avis des individus de ces deux établissements, les politiques restrictives à l'encontre du secteur aérien ne semblent pas répondre aux enjeux écologiques et n'auront pas l'effet escompté sur la réduction du nombre de vols à GA, en désaccord avec la littérature. Par

ailleurs, il semble que des politiques d'encouragement, incitatives, etc… semblent être plus à même de diminuer le trafic aérien qu'une politique restrictive. En lien avec ces constats, nous pouvons considérer l'avis des acteurs de Genève Aéroport :

> *« XXX soutient l'objectif d'atteindre la neutralité carbone pour 2050. Mais la solution proposée par cette loi CO_2 (taxer pour décourager) n'était pas adéquate. En effet, voler avec moins de passagers qui payent plus cher n'amène strictement rien en matière de réduction des émissions de CO_2. De plus, cette loi stigmatisait les comportements, mais n'amenait aucune solution concrète en matière de réduction d'émissions. La décarbonisation des transports se fera grâce à la technologie et l'innovation, or la plus grande partie des fonds récoltés par ces taxes auraient alloués aux assurances sociales. Une aberration alors que la Suisse possède de grands universités et polytechnique qui sont est à la pointe dans la recherche. XXX a lié des partenariats avec Airbus et une compagnie américaine (Wright Electric) qui développent de nouvelles technologies pour une aviation décarbonée qui devrait arriver vers 2035 (propulsions à hydrogène, électriques/hybrides, etc.). Dans l'attente, XXX a décidé de compenser à 100% ses émissions de CO_2, un principe transitoire pour immédiatement agir sur les émissions » (Établissement 8, 2021)*

> *« Bon ça c'est une question qui est très politiquement chargée puisqu'on est à la veille de… non mais oui alors ce que je dirais c'est tout d'abord c'est qu'il appartient aux compagnies aériennes de se prononcer parce que c'est elles qui sont impactées c'est pas l'aéroport, les prix des billets c'est une affaire des compagnies aériennes, c'est vraiment pas dans notre business model quoi. Maintenant, ceci dit ce que dit l'industrie c'est que le principe d'une taxe ça veut dire agir sur la demande il est contreproductif parce que ça sort de l'argent du système, argent qui est absolument nécessaire maintenant pour la recherche et le développement de nouvelles technologies propres, donc en fait ce que dit l'industrie du transport aérien c'est que agir sur la demande ça doit pas être un but en soi mais c'est peut-être un moyen qui s'avérera nécessaire si les autres mesures ne permettent pas de parvenir aux objectifs poursuivis. Mais c'est pas en l'état un but en soi » (Établissement 7, 2021)*

Pour ces deux acteurs la mise en place d'une telle politique semble être contre-productive et pas viable pour répondre aux enjeux de la Confédération et du Canton. Il est cependant important de noter que l'avis des répondants peut être biaisé étant donné leur statut « interne » à Genève Aéroport et dépendant directement de cette industrie. Néanmoins, les acteurs semblent répondre en toute objectivité sur le sujet. Effectivement, et à l'image de la deuxième citation ci-dessus, une telle mesure peut être envisagée si les autres moyens discutés ne permettent pas d'atteindre les objectifs poursuivis, sous-entendu qu'elle peut limiter le trafic aérien. Un autre acteur interne à Genève Aéroport nous explique que la vente de billets à des prix très bas n'est pas compatible avec les enjeux climatiques, nécessitant alors une régulation (Établissement 6, 2021). De plus, ce même acteur nous fait comprendre qu'une éventuelle taxe entraînera une baisse de la demande à Genève certes mais que ces derniers se rendront en plus grand nombre à l'aéroport de Lyon, n'éliminant donc pas le problème mais le reportant autre part. En somme, l'interprétation par rapport à notre hypothèse est très contrastée selon les différents avis des répondants. Cette interprétation contrastée s'accorde relativement bien avec la vision de Fuchs (2008), selon qui une politique restrictive à l'encontre du trafic aérien aura

un effet sur ce dernier mais qu'un engagement conscient de individus est nécessaire afin de réduire le nombre de voyages en avion.

Considérons à présent notre second indicateur à savoir l'effet de cette politique sur les stratégies concernant la mobilité en avion des différentes entreprises.

Politiques entrepreneuriales

Dans cette partie de notre discussion, nous nous demandons dans quelle mesure la mise en place d'une politique restrictive a un effet sur les stratégies de mobilité (en avion) des entreprises, organisations internationales, etc. Lors de nos entretiens nous demandions aux répondants dans quelle mesure l'acceptation de la loi CO_2 aurait un effet sur le nombre de vols effectués par l'entreprise. Avec l'exemple de la loi CO_2 nous sommes en mesure d'évaluer l'effet d'une loi restrictive quelconque sur la mobilité en avion des différentes entreprises, organisations internationales, etc.

Une réduction probable

En lien avec la littérature, l'implémentation d'une politique restrictive aurait un probable effet sur la demande, en l'occurrence des organisations internationales, entreprises et institutions académiques :

> *« Honnêtement, sûrement, il y a toujours des aspects positifs et des aspects négatifs dans tout ce qui se fait donc prenant cette limitation en calcul comme j'ai dit penser uniquement d'un côté purement écologique, purement environnemental, etc… est très important mais n'est pas suffisant aujourd'hui on voit très clairement le relationnel entre une taxe financière et puis le fait de réduire quoi que ce soit dans des activités qui sont… on va les appeler polluantes, la finalité qui est constatée dans la plupart du temps c'est tout simplement une hausse des prix unitaires, ce soit le prix du billet ou le prix d'un produit, etc… donc c'est pas forcément une bonne chose. » (Établissement 1, 2021)*

> *« Donc on va assister à certainement une reprise qui va être assez longue peut-être 5-10 ans, alors maintenant qu'est-ce qui va se passer pendant ces 5-10 à côté, c'est ça qui va être déterminant. Est-ce que vraiment des politiques environnementales fortes vont être mises sur la table dans les pays » (Établissement 2, 2021)*

> *« Mais la taxe CO_2 je pense que oui ça a un impact au niveau de certaines entreprises, nous comme je vous dis c'est pas pertinent parce qu'on a déjà pris le devants. Mais oui on aurait certainement calculé… » (Établissement 9, 2021)*

La première citation choisie nous montre que la mise en place d'une politique restrictive aurait probablement eu un effet sur la demande de l'organisation concernant les déplacements en avion. La seconde citation, moins explicite, nous montre que la reprise peut être limitée par la mise en place de politiques environnementales fortes, à l'image de la loi CO_2. La dernière citation exprime l'idée que si la politique de l'entreprise concernant les déplacements en avion n'avait pas été repensée en amont de la pandémie alors la taxe est un élément qui aurait certainement été pris en compte dans les calculs de l'établissement concerné. Ces avis sont confirmés par le point de vue d'un acteur de Genève Aéroport donc situé au niveau de l'offre :

> *« Personnellement je le pense oui, du moment qu'on a une augmentation avec des taxes sur les billets d'avion à mon avis ça va quand même limiter les vols. J'imagine les budgets des familles sont aussi limiter, la crise est quand même un peu là au niveau des gens qui ont dû subir des baisses de salaire moi je pense qu'il y aura un impact » (Établissement 6, 2021)*

L'acteur prend l'exemple des familles mais répond à la question, dans un premier temps, de manière globale. Néanmoins, un autre acteur de l'aéroport ne semble pas être d'accord avec le fait que l'implémentation d'une telle politique limitera le nombre de vols concernant les voyages d'affaires :

> *« Alors scientifiquement il y a une corrélation entre le prix des billets d'avion et la consommation de trafic aérien, statistiquement. Maintenant si vous posez la question moi je pense que y'aura pas l'effet… non pas… euh je suis un peu surpris parce ce chiffre de 20%, alors il est certainement fondé hein, mais disons moi je pense pas qu'il y aura une réduction comme ça » (Établissement 7, 2021)*

Cette réponse est à l'image de notre analyse concernant cette partie de recherche : contrastée. Effectivement l'acteur s'accorde, d'un côté, sur le fait qu'il existe une corrélation entre le prix des billets et la demande mais, d'un autre côté, nous explique que s'il y a un effet il ne sera pas aussi élevé que celui discuté par la récente étude menée par Entreprise For Society faisait état d'une réduction allant de 13 à 21% du nombre de passagers en particulier concernant les voyages liés au travail (Thalmann et al., 2021). Finalement, un dernier répondant nous fait part d'un avis encore divergeant :

> *« Non, moi je crois pas qu'il y a eu un impact, positif et négatif. Je ne crois pas qu'il y aurait eu un impact, presque immédiat et que je vous dise très franchement, ayant vécu dans ce pays depuis plus que 25 ans maintenant, moi je crois que la mentalité ici, c'est on fait ce qu'on peut faire, on essaie de faire ce qu'on peut faire avec toute la bonne confiance » (Établissement 5, 2021)*

Ainsi, nous remarquons que pour certains la mise en place d'une politique restrictive aura un effet sur la demande des entreprises concernant les voyages d'affaires en avion. Une personne nous explique que l'entreprise est favorable à ce genre de politique et qu'une telle taxe serait la bienvenue (Établissement 9, 2021) tandis que d'autres nous expliquent que cet effet ne sera que peu important ou bien qu'il n'y aura tout simplement aucun effet. Il est important à ce stade de notre discussion de noter que nous n'avons pas obtenu autant de points de vue concernant cette hypothèse de recherche qu'escomptés. Dans certains cas, les répondants nous faisaient simplement part du fait qu'ils n'avaient mené aucune réflexion par rapport aux stratégies concernant la mobilité de l'entreprise si une telle politique était mise en place (Établissement 3, 2021). Ce manque de réponse peut constituer un biais pour l'interprétation qui va suivre, il est donc important de le garder en tête.

La première partie de notre discussion, concernant l'avis individuel, fait état d'une majorité d'individus enclin à dire qu'une telle mesure limitera le nombre de vols à Genève Aéroport. Par ailleurs, l'effet sur les comportements entrepreneuriaux ne sont que marginaux mais peuvent se réaliser selon certains acteurs. Ainsi, nous remarquons que notre hypothèse n'est que partiellement vérifiée, nous ne pouvons pas affirmer entièrement que la mise en place de politiques publiques restrictives à l'encontre du secteur aéronautique aura un effet sur le nombre

de vols journaliers à l'aéroport international de Genève. La mise en place d'une politique restrictive aurait donc effectivement un effet sur le nombre de vols journaliers à Genève mais cet effet, sur la base du discours de tous les répondants, ne semble pas être prédominant. Finalement, et au-delà de l'interprétation concernant l'effet d'une telle politique sur la probable réduction du nombre de vols à GA, la plupart des discussions s'articulent autour du fait que certes une telle politique peut réduire le trafic aérien mais qu'elle n'est pas forcément la meilleure d'un point de vue « social ». En effet, à de nombreuses reprises, la loi CO_2 était décrite comme trop restrictive et n'ayant effet que sur les individus ayant des moyens financiers moins importants que d'autres. Nous écrivons cette partie de notre analyse, après les votations sur la loi CO_2, cette dernière a été refusée par le peuple. Les quelques explications que nous venons de donner semblent être les raisons majeures du refus du peuple quant à la mise en place d'une telle politique. À noter que la loi ne discutait pas uniquement des taxes vis-à-vis de l'aviation, raison pour laquelle les éléments discutés ci-dessus ne répondent que partiellement aux raisons exactes du rejet par la population de cette loi. Une réflexion plus approfondie sur le sujet serait intéressante.

Ainsi, et en accord avec la littérature et nos explications, la mise en place d'une telle politique pourrait réduire partiellement le nombre de vols dans les aéroports mais ne semble pas être encline à être acceptée par la population à l'heure actuelle pour toutes les raisons présentées ci-dessus. Les comportements individuels semblent jouer un rôle tout aussi important dans la limitation du nombre de vols, point sur lequel nous pouvons à présent nous concentrer.

8.7 Comportements individuels

Cette dernière partie n'a pas fait l'objet de questions directes dans nos différentes grilles d'entretiens. Néanmoins, cet aspect des comportements individuels a été évoqué à de très nombreuses reprises, soulignant l'importance de cette thématique et raison pour laquelle nous souhaitons l'étudier. Notons que nous n'avons pas, à proprement dit, mené une enquête concernant les comportements individuels. Ainsi, cette partie ne possède pas autant d'éléments probants et concluants en comparaison à nos deux premières hypothèses mais nous tentons de nous concentrer sur les comportements individuels afin de comprendre leur évolution durant et au-delà de la pandémie. À nouveau, ce ne sont que des premiers éléments initiateurs d'une discussion nous permettant d'élargir le point de vue adopté durant cette recherche. Pour rappel, notre hypothèse de recherche est la suivante :

H5 : La pandémie de la covid 19 a un effet sur le long terme concernant les comportements individuels vis-à-vis des voyages nécessitant l'avion.

À l'image des toutes nos hypothèses précédentes, nous utilisons la même technique d'analyse et considérons l'indicateur ci-dessous, indicateur considéré à une échelle individuelle permettant l'opérationnalisation de l'impact de la pandémie de la covid 19 sur les comportements individuels à l'encontre des voyages en avion.

- *Modification des pratiques individuelles* : sentiment ou non de l'enquêté que la pandémie aura un effet sur la fréquence de voyages en avion de tout un chacun.

Nous pouvons valider notre hypothèse H5 que si la tendance du discours des différents enquêtés est à une diminution des voyages en avion dans un contexte post pandémique et ce à un niveau individuel. Dans le cas contraire, à savoir un discours qui ne semble pas présenter un effet de la pandémie sur les comportements individuels à l'encontre des voyages en avion, notre hypothèse ne pourra être que réfutée. L'analyse de contenu du discours de tous les enquêtés est réalisée à partir de la classification suivante :

Figure 42 - Système de codage – impact de la pandémie sur les comportements individuels

Code 5.1	Impact sur les comportements individuels = la pandémie n'aura pas d'effet sur la fréquence de voyage de tout un chacun
Code 5.2	Impact sur les comportements individuels = la pandémie aura un effet sur la fréquence de voyage de tout un chacun

L'opérationnalisation pour notre hypothèse H5 faite nous pouvons dès à présent analyser le discours des différents enquêtés selon l'indicateur ci-dessus. Notons que pour cette dernière partie, l'avis de tous les répondants est considéré, à savoir les riverains, les différentes entreprises, organisations internationales, institutions académiques, etc… et les acteurs internes à Genève Aéroport. Il est important de rappeler que nous n'avons pas posé des questions spécifiques concernant les comportements individuels mais que l'entièreté des répondants, que ce soit pour la première ou la deuxième partie de notre recherche, ont abordé cette notion des

comportements individuels comme facteur déterminant du volume du trafic aérien. Afin de mieux nous en rendre compte nous pouvons considérer les propos des répondants.

Comportements individuels : vers une réduction des voyages en avion ?

À travers cette recherche, nous avons montré que les entreprises, organisations internationales, etc… ont été forcées de repenser la mobilité de leurs employés en raison de la pandémie qui sévit encore actuellement. Cette réadaptation, selon le discours des établissements, va s'inscrire sur le long terme par le développement d'alternatives à l'avion, avec les vidéoconférences par exemple. L'épidémie de la covid 19 est alors un vecteur de développement à ces alternatives d'un point de vue entrepreneurial, ayant comme conséquence une réduction de l'utilisation de l'avion par les différents établissements soumis à notre enquête. Si les comportements entrepreneuriaux semblent se modifier à long terme, quel a été l'effet de la pandémie sur les comportements individuels ?

L'aspect des comportements individuels est revenu à de nombreuses reprises lors de nos entretiens. Une modification de ces comportements à l'encontre des voyages en avion apparaissent comme une réponse au maintien des bienfaits liés à la pandémie de la covid 19. Ces quelques extraits soulignent cette idée :

> *« Alors je souhaite personnellement, je souhaiterais qu'elle perdure mais pour qu'elle puisse perdurer faut que les gens modifient radicalement est clairement leur mode de vie » (Enquêtée 1, 2021)*

> *« (…) faut espérer que ça a un impact sur les habitudes des… des… de tout le monde après la pandémie au moins si tout un chacun arrivait à réduire un tout petit peu ses voyages en avion peut-être que… » (Enquêtée 8, 2021)*

Ces deux extraits mettent en évidence l'idée présentée ci-dessus. Nous remarquons que les comportements individuels sont effectivement au cœur des discussions lors des différents entretiens que nous avons menés et il semble que ces derniers soient un déterminant très important à l'encontre du futur volume de trafic aérien.

Pour évaluer l'impact de la pandémie sur les comportements individuels, nous considérons dans un premier temps les verbatims d'enquêtés ayant le sentiment qu'aucun changement à l'encontre des voyages en avions ne sera observable. Dans un deuxième temps, nous considérons le point de vue des interlocuteurs enclins à dire que la pandémie a effectivement un effet sur les comportements individuels. Tout au long de cette analyse, nous nuancerons notre propos et effectuerons une réflexion plus « philosophique » que scientifique à proprement parlé étant donné les éléments explicités en amont, notamment du fait que nous sortons quelque peu de notre cadre de recherche et que nos entretiens n'étaient pas structurés afin de discuter directement de cette problématique.

Toutes ces précisions faites, nous considérons les propos en défaveur à une modification des pratiques individuelles à l'encontre de l'utilisation de l'avion.

Des leçons qui s'oublient vite (Enquêté 9, 2021)

Le premier élément qui ressort de nos entretiens est une forme de pessimisme à l'égard des comportements individuels et l'utilisation de l'avion comme moyen de transport. Le panel d'extraits ci-dessous illustre notre première idée :

> *« C'est pour ça qu'on est moyennement optimiste par rapport au fait que ça revienne, que c'est… ça risque de revenir exactement la même chose. On oublie vite les… certaines leçons quand ça nous arrange » (Enquêté 9, 2021)*

> *« (…) mais après voyez avec l'augmentation des humains sur Terre, cette course au progrès, au rendement, je pense qu'au bout d'un moment ça va être rattrapé. Je pense que oui, il y a un frein, le covid c'est un frein important et on reviendra pas à ce que c'était avant, avant je sais pas moi peut-être 10 ans. Parce que je crois pas que les gens soient raisonnables, suffisamment raisonnables » (Établissement 4, 2021)*

> *« (…) j'ai un côté de moi qui me dit qu'il y a des gens qui ont rien compris, qui sont dans leur petit confort, qui comprennent pas que l'urgence elle est au-delà du petit confort personnel » (Établissement 9, 2021)*

Nous nous rendons compte que les « leçons » liées et pouvant être tirées de la pandémie s'oublient vite. Ce premier constat d'avis que nous caractérisons de pessimiste peut être mis en relation avec la vision de Büchs (2017) et l'auto-amélioration précédemment explicitée. En effet, selon le discours des répondants les individus semblent répondre à des valeurs d'auto-amélioration, c'est-à-dire un comportement moins enclin à se préoccuper de l'environnement du fait des nombreux bénéfices qui peuvent être tirés des voyages, plutôt que des valeurs auto-transcendantes, à savoir une préoccupation forte pour l'environnement.

Nous identifions ici une vision large et pessimiste à l'encontre de l'effet de la pandémie sur les comportements individuels et l'utilisation de l'avion. Certains enquêtés nous ont expliqué plus précisément les raisons sous-jacentes à ce pessimisme.

Un manque de volonté

Une première raison à cette vision pessimiste est un manque de volonté, identifié et discuté par les personnes interviewées :

> *« Avec une vraie une vraie volonté politique globale et mondiale on peut y arriver mais il faut une vraie… une vraie volonté et ça on en est encore très très loin » (Enquêtée 1, 2021)*

> *« Bon ce que je veux moi j'aimerais dire aussi c'est que quand on a un problème dans la vie tout le monde a beaucoup de volonté pour les choses tu vois pour améliorer ou pour voilà mais ce qui me fait peur c'est que quand gentiment les choses vont reprendre on risque quand même de… de revenir comme on était à 2019 voilà. » (Enquêtée 4, 2021)*

> *« Oui mais je pense qu'ils vont vite oublier… les bonnes volontés » (Enquêté 2, 2021)*

Ainsi, un manque de volonté des individus justifie le pessimisme perçu lors d'une partie de nos entretiens. Ce manque de volonté peut être analysé selon la perspective de Cohen et al. (2016) et du mythe mais aussi celle du déni discuté par Kroesen (2013). En effet, ce manque de volonté s'explique (en partie) du fait que dans la conscience « générale » les méfaits sur l'environnement liés à l'activité aéroportuaire relèvent du mythe. Intéressons-nous à présent aux autres raisons que nous avons identifiées.

De la nature de l'être humain à l'habitude

Si le manque de volonté est décrit comme une raison du pessimisme, il semble qu'une raison intrinsèque à l'être humain justifie les déplacements :

> *« (…) mais on a besoin d'aller… d'aller voir l'autre d'aller voir dans les autres pays donc ça y aura toujours ce… ce trafic… c'est ces gens qui… ces migrations ça je… je pense que c'est propre à l'être humain » (Enquêtée 3, 2021)*

L'être humain est identifié ici comme un être ayant besoin de se déplacer expliquant pourquoi les mouvements vont reprendre. Cet avis est intéressant mais peut être remis en question à un niveau : cette nécessité à se déplacer chez l'être humain ne suppose pas obligatoirement un déplacement en avion. Néanmoins, ce moyen de transport est identifié comme étant le moins contraignant par l'enquêté, justifiant alors son utilisation. Cette idée est soulignée par une forme d'habitude apparue à l'encontre des déplacements en avion :

> *« Ouais mais il y a plus d'avions, les gens se sont habitués à se déplacer en avion, aller en vacances en avion, enfin pas tout le monde, mais beaucoup voilà » (Enquêté 5, 2021)*

Ainsi, la nature de l'être humain et sa nécessité à se déplacer ainsi que son habitude à prendre l'avion, habitude discutée dans l'étude de Randles et Mander (2009) et décrite comme principale cause de « s'en tenir » aux voyages par avion et de ne pas modifier ses habitudes et donc ses comportements, justifient les avis en défaveur d'un véritable effet de la pandémie sur les comportements individuels et les déplacements en avion. Le dernier point que nous identifions pour cette partie est l'effet rebond.

L'envie de revoyager

L'effet rebond comme élément de reprise ne nous est pas indifférent et revient sans grande surprise au-devant de la scène. Considérons les propos des interlocuteurs vis-à-vis de cet élément :

> *« Les gens en ont peut-être un peu assez d'être confinés et puis de… d'être soumis aux aléas météorologiques, peut-être de la Suisse, même si la Suisse est belle. Donc avoir un peu l'envie de nouveaux de voyager (…) Donc ça peut aussi limiter, mais là de savoir est ce que disons la compensation, le fait de se dire maintenant on en a assez, on veut voyager, on veut bouger, on veut d'autres horizons, changer d'air, soit plus important que le fait de dire, mais à quoi ça sert d'aller à Ibiza ou à Barcelone ou je sais pas où on peut trouver d'autres endroits en Europe plus proche » (Enquêté 10, 2021)*

« Je pense que pour des raisons économiques, pour des raisons sociales, pour plein de raisons, les questions de vols en avion pour le tourisme et pour les déplacements individuels vont repartir très très fort. Parce qu'on doit sauver le tourisme, parce que d'autres pays sont dépendants ça, parce qu'on doit lâcher un peu la pression sur les gens etc… je pense quand même que la pandémie a été suffisamment longue et continue à être longue d'ailleurs parce qu'on est encore en plein dedans » (Établissement 2, 2021)

« Non pas pour la mienne, mais je m'identifie très bien à cette malheureuse réflexion parce qu'il y a une partie des gens, de l'humanité entière, qui est essentiellement basée sur un modèle de consommation, acheter des choses dont on n'a pas besoin, des trucs comme ça, on va se dire on a été dépourvu de ciné, de match football et de restaurants et d'avions pendant longtemps, on a mis quelques sous à gauche, quelques sous à côté parce qu'on a économisé sur ça. Maintenant, on va prendre la revanche sur le destin, on va aller plus au restaurant, plus au Night-club, assister à plus de matchs de foot et voyager un peu plus. Moi, je crois que c'est une réaction banale mais très humaine. On pourra voir ce phénomène et je crois qu'on a commencé à le voir. Aujourd'hui. Je vous donne un exemple dès que la Hollande par exemple a levé la couleur orange de la Suisse en tant que voyage, on est passé je crois de 4 voyages Amsterdam - Genève par semaine, on est automatiquement passé à 10 à 12. À un moment donné, quand les Britanniques, en avril je crois, ont levé un peu le confinement et tout ça, on est passé de de de de 4 - 5 voyages sur Londres tout aéroport confondu, jusqu'à une vingtaine par semaine. Là maintenant c'est de nouveau moindre parce que Boris ne veut pas que les Anglais aillent dépenser leurs pounds ailleurs, il veut qu'ils les dépensent en Écosse pour que l'Ecosse ne se casse pas. Mais voilà, moi je crois que malheureusement il y aura cet effet rebond je ne crois pas et j'espère pas que ça sera à 100% mais une bonne vingtaine de pourcent pourrait faire ça sur un short lapse of time » (Établissement 5, 2021)

Nous remarquons qu'une partie de notre échantillon identifie un probable effet rebond à la suite de la pandémie, les périodes de confinement, les restrictions de voyages, etc. De plus, bien que par forcément d'accord avec ce besoin de repartir encore plus fort, la personne interviewée de l'Établissement 5 semble s'identifier parfaitement à cette vision. Cette vision peut être conjuguée à la vision fataliste de Kroesen (2013) mais aussi celle de Randles et Mander (2009) avec l'idée du « last chance tourism ». Effectivement l'idée de « voyager quand on le peut encore » (Kroesen, 2013, Randles et Mander, 2009) est parfaitement explicitée par la dernière citation ci-dessus. Les acteurs internes et situés au niveau de l'offre de Genève Aéroport nous font part d'un discours similaire :

« Par contre les gens vont vouloir voyager hein ça c'est sûr hein et donc indépendamment de ce lien qu'on examine par rapport aux voyages d'affaires, il y aura une demande du tourisme ça c'est sûr » (Établissement 7, 2021)

« Les vols loisirs, ainsi que les vols permettant des regroupements familiaux sont actuellement beaucoup plus demandés » (Établissement 8, 2021)

De cette manière, nous remarquons que les professionnels du milieu aéroportuaire genevois, et à l'image des personnes interviewés, s'attendent à une forte reprise et un probable effet rebond.

Pour toutes ces raisons, notre hypothèse H5 semble jusqu'ici être entièrement réfutée. Afin de nuancer nos propos, nous devons à présent considérer les propos en faveur d'un changement des comportements individuels à l'encontre des voyages en avion et ce à la suite de la pandémie de la covid 19.

Un changement des mentalités

En opposition avec les observations précédentes, nous considérons ici tous les points de vue en faveur d'un changement des comportements individuels. Il est avant tout marqué par un changement des mentalités d'après certains enquêtés :

> *« (…) peut-être l'activité va quand même fortement diminuer, voilà… franchement diminué, avant que ça revienne comme c'était avant covid je pense qu'il y aura beaucoup de… beaucoup d'années, beaucoup d'années… peut-être inconsciemment les gens aussi ont pris conscience que le petit week-end EasyJet à 60 francs peut-être que… ils pourraient s'en passer quoi voilà ou peut-être qu'au lieu d'en faire trois par année ils peuvent en faire qu'un tu… voilà quoi. Voilà après peut-être chaque personne personnellement on va essayer de… de changer ouais, changer ses habitudes, de voir qu'il est pas mort parce qu'il a pas fait tous les 3 mois son petit week-end à Barcelone ou je sais où quoi, après faut voir comment… les… comment les choses vont évoluer ouais » (Enquêté 5, 2021)*

> *« Ce qui est remplaçable, c'est combien j'ai le besoin de prendre ce EasyJet ou le Ryanair par année pour aller visiter la même ville. Ça c'est un peu remplaçable comme on a passé pas mal de temps sans restaurant, sans cinéma, sans billard, sans match de foot et tout ça. Aujourd'hui, on peut très simplement dire, on a plus besoin d'aller au restaurant 3 fois par semaine, on a plus besoin de prendre l'avion 3 fois par semaine, on a plus besoin d'aller dans un bar 3 fois par mois ou quelque chose comme ça. On peut réduire la voilure aussi pour des raisons économiques, mais aussi pour des raisons écologiques. C'est ce que j'appellerai la nouvelle normale si vous voulez, the new normal (…) Écoutez aujourd'hui, on ne peut qu'espérer qu'il y a au moins une partie des gens qui se disent après le covid, après tant de morts, et ça c'est le « positiv collateral damage » sur l'environnement, le fait qu'il y'a pas beaucoup de gens qui ont voyagé, pas beaucoup d'avions qui ont décollé, pas beaucoup de voitures qui ont circulé, tout ça. On voit un impact assez positif sur la planète, sur la santé de la planète, sur la santé de l'air de la planète. Moi, j'ose seulement espérer, et je crois qu'aujourd'hui toute autre chose qu'espérance sans recul serait pas très scientifique si vous voulez. J'ose espérer qu'une bonne partie des gens vont réfléchir avant de prendre l'avion, avant de prendre la voiture, avant de décider d'aller quelque part et vraiment peser le pour et le contre, vous voyez » (Établissement 5, 2021)*

> *« Des modes de vie plus low profile et savourer, je pense qu'on a dû tous quand même développer des techniques et tactiques pour survivre là, voilà pendant ces mois, faire du sport, découvrir son environnement proche et je pense que ça, ça va pas disparaître complètement, c'est ce que je pense personnellement » (Établissement 9, 2021)*

À travers ces différents exemples, nous remarquons que les enquêtés nous font part d'un changement des pratiques à l'égard des voyages en avion. Effectivement, la nécessité du voyage à bas prix par exemple est remise en question par le biais d'une prise de conscience liée à la pandémie. De plus, la deuxième citation souligne l'idée qu'avec la pandémie, une forte remise en question est observable en lien avec la consommation en général et celle de l'avion en particulier : il semble que les différentes restrictions mises en place concernant les voyages, les loisirs, etc… ont permis aux individus de se rendre compte que certaines activités et certains déplacements en avion peuvent être futiles. Idée soulignée par la dernière citation et la découverte de son environnement proche. Les propos d'un acteur à Genève Aéroport mettent en évidence ces premiers propos, avec une nuance :

> *« (…) des gens qui ont voyagé peut-être moins qu'ils ont fait dans le passé parce que bon on a un petit peu oublié la crise climatique mais elle revient au-devant de la scène après la pandémie donc les voyages, faire des kilomètres pour passer un week-end à Barcelone devient de plus en plus impopulaire et est mal tolérés. Donc je pense que le tourisme va se maintenir quand même avec peut-être une baisse quand même, je pense que les gens qui partent en été ou ceux qui ont des familles à l'étranger on voit bien que ces gens-là vont rapidement revoyager » (Établissement 6, 2021)*

Ainsi, nous remarquons que pour un acteur de GVA les voyages à bas prix deviennent de moins en moins admis soulignant l'idée qu'un changement des comportements individuels à l'encontre de certains voyages en avion est notable.

Ces premières idées explicitées, nous considérons à présent d'autres raisons à un changement des comportements mises en avant par les différents enquêtés.

Une conscience écologique plus forte

Un point qui est revenu à plusieurs reprises est le fait que les individus ont, pour certains et certaines, une conscience écologique plus forte que par le passé. Bien que souvent implicite dans le propos des répondants, la citation suivante exprime cette perspective :

> *« (…) les gens qui ont une conscience écologique beaucoup plus présente et moins timide et moins honteuse comme il y a dix ans où on disait les verts toujours là à nous embêter… là je pense que les gens votent plus vert, vote plus gauche, votre plus dans ce sens-là et… et du coup ça… ça permet aussi à de jeunes entrepreneurs ou même des grosses boîtes de… de plancher sur des alternatives » (Enquêtée 3, 2021)*

Il est intéressant de considérer plus en détails cette idée d'une conscience écologique forte. Effectivement, nous avons montré dans notre revue littéraire que le fait d'avoir une conscience écologique forte ne suggère pas un comportement différent à l'encontre des déplacements en avion. Au contraire, il semble qu'avoir une conscience écologique forte n'a aucun effet sur le fait de prendre l'avion ou non (Alcock et al., 2017, Czepkiewicz et al., 2019, Kroesen, 2013). Or, selon l'Enquêtée ci-dessus, cette conscience écologique forte apparaît comme une raison à ne pas prendre l'avion ou du moins le prendre moins fréquemment. Avec un seul exemple, il est difficile de remettre en question la littérature et les recherches effectuées à ce sujet. Néanmoins, il est intéressant de voir que pour certains interlocuteurs cette conscience

écologique apparaît comme un facteur limitant des déplacements en avion, en désaccord avec les articles scientifiques considérés en amont.

Une nouvelle habitude

Ce point a été discuté dans notre partie concernant les avis des enquêtés et répondants n'ayant pas le sentiment qu'un changement des comportements individuels n'est observable. Il revient dans cette partie de notre discussion mais en complète opposition aux explications précédentes :

> *« Si ça continue comme ça… d'ici 5-6 ans, on a… parce que les gens, ils sont habitués maintenant comme ça » (Enquêté 7, 2021)*

Si nous considérons les propos de l'Enquêté ci-dessus, il semble que les individus et lui-même se sont habitués à cette situation durant laquelle il était difficile de voyager en avion. Raison pour laquelle les individus se sont habitués à ne plus prendre l'avion. Vision en opposition à l'habitude précédemment décrite, selon laquelle les individus se sont, au contraire, habitués à prendre l'avion. Ainsi, cette perspective nous permet de nuancer nos propos préalables.

Finalement, nous considérons une dernière perspective relativement différente de celles discutées jusqu'ici.

Des exemples à petite échelle applicables à grande échelle

Lorsque nous menions nos entretiens, certains interlocuteurs nous faisaient part d'un changement des comportements à une échelle individuelle concernant des activités de tous les jours : s'habiller, faire ses courses, etc. Ce qui est intéressant, c'est la manière avec laquelle les répondants nous expliquent que ces exemples à petite échelle sont attribuables à grande échelle. Afin de mieux nous en rendre compte nous avons choisi les deux extraits ci-dessous :

> *« Honnêtement je sais pas moi je pense quand même qu'il y a un… bah je le vois en termes d'habillement, en termes de sobriété, en termes de… je pense que beaucoup de gens ont… rien que chez nous avant c'était de la surenchère en termes de vestimentaire, je pense qu'on est retombé un peu, je pense qu'on consomme moins en termes vestimentaire et je pense que pour les voyages ça sera pareil. Je pense qu'il y a une envie de maintenant effectivement de sortir de la Suisse parce qu'on la connait par cœur, mais moi j'ai de l'espoir, je pense vraiment qu'il y a une réflexion, que beaucoup de gens ont mis l'église au milieu du village, recentrer leurs valeurs sur autre chose que cette consommation effrénée, aussi en voyage, en tourisme » (Établissement 7, 2021)*

> *« Regardez par exemple aujourd'hui dans mon village et peut-être dans le vôtre aussi quand on allait dans ces fermes self-service qui vendent un peu d'œufs, un peu de farine un peu de yaourt local ou du lait de chèvre, des trucs comme ça, on allait à 7h, 8h, 9h00 du matin, il n'y avait personne. Aujourd'hui, un an plus tard, vous devez faire la queue, donc si vous voulez pour moi ça c'est assez positif parce que les gens se disent on favorise la production locale, on n'a pas besoin de faire 10, 15 kilomètres avec un gros 4x4 pour aller acheter des tomates, il y en a sur place, quitte à payer 5 ou 10% en plus, on peut se le permettre alors pourquoi pas. Et moi je crois que ça c'est un petit exemple local mais ça montre déjà une transformation de la mentalité et c'est sur cette*

transformation de la mentalité je crois que je tablerais pour être positif, qu'au moins une bonne partie de l'humanité va changer un peu sa façon de faire » (Établissement 5, 2021)

Ainsi, nous remarquons que les changements mis en évidence par les interlocuteurs et ce à une échelle moindre semble s'appliquer à une échelle plus importante : le fait de prendre ou non l'avion. En lien avec un point précédent, il semble que les individus aient une conscience écologique plus forte, mise en évidence par le style d'habillement ou bien une consommation plus locale dans le deuxième exemple. Une nouvelle fois, la littérature explique que cette conscience écologique forte n'a pas d'impact sur le fait de prendre l'avion ou non. Cependant, ces deux acteurs, par le biais d'une nouvelle sobriété en termes d'habillement et d'une consommation plus locale, nous expliquent qu'une partie des individus modifient leurs pratiques avec un comportement plus « élémentaire » et que cette modification va se faire ressentir sur les déplacements en avion notamment.

De cette manière, nous remarquons que notre interprétation concernant notre dernière hypothèse est très nuancée et il est difficile de confirmer ou non cette dernière à ce stade de notre discussion, à l'image de cet extrait en demi-teinte d'un acteur de Genève Aéroport :

« Euh bah de nouveau je pense dans une certaine mesure oui, peut-être une assez faible mesure qui est liée justement aux enseignements que les gens ont pu tirer de la crise et aux bénéfices enfin c'est un peu bizarre de dire ça mais ouais aux bénéfices qu'ils en ont retiré en termes de qualité de vie. Donc je pense qu'il y aura une baisse mais elle sera limitée, il y aura un changement de comportement mais ça sera limité » (Établissement 7, 2021)

Nous remarquons qu'un changement de comportement à la suite de la pandémie de la covid 19 est envisageable mais limité. Une limite parfaitement exemplifiée dans notre première partie de discussion, à savoir le discours des répondants en défaveur à une modification des comportements individuels à l'encontre des voyages en avion. Afin de vérifier ou non notre hypothèse, nous considérons les biais suivants, intrinsèques à cette dernière partie de notre travail et aux réponses des enquêtés.

Dans un premier temps, nous avions parfois le sentiment que les interlocuteurs nous expliquaient certaines prises de décisions, modifications de leurs comportements vis-à-vis de l'avion parce que c'était ce que nous, en tant qu'enquêteur, souhaitions entendre. Ainsi, cette envie de « plaire » en quelque sorte constitue un premier biais, raison pour laquelle certains aspects en faveur d'une modification des comportements individuels ne semblent pas être tout à fait exacts.

Dans un deuxième temps, à l'heure où nous rédigeons cette recherche, il existe encore énormément d'incertitudes concernant les voyages en raison des différentes restrictions liées à la pandémie de la covid 19 (Enquêté 10, 2021). Il est donc très difficile pour les interlocuteurs et interlocutrices de savoir si ces modifications des comportements vont réellement s'ancrer sur le long terme lorsque la situation pandémique sera réglée.

Finalement, les individus nous font part d'une conscience écologique plus forte, mise en évidence par un soutien politique du parti vert, une sobriété dans l'habillement, une consommation plus locale, etc. Néanmoins, en accord avec la littérature il ne semble pas qu'une conscience écologique forte ait un effet sur le fait de ne pas prendre l'avion. Bien que nos

enquêtés tendent à nous prouver le contraire, il ne s'agit qu'une faible partie de notre échantillon, raison pour laquelle, bien que cette constatation soit intéressante à plusieurs échelons, nous ne sommes pas en mesure d'abjurer les recherches faites sur le sujet. Ainsi, nous ne considérons pas cette conscience écologique forte comme un résultat significatif de notre recherche ni comme un facteur limitant les déplacements nécessitant l'avion.

Pour toutes ces raisons, notre hypothèse est, comme nous l'avons expliqué, partiellement confirmée. Néanmoins, en raison de ces biais, l'envie de satisfaire l'enquêteur par certains propos, la situation sanitaire encore incertaine et d'une conscience écologique qui d'après la littérature n'a pas d'impact sur le fait de ne pas prendre l'avion, nous ne sommes pas en mesure de confirmer notre hypothèse H5. De plus, nous avons relevé un très fort pessimisme dans les discours des répondants affirmant que les comportements ne vont pas changer à l'échelle individuelle. Aussi, bien que d'accord à l'idée que certains comportements vont être modifiés, les acteurs de Genève Aéroport nous ont expliqué qu'une reprise est attendue et que la modification des comportements individuels sera très limitée. Cependant, et nous devons le souligner, nous sentons tout de même et d'une manière générale une volonté des individus, mise en évidence par les répondants, de modifier leurs comportements. Effectivement, un vrai changement sociétal semble se réaliser à ce niveau et ce malgré le fait que notre recherche réfute l'hypothèse selon laquelle la pandémie de la covid 19 a effectivement un effet sur le long terme concernant les comportements individuels vis-à-vis des voyages nécessitant l'avion.

En somme, la modification des comportements individuels à l'encontre des déplacements en avion semble être une autre alternative, en plus du développement des visioconférences, des trains, etc… mais n'est à ce stade pas encore assez évoluée et précise pour que de véritables effets se fassent ressentir. En effet, les enquêtés nous font plus part d'un souhait qu'un réel constat que les comportements se modifient à l'encontre des déplacements en avion, souligné par le fait que les leçons sont souvent vite oubliées et que les acteurs de GA pensent qu'une reprise va se faire ressentir (hors voyages d'affaires). L'avenir nous en dira certainement plus à ce sujet et une recherche approfondie sur le thème semble être pertinente.

8.8 Synthèse des résultats

Nous avons montré dans une première partie de recherche que notre hypothèse selon laquelle *la réduction du nombre de vols, en raison de la pandémie de la covid 19, a un effet sur l'habitat environnant l'aéroport international de Genève en termes de pollution atmosphérique et sonore ainsi que sur le bien-être des habitants* est vérifiée. Effectivement, nous avons expliqué que la réduction du nombre de vols, en raison de la pandémie de la covid 19, a eu un effet sur l'habitat environnant à l'aéroport international de Genève. Pour ce faire nous avons considéré quatre indicateurs, à savoir la réduction de l'activité aéroportuaire genevoise, la pollution sonore, la pollution atmosphérique ainsi que le bien-être et la santé. Afin de comprendre dans quelle mesure la réduction du trafic aérien a eu un effet sur les riverains, nous avons comparé deux périodes : une se situant avant la pandémie et l'autre se situant en pleine pandémie. Grâce à cette méthode, nous avons expliqué que la réduction du nombre de vols a été fortement perçue par notre échantillon. À partir de ce constat, nous avons expliqué que la réduction de la pollution sonore, mise en évidence de manière quantitative en amont des discussions avec les enquêtés, s'est fortement faite ressentir par les enquêtés non sans conséquence sur leur bien-être et leur santé. De la même manière, nous avons expliqué que la pollution atmosphérique a quelque peu diminué (bien qu'elle soit diffuse et largement attribuable au trafic routier) en termes de dioxyde d'azote en particulier. Bien que cette réduction n'ait été que marginalement perçue par notre échantillon, nous avons été en mesure de vérifier cette dernière en affirmant, sur la base du discours des interlocuteurs, que la pollution atmosphérique a bel et bien un effet sur l'habitat environnant à Genève Aéroport et qu'une différence notable entre les deux périodes considérées a été ressentie par notre échantillon. À partir de ces constats, nous avons conclu à une forte influence de la réduction du nombre de vols sur la santé et le bien-être de notre échantillon. De cette manière, tous nos indicateurs ont été vérifiés, raison pour laquelle notre hypothèse H1 est confirmée. À compter de cette première observation, nous nous sommes demandé dans quelle mesure cette situation positive pour les riverains de Genève Aéroport pouvait perdurer. Ce questionnement est à l'origine de notre deuxième partie de recherche, concernant les alternatives à l'avion, les politiques restrictives et les comportements individuels.

Notre deuxième hypothèse H2a concernant le télétravail a été vérifiée, sans grande surprise, dans son entièreté. Cependant, nous avons expliqué que l'augmentation du télétravail en Suisse était avant tout reliée aux politiques sanitaires mises en place à partir de mars 2020 notamment. Néanmoins, ce développement du télétravail semble s'ancrer sur le long terme d'après le discours des enquêtés et ce malgré un avis divergeant à ce sujet. En lien avec cette augmentation du télétravail, nous avons ensuite tenté de comprendre dans quelle mesure les entreprises, organisations internationales, institutions académiques, etc… se sont réadaptées et ont remplacé les déplacements en avion par le biais d'alternatives, les visioconférences notamment. L'hypothèse H2b discutant directement de cette problématique a été vérifiée : le télétravail a un effet sur la réduction du nombre de voyages par avion des entreprises et organisations internationales concernant le travail. Malgré quelques limites à ce modèle et un discours parfois nuancé, cette réadaptation que nous avons caractérisée de « forcée » semble s'ancrer sur le long terme, elle aussi. Effectivement, les déplacements liés au travail ont drastiquement diminué durant la pandémie en comparaison à une période se situant avant l'épidémie de covid 19 et cette diminution semble durer, dans une moindre mesure certes, étant donné que la quasi-totalité des répondants de notre échantillon nous ont expliqué qu'ils se déplaceront moins à l'avenir pour des conférences, des raisons médiatiques, humanitaires, etc. Ainsi, nous avons expliqué que nous pouvons nous attendre à une diminution des voyages d'affaires dans les années à venir

et ce pour plusieurs raisons : une réadaptation qui fonctionne très bien et qui n'est pas limitée aux répondants, des bénéfices pour l'environnement, des gains en termes économiques et aussi vis-à-vis de l'image des établissements interviewés. De plus, nous avons noté un changement structurel mais aussi culturel du travail et des voyages d'affaires, point sur lequel nous reviendrons.

Puis, nous avons poussé notre réflexion autour des alternatives et avons considéré le train, à travers notre hypothèse H3 afin de comprendre dans quelle mesure le train, à la suite de la pandémie de la covid 19, est devenu ou non une alternative forte à l'avion. Notre analyse concernant cette hypothèse (en considérant l'avis des enquêtés et des établissements) a été sans appel : il semble que la pandémie n'ait aucun effet sur le développement du train comme alternative à l'avion. En effet, parmi les différents indicateurs considérés, le train semble présenter un avantage en termes d'accessibilité mais pour aucun autre indicateur considéré. De même, bien que les politiques entrepreneuriales mettent en avant l'utilisation du train, la pandémie ne semble pas y jouer un rôle étant donné que ces politiques vis-à-vis du train étaient déjà mises en place avant la pandémie. Par ailleurs, nous avons mis en évidence la nécessité de dépasser cette idée de compétition et de discuter d'une complémentarité des deux moyens de transport, à l'image de l'intermodalité qui est revenue à de nombreuses reprises lors de nos entretiens.

Pour continuer, nous avons discuté de l'effet que l'implémentation d'une politique restrictive à l'égard du secteur aérien pourrait avoir sur le nombre de vols journaliers à GVA. Afin de discuter de notre hypothèse H4, nous avons identifié deux indicateurs : la représentation individuelle et la stratégie entrepreneuriale. Nous avons relevé le fait que le point de vue de certains répondants manquait vis-à-vis de cette hypothèse, raison pour laquelle la conclusion que nous en tirons n'est pas aussi significative que pour les hypothèses précédentes. Néanmoins, nous avons montré qu'une majorité d'enquêtés de notre première partie de recherche sont enclins à dire qu'une telle mesure limitera le nombre de vols à GA. Par ailleurs, nous avons expliqué que pour les entreprises, les effets n'auraient été que marginaux, raison pour laquelle notre hypothèse n'a été vérifiée qu'en partie. Effectivement, nous affirmons que la mise en place d'une politique restrictive ne peut réduire que partiellement le nombre de déplacements en avion à Genève Aéroport. De plus, le biais mis en évidence ci-dessus justifie le fait que nous ne confirmons pas notre hypothèse dans son entièreté. Finalement, nous avons souligné le fait que ce genre de politiques, bien que pouvant réduire le nombre de vols, en accord avec la littérature, tendent à « punir » les personnes les moins fortunées, d'après le discours des répondants, et sont décrites comme étant contre-productives par une partie des acteurs internes de Genève Aéroport, expliquant en partie pourquoi la loi CO_2 a été refusée par les citoyens suisses en juin 2021.

Finalement, nous avons décidé d'élargir notre discussion et considéré les comportements individuels comme élément pouvant limiter le nombre de déplacements aériens dans les années à venir et ancrer les « bienfaits » liés à la pandémie. Nous avons montré qu'une modification des comportements individuels à l'encontre des voyages nécessitant l'avion semble être envisageable mais limitée. Effectivement, bien que les répondants nous expliquent qu'une modification de comportements individuels est notable, nous avons identifié plusieurs biais soulignant le fait que cette modification n'est que limitée. Dans un premier temps, nous avons expliqué que nous avions le sentiment que certains enquêtés souhaitent « satisfaire » l'enquêteur par leurs propos. Dans un deuxième temps, nous avons expliqué que les restrictions

à l'égard des déplacements en avion sont encore fortes, raison pour laquelle il est difficile de savoir si cette modification des comportements individuels décrite par les répondants va réellement s'ancrer sur le long terme. Enfin, nous avons expliqué, en lien direct avec la littérature, que malgré une conscience écologique forte de certaines et certains répondants, cet élément ne semble pas être un facteur limitant aux voyages nécessitant l'avion. Ainsi, notre hypothèse selon laquelle *la pandémie de la covid 19 a un effet sur le long terme concernant les comportements individuels vis-à-vis des voyages nécessitant l'avion* a été réfutée.

9. Conclusion

Dans cette recherche, nous avons tenté de répondre à la question : *Dans quelle mesure la modification des comportements par rapport au transport aérien et ses conséquences environnementales, qui découlent de la pandémie de la covid 19, peuvent-elles s'inscrire sur le long terme ?* Afin de répondre à cette question nous avons tout d'abord mis en évidence les conséquences positives découlant directement de la pandémie de la covid 19. Afin de savoir si ces conséquences positives, à savoir une réduction de la pollution sonore, atmosphérique et un effet bénéfique sur les riverains de l'aéroport international de Genève, peuvent s'inscrire sur le long terme, nous avons considéré plusieurs éléments pouvant avoir un effet sur la réduction du trafic aérien dans les années à venir : le télétravail concernant les voyages d'affaires, les trains, les politiques restrictives et finalement les comportements individuels. Il apparaît, selon la synthèse des résultats ci-dessus, que le facteur pouvant le plus limiter le trafic aérien et ancrer sur le long terme les conséquences positives de la pandémie est le fait que les entreprises, organisations internationales, institutions académiques, etc… vont réduire leurs voyages nécessitant l'avion, ayant une incidence directe sur la demande de ce type de transport. Effectivement, le train ainsi que les comportements individuels n'apparaissent pas comme facteurs limitant la demande en termes de voyages en avion. Cependant, nous avons montré qu'une politique restrictive, en accord avec la littérature peut aussi limiter le trafic aérien et ancrer, dans une moindre mesure que lors de la période allant de mars 2020 à juin 2020 certes, les bénéfices liés à la pandémie de la covid 19.

Nous allons tenter d'étendre notre réflexion en discutant de certains aspects qui n'ont pas été traités, en répondant aux différentes questions que nous nous sommes posées tout au long de notre réflexion, en abordant certaines limites de notre recherche, en ouvrant notre discussion et en apportant une réflexion personnelle.

Au début de notre discussion, nous avons souligné à plusieurs reprises le rôle économique de Genève Aéroport au sein du canton de Genève. Ce rôle économique n'a pas été remis en question par nos interlocuteurs, bien au contraire il a même été mis en évidence de nombreuses fois par les répondants. Ces derniers nous ont expliqué qu'il existe de nombreux enjeux stratégiques et de pouvoirs autour de GA. Néanmoins, nous n'avons pas mis ce thème en évidence et n'avons pas mené une réflexion à proprement parler autour de ce dernier. Il est cependant très important de noter que le rôle économique de l'aéroport international de Genève est un élément à considérer. Effectivement, ce dernier est à l'origine d'entrées financières importantes sur le territoire genevois, à l'échelle cantonale, mais aussi sur le territoire suisse, à l'échelle fédérale. Il apparaît cependant, d'après nos explications, que la place de Genève Aéroport semble se modifier étant donné que les acteurs forts de la Genève internationale vont moins recourir aux voyages en avion, ayant comme conséquence directe une baisse d'entrées financières sur le territoire suisse. Nous n'avons pas abordé ce point dans notre recherche mais il semble légitime de se demander si le statut de Genève Aéroport, en lien avec la Genève internationale, ne risque pas de se modifier lui aussi dans les années à venir. Une recherche plus poussée à ce sujet semble être intéressante.

À l'image de ce point sur lequel nous n'avons pas réalisé une analyse scientifique à proprement parler, il nous semble aussi légitime de nous demander si les comportements individuels à l'égard des voyages en avion ne risquent pas, eux aussi, de se modifier dans les années à venir.

En effet, notre dernière hypothèse ne semble pas se vérifier pour les raisons que nous avons mises en évidence. Néanmoins, un changement culturel, sociétal et structurel semble tout de même s'agencer. Bien qu'il soit trop tôt pour le dire, notre recherche et le discours des répondants tendent à mettre en évidence une modification des comportements individuels à l'égard des voyages en avion (mais pas que). Ainsi, la pandémie, en plus d'être un vecteur de développement à certaines alternatives à l'avion, les visioconférences notamment, semble avoir un effet durable sur les comportements de tout un chacun. À nouveau, il est très important de souligner que nous n'avons pas mené une étude sociologique à ce sujet, mais que notre recherche amorce une réflexion plus profonde à ce sujet. Nous ne sommes donc pas en mesure d'affirmer si ces modifications résultent significativement de l'effet de la pandémie, mais les éléments mis en évidence tendent à rendre compte de cette idée. À l'image de l'idée précédente, une recherche approfondie à ce sujet semble être tout à fait pertinente.

Pour aller plus loin, nous avons adopté un point de vue discutant de la réduction du trafic aérien en raison de certains facteurs : les visioconférences, les trains, les politiques restrictives et les comportements individuels. Nous aurions pu adopter un point de vue tout à fait différent et non pas nous concentrer sur une idée de « réduire pour ancrer les bénéfices liés à la pandémie » mais discuter des nouvelles technologies du secteur aérien, des carburants bios, etc. À ce sujet, les répondants nous ont expliqué que des solutions telles que des avions moins polluants, moins bruyants, des trains à grande vitesse, etc… semblent être viables, elles aussi, pour ancrer les bénéfices liés à la pandémie de la covid 19. Il est cependant important d'expliquer que les technologies pouvant répondre à ces enjeux ne sont encore que trop peu développées comme mis en évidence par l'Enquêté 10, l'Établissement 7 et l'Établissement 8 (deux acteurs de GVA). La citation suivante, en lien avec les propos de Yilmaz et Atmanli (2017), Novelli et al. (2011), Rye et al. (2019), image cette idée :

> *« Oui bah oui, non très certainement c'est même un axe important et c'est une des principales évolutions technologiques sur laquelle mise l'industrie du transport aérien, les biocarburants. Alors on parle de biocarburants de 2e ou 3e génération c'est-à-dire qui ne rentreraient… alors pour l'instant ça reste ce qu'on appelle des biocarburants c'est-à-dire c'est des cultures et elles sont en principe pas faite en concurrence avec la culture vivrière, voyez ce que je veux dire ? On a un problème dans le monde, un problème de fin et du coup il faut pas que ces cultures elles empiètent sur les surfaces qu'on peut utiliser pour, soit produire des céréales, soit produire de l'alimentation pour les élevages, c'est pour ça qu'en fait on les fait pousser dans des zones marginales un peu désertiques ou on utilise des algues dans la mer. Et puis il y a les cultures, des technologies, ce qu'on appelle des carburants synthétiques où on utiliserait le carbone parce que les carburants c'est du carbone, c'est des chaînes de carbone, on utiliserait le carbone qu'on arriverait par exemple à extraire de l'air et ça c'est les technologies du futur c'est de réussir à extraire le carbone de l'air et l'utiliser pour synthétiser les carburants pour les avions. Mais pour l'instant c'est vraiment de la recherche y'a pas de production par contre y'a la production de biokérosène, de 2e génération, donc sur des surfaces ce qu'on appelle des surfaces cultivables, marginales qui peuvent pas être utilisées par ailleurs pour faire du fourrage ou la nourriture » (Établissement 7, 2021)*

Les nouveaux combustibles peuvent répondre aux enjeux soulignés tout au long de cette recherche mais ne sont encore pas assez développés et peuvent entrainés l'utilisation de terres

arables, etc. Ainsi, faut-il miser sur la technologie plutôt que la réduction du trafic aérien ? Voilà une question qui semble intéressante et que nous aurions pu nous poser. Par ailleurs, nous avons relevé le fait que la mise en place de nouvelles technologies (visioconférences notamment), de HUB pour les conférences, réunions, etc… permettent la participation d'individus qui en temps normal n'auraient pas pris part à ces réunions. Ainsi, d'après l'Établissement 2, une accumulation de la pollution liée à cette « nouvelle » mobilité (afin de se rendre dans un HUB de conférences par exemple) et de la pollution numérique est possible. Cette dernière ne semble pas compenser les bénéfices liés au simple fait de ne pas prendre l'avion (Coroama et al., 2012) mais une évaluation plus précise à ce sujet aurait été intéressante à réaliser.

À présent, nous pouvons revenir sur les limites de notre recherche. Concernant nos hypothèses H4 et H5, le fait que nous n'ayons pas construit nos grilles d'entretiens exclusivement concernant ces deux sujets constitue un biais assez fort, raison pour laquelle l'interprétation de ces deux dernières hypothèses n'est pas aussi significative que les précédentes. Néanmoins, nous voyons se dessiner une forme de changement de comportement à l'égard des voyages en avion. De même, bien que la loi CO_2 ait été refusée par le peuple (décrit comme pas encore « prêt » à accepter une telle mesure), il semble qu'une politique restrictive est effectivement encline à réduire l'activité aéroportuaire, à Genève notamment, et donc ancrer les bénéfices liés à la pandémie, malgré le manque de significativité de notre interprétation.

Par ailleurs, il a été très difficile d'obtenir une multitude d'établissements pour notre deuxième partie de recherche. Effectivement, malgré nos nombreuses demandes, peu ont été soldées par une réponse positive. De plus, nous pouvons souligner le fait que nous manquons aussi d'entreprises n'exerçant aucun télétravail et ne souhaitant pas modifier leurs politiques concernant les voyages en avion dans les années à venir et ce malgré l'impact de la pandémie sur ces derniers. Effectivement, ce manque de contraste avec les points de vue obtenus constitue une limite à notre recherche : il aurait été intéressant et enrichissant pour notre discussion d'avoir une vision complètement opposée à celles récoltées ici.

Il est aussi important de noter que notre recherche est réalisée dans un contexte encore incertain : la nouvelle norme décrite par les entreprises, organisations internationales, institutions académiques, etc… va-t-elle réellement perdurer et s'ancrer sur le long terme ? Bien que notre recherche confirme cette idée, le fait que nous soyons dans une situation encore incertaine concernant les voyages d'affaires constitue une limite à nos interprétations. Il est effectivement plus « aisé » pour les établissements interviewés, en cette période incertaine que dans les années à venir, d'affirmer qu'une réduction sur le long terme des voyages d'affaires va véritablement se produire, souligné par l'idée que cette transition peut échouer (Établissement 1, 2021). Une discussion avec les mêmes établissements dans quelques années, afin de mettre en évidence une réduction ou non des voyages d'affaires en avion, serait intéressante à mener. Une telle discussion nous permettrait de confirmer les dires mis en évidence au sein de notre recherche actuelle.

Finalement, la dernière limite de notre recherche est le manque de littérature discutant directement de notre sujet, d'où le fait que le cadre théorique de cette dernière n'est pas aussi rigoureux que traditionnellement. Cette affirmation nous permet de rebondir et d'apporter une théorie plus personnelle à notre recherche. Tout au long de nos explications, nous avons montré que le bouleversement lié à la pandémie a eu un impact sur de nombreux éléments : de la

pollution atmosphérique à la pollution sonore en passant par un changement culturel des entreprises, organisations internationales, etc… concernant les voyages d'affaires en avion. Ainsi, il semble qu'un bouleversement lié à une pandémie par exemple, entraîne inéluctablement des modifications au sein de la société. Au sein de cette recherche, nous mettons en évidence majoritairement une modification, à savoir le changement culturel des entreprises à l'égard des voyages en avion. Et le fait que toutes les entreprises, organisations internationales, institutions académiques, etc… soient logées à la même enseigne (Établissement 2, 2021), c'est-à-dire que les restrictions de voyages existaient pour la quasi-totalité du globe, facilite grandement une adaptation généralisée qui dans notre cas est principalement le développement des visioconférences. Ainsi, à l'échelle de notre recherche nous mettons en évidence une modification « culturelle » comme conséquence directe de la pandémie. Cette modification est une parmi tant d'autres, il serait très intéressant d'observer toutes les modifications liées à la pandémie auxquelles notre monde tel que nous le connaissions va se confronter.

Afin de conclure, nous tenons à mettre en évidence le fait que cette recherche n'est de loin pas une critique subjective de l'aviation et des effets que cette dernière peut avoir sur la population environnante à Genève Aéroport. En effet, nous sommes partis d'un simple constat et nous nous sommes demandé dans quelle mesure les bénéfices issus de ce constat peuvent ou non s'inscrire sur le long terme. D'un côté, nous cherchions à montrer les raisons qui expliquent pourquoi ces bénéfices tendent à s'inscrire sur le long terme. D'un autre côté, nous cherchions à expliquer pourquoi ces derniers tendent, au contraire, à n'être que temporaires. Ainsi, nous avons mis en évidence le fait que les entreprises vont moins voyager à l'avenir expliquant partiellement le fait que ces bénéfices vont s'inscrire sur le long terme, mais d'un autre côté que cet « ancrage » ne sera que partiel, étant donné que les comportements individuels ne semblent pas se modifier, les politiques restrictives (pouvant limiter le trafic aérien) ne sont pas encore susceptibles d'être acceptées par le peuple et finalement les trains ne semblent pas présenter une alternative viable à l'avion. Finalement, un autre élément que nous n'avons pas pris en compte et qui semble jouer un rôle important dans notre interprétation est le fait que les acteurs de Genève Aéroport mettent un point d'honneur à réduire les nuisances, sonores tout particulièrement, pour les riverains de l'aéroport (Établissement 7 et Établissement 8, 2021). Ainsi, les acteurs internes de Genève Aéroport s'engagent de leur côté et indépendamment de toutes nos explications liées aux voyages d'affaires, comportements individuels, etc… à réduire les nuisances liées à l'activité de l'aéroport sur les riverains, pouvant donc ancrer les bénéfices observés durant la pandémie de la covid 19.

En somme, notre travail montre que l'activité aéroportuaire à Genève ne retrouvera pas son taux de 2019. Néanmoins, certaines études tendent à expliquer que le trafic aérien mondial retrouvera son niveau d'activité (pré pandémique) d'ici quelques années du fait que l'offre va se développer significativement, dans certains pays d'Asie notamment (Tribune de Genève, 2021c). Ainsi, bien que le trafic semble diminuer sur le court et moyen terme, voire long terme à l'aéroport international de Genève, le trafic mondial tend à augmenter drastiquement dans les futures années. Afin de vérifier ou non ces différentes prévisions, l'avenir seul nous permettra d'apporter une réponse précise à ce sujet.

10. Bibliographie

Adler, N., Pels, E., & Nash, C. (2010). High-speed rail and air transport competition : Game engineering as tool for cost-benefit analysis. *Transportation Research Part B: Methodological*, *44*(7), 812-833. https://doi.org/10.1016/j.trb.2010.01.001

Alcock, I., White, M. P., Taylor, T., Coldwell, D. F., Gribble, M. O., Evans, K. L., Corner, A., Vardoulakis, S., & Fleming, L. E. (2017). 'Green' on the ground but not in the air : Pro-environmental attitudes are related to household behaviours but not discretionary air travel. *Global environmental change : human and policy dimensions*, *42*, 136-147. https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2016.11.005

Bao, R., & Zhang, A. (2020). Does lockdown reduce air pollution? Evidence from 44 cities in northern China. *The Science of the Total Environment*, *731*, 139052. https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.139052

Baumeister, S. (2019). Replacing short-haul flights with land-based transportation modes to reduce greenhouse gas emissions : The case of Finland. *Journal of Cleaner Production*, *225*, 262-269. https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.03.329

Behrens, C., & Pels, E. (2012). Intermodal competition in the London–Paris passenger market : High-Speed Rail and air transport. *Journal of Urban Economics*, *71*(3), 278-288. https://doi.org/10.1016/j.jue.2011.12.005

Bioenergy International. (2018). Lack of funding grounds GVA's renewable jet fuel project. *Bioenergy International*. https://bioenergyinternational.com/biofuels-oils/lack-of-funding-grounds-gvas-renewable-jet-fuel-project

Braun-Unkhoff, M., Riedel, U., & Wahl, C. (2017). About the emissions of alternative jet fuels. *CEAS Aeronautical Journal*, *8*(1), 167-180. https://doi.org/10.1007/s13272-016-0230-3

Büchs, M. (2017). The role of values for voluntary reductions of holiday air travel. *Journal of Sustainable Tourism*, *25*(2), 234-250. https://doi.org/10.1080/09669582.2016.1195838

Buttazoni, M. (2008). Potential global CO_2 emission reductions from ICT use: Identifying and assessing the opportunities to reduce the first billion tonnes of CO_2 emissions. *Ecofys Italy Srl. Solna, Sweden: World Wildlife Fund Sweden.* Consulté 2 mars 2021, à l'adresse https://wwfint.awsassets.panda.org/downloads/identifying_the_1st_billion_tonnes_ict_academic_report_wwf_ecofys.pdf

Cairns S., Sloman L., Newson C., Anable J., Kirkbride A & Goodwin P. (2004). Teleconferencing. *UCL, Transport for Quality of Life Final report to the Department for Transport, The Robert Gordon University and Eco-Logica London, UK, Chapter 11*. 279-302. Consulté 2 mars 2021, à l'adresse https://www.transportforqualityoflife.com/u/files/Smarter_Choices_Changing_The_Way_We_Travel_chapter11.pdf

Cantoreggi, N., & Simos, J. (2018). L'efficacité de l'évaluation d'impact sur la santé : Réflexions à partir du cas de l'aéroport de Genève. *Environnement, Risques & Santé*, *17*(5), 467-480. https://doi.org/10.1684/ers.2018.1220

Cardon, D. (1996). L'entretien compréhensif (Jean-Claude Kaufmann). *Réseaux. Communication - Technologie - Société*, *14*(79), 177-179.

CARPE et ARAG. (2018). Avions toujours plus, pour quoi faire ? Du rêve au cauchemar. Le livre de l'initiative pour un pilotage démocratique de l'aéroport urbain de Genève. *Editions Jouvence.*

Chiambaretto, P., & Decker, C. (2012). Air–rail intermodal agreements : Balancing the competition and environmental effects. *Journal of Air Transport Management*, *23*, 36-40. https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2012.01.012

Cohen, S. A., Higham, J., Gössling, S., Peeters, P., & Eijgelaar, E. (2016). Finding effective pathways to sustainable mobility : Bridging the science–policy gap. *Journal of Sustainable Tourism*, *24*(3), 317-334. https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1136637

Colson, S. (s. d.). *Environnement. À Genève, moins 50 % de dioxyde d'azote pendant le confinement*. Consulté 5 mars 2021, à l'adresse https://www.ledauphine.com/environnement/2020/06/23/a-geneve-moins-50-de-dioxyde-d-azote-pendant-le-confinement

Condor Ferries. (2020). Business Travel Statistics 2020. *Condor Ferries*. Consulté 03 mars 2021, à l'adresse https://www.condorferries.co.uk/business-travel-statistics

Confédération suisse. (2019). Ordonnance sur la protection contre le bruit. *Fedlex. La plateforme de publication du droit fédéral.* Consulté le 01 avril 2021, à l'adresse https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1987/338_338_338/fr#annex_5/lvl_d1710e108/lvl_2/lvl_22/lvl_221

Confédération suisse. (2021a). Révision totale de la loi sur le CO_2. *Office fédérale de l'environnement*. Consulté le 23 mars 2021, à l'adresse https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/droit/totalrevision-co2-gesetz.html

Confédération suisse. (2021b). Votation no 644 – Résultat officiel. *Chancellerie Fédérale.* Consulté le 15 juillet 2021, à l'adresse https://www.bk.admin.ch/ch/f/pore/va/20210613/can644.html

Coronavirus Statistiques. (2021a). Coronavirus nombre de cas Suisse | En direct. *Coronavirus Statistiques.* Consulté 23 mars 2021, à l'adresse https://www.coronavirus-statistiques.com/stats-pays/coronavirus-nombre-de-cas-suisse/

Coronavirus Statistiques. (2021b). Coronavirus nombre de cas pour l'Europe | En direct. *Coronavirus Statistiques*. Consulté 23 mars 2021, à l'adresse https://www.coronavirus-statistiques.com/stats-continent/coronavirus-nombre-de-cas-europe/

Coroama, V. C., Hilty, L. M., & Birtel, M. (2012). Effects of Internet-based multiple-site conferences on greenhouse gas emissions. *Telematics and Informatics, 29*(4), 362-374. https://doi.org/10.1016/j.tele.2011.11.006

Cox, W. (2009, octobre 6). Improving Quality of Life Through Telecommuting. *Frontier Centre For Public Policy*. https://fcpp.org/2009/10/06/improving-quality-of-life-through-telecommuting/

Czepkiewicz, M., Árnadóttir, Á., & Heinonen, J. (2019). Flights Dominate Travel Emissions of Young Urbanites. *Sustainability*, *11*(22), 6340. https://doi.org/10.3390/su11226340

Daggett, D. L., Hendricks, R. C., Walther, R., & Corporan, E. (2008). *Alternate Fuels for Use in Commercial Aircraft*. 21.

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). (2015). Pian directeur cantonal Genève 2030. Rapport d'examen. *Office fédéral du développement territorial ARE*. Consulté le 02 avril 2021, à l'adresse https://www.google.ch/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiDnurv9f3vAhVBtKQKHWvDAkgQFjAAegQIBBAD&url=https%3A%2F%2Fwww.are.admin.ch%2Fdam%2Fare%2Ffr%2Fdokumente%2Fraumplanung%2Fdokumente%2Fpruefungsbericht%2Fplan_directeur_ducantondegeneveapprobationdu29042015parleconseil.pdf.download.pdf%2Fplan_directeur_ducantondegeneveapprobationdu29042015parleconseil.pdf&usg=AOvVaw1e4C12Uo5qVlwwOnrQPBNv

Dépelteau, F. (2011). La démarche d'une recherche en sciences humaines de la question de départ à la communication des résultats. *Québec : De Boeck*.

Dobruszkes, F. (2011). High-speed rail and air transport competition in Western Europe : A supply-oriented perspective. *Transport Policy*, *18*(6), 870-879. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.06.002

Dolan, P., Peasgood, T., & White, M. (2008). Do we really know what makes us happy? A review of the economic literature on the factors associated with subjective well-being. *Journal of Economic Psychology*, *29*(1), 94-122. https://doi.org/10.1016/j.joep.2007.09.001

Elgowainy, A., Han, J., Wang, M., Carter, N., Stratton, R., Hileman, J., Malwitz, A., & Balasubramanian, S. (2012). *Life-Cycle Analysis of Alternative Aviation Fuels in GREET* (ANL/ESD/12-8). Argonne National Lab. (ANL), Argonne, IL (United States). https://doi.org/10.2172/1255237

Erdmann, L., & Hilty, L. (2010). Scenario Analysis : Exploring the Macroeconomic Impacts of Information and Communication Technologies on Greenhouse Gas Emissions. *Journal of Industrial Ecology*, *14*, 826-843. https://doi.org/10.1111/j.1530-9290.2010.00277.x

European Aircraft Noise Services (EANS). (2021). Région Genève. *EANS*. Consulté le 27 mars 2021, à l'adresse http://www.eans.net/Mess/Mess.php?R=602

Franssen, E. a. M., van Wiechen, C. M. a. G., Nagelkerke, N. J. D., & Lebret, E. (2004). Aircraft noise around a large international airport and its impact on general health and medication use. *Occupational and Environmental Medicine*, *61*(5), 405-413. https://doi.org/10.1136/oem.2002.005488

Fuchs, C. (2008). The implications of new information and communication technologies for sustainability. *Environment, Development and Sustainability*, *10*(3), 291-309. https://doi.org/10.1007/s10668-006-9065-0

Ge.ch. (2011). Mettre en valeur l'aéroport international de Genève. *Ge.ch.* Consulté le 02 avril 2021, à l'adresse http://ge.ch/geodata/SIAMEN/Procedures_Archives/PDCn_EP/PDCn_EP_07_ficheB06.pdf

Genève Aéroport. (2017). Neste collabore avec Genève Aéroport afin de proposer des solutions durables et renouvelables pour l'aviation. *Genève Aéroport.* Consulté 3 mars 2021, à l'adresse https://newsroom.gva.ch/neste-collabore-avec-geneve-aeroport-afin-de-proposer-des-solutions-durables-et-renouvelables-pour-laviation/

Genève Aéroport. (2021a). Traffic Evolution. *Genève Aéroport.* Consulté 15 mars 2021, à l'adresse https://www.gva.ch/fr/Downloads/Aeroport/2020_Statistiques-Geneve-Aeroport.pdf

Genève Aéroport. (2021b). Contribution économique. *Genève Aéroport.* Consulté le 4 avril 2021, à l'adresse https://www.gva.ch/fr/Site/Geneve-Aeroport/Developpement-durable/Contribution-economique

Genève Aéroport. (2021c). Les résultats financiers de Genève Aéroport. *Genève Aéroport*. Consulté le 4 avril 2021, à l'adresse https://rapports.gva.ch/ra/2020/fr/Article/les-resultats-financiers-de-geneve-aeroport

González-Savignat, M. (2004). Competition in Air Transport. *Journal of Transport Economics and Policy, 38*, 77-107.

Gössling, S. (2020). Risks, resilience, and pathways to sustainable aviation : A COVID 19 perspective. *Journal of Air Transport Management*, *89*, 101933. https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101933

Grimes, T. R. (1990). Truth, Content, and the Hypothetico-Deductive Method. *Philosophy of Science*, *57*(3), 514-522.

Harrison, R. M., Masiol, M., & Vardoulakis, S. (2015). Civil aviation, air pollution and human health. *Environmental Research Letters*, *10*(4), 041001. https://doi.org/10.1088/1748-9326/10/4/041001

Helm, D. (2020). The Environmental Impacts of the Coronavirus. *Environmental & Resource Economics*, *76*(1), 21-38.

Hischier, R., & Hilty, L. (2002). Environmental impacts of an international conference. *Environmental Impact Assessment Review - ENVIRON IMPACT ASSESS REV*, *22*, 543-557. https://doi.org/10.1016/S0195-9255(02)00027-6

Iacus, S. M., Natale, F., Santamaria, C., Spyratos, S., & Vespe, M. (2020). Estimating and projecting air passenger traffic during the COVID 19 coronavirus outbreak and its socio-economic impact. *Safety Science*, *129*, 104791. https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.104791

Investopedia. (2020). Which Passengers Make the Most Money for Airlines? *Investopedia*. Consulté 04 mars 2021, à l'adresse https://www.investopedia.com/ask/answers/041315/how-much-revenue-airline-industry-comes-business-travelers-compared-leisure-travelers.asp

Intraplan, Consult GmbH. (2015). Prévisions de trafic aérien aéroport international de Genève. *Intraplan, Consult GmbH*, 1-5. Consulté 26 mars 2021, à l'adresse https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Das_BAZL/Studien_Berichte_und_Projekte/download_resume_enfrancais.pdf.download.pdf/download_resume_enfrancais.pdf

Isaifan, R. J. (2020). The dramatic impact of Coronavirus outbreak on air quality : Has it saved as much as it has killed so far? *Global Journal of Environmental Science and Management*, *6*(3), 275-288. https://doi.org/10.22034/gjesm.2020.03.01

Kantenbacher, J., Hanna, P., Cohen, S., Miller, G., & Scarles, C. (2018). Public attitudes about climate policy options for aviation. *Environmental Science & Policy*, *81*, 46-53. https://doi.org/10.1016/j.envsci.2017.12.012

Karimzadegan, H., Rahmatian, M., Farhud, D. D., & Yunesian, M. (2008). Economic Valuation of Air Pollution Health Im¬pacts in the Tehran Area, Iran. *Iranian Journal of Public Health*, *37*(1), 20-30.

Kaufmann, J.-C. (1996). L'entretien compréhensif. *Paris : Nathan*.

Kim, S.-N. (2017). Is telecommuting sustainable? An alternative approach to estimating the impact of home-based telecommuting on household travel. *International Journal of Sustainable Transportation*, *11*(2), 72-85. https://doi.org/10.1080/15568318.2016.1193779

Kroesen, M. (2013). Exploring people's viewpoints on air travel and climate change : Understanding inconsistencies. *Journal of Sustainable Tourism*, *21*(2), 271-290. https://doi.org/10.1080/09669582.2012.692686

Kroesen, M., Molin, E. J. E., Miedema, H. M. E., Vos, H., Janssen, S. A., & van Wee, B. (2010). Estimation of the effects of aircraft noise on residential satisfaction. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *15*(3), 144-153. https://doi.org/10.1016/j.trd.2009.12.005

Lawton, R. N., & Fujiwara, D. (2016). Living with aircraft noise : Airport proximity, aviation noise and subjective wellbeing in England. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *42*. https://trid.trb.org/view/1377787

Lee, D. S., Fahey, D. W., Skowron, A., Allen, M. R., Burkhardt, U., Chen, Q., Doherty, S. J., Freeman, S., Forster, P. M., Fuglestvedt, J., Gettelman, A., De León, R. R., Lim, L. L., Lund, M. T., Millar, R. J., Owen, B., Penner, J. E., Pitari, G., Prather, M. J., … Wilcox, L. J. (2020). The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. *Atmospheric Environment (Oxford, England : 1994)*, *244*, 117834. https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834

Le Quéré, C., Jackson, R. B., Jones, M. W., Smith, A. J. P., Abernethy, S., Andrew, R. M., De-Gol, A. J., Willis, D. R., Shan, Y., Canadell, J. G., Friedlingstein, P., Creutzig, F., & Peters, G. P. (2020). Temporary reduction in daily global CO 2 emissions during the COVID 19 forced confinement. *Nature Climate Change*, *10*(7), 647-653. https://doi.org/10.1038/s41558-020-0797-x

Mange, D. (2019, novembre 1). NTF, Croix fédérale de la mobilité, Plan Rail 2050 ou Railsuisse 2050 : Quel avenir pour le chemin de fer suisse? *Mobilité tous azimuts*. https://blogs.letemps.ch/daniel-mange/2019/11/01/ntf-croix-federale-de-la-mobilite-plan-rail-2050-ou-railsuisse-2050-quel-avenir-pour-le-chemin-de-fer-suisse/

Matus, K., Nam, K.-M., Selin, N. E., Lamsal, L. N., Reilly, J. M., & Paltsev, S. (2012). Health damages from air pollution in China. *Global Environmental Change*, *22*(1), 55-66. https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2011.08.006

Mhalla, M. (2020). The Impact of Novel Coronavirus (COVID 19) on the Global Oil and Aviation Markets. *Journal of Asian Scientific Research*, *10*(2), 96-104.

Nicola, M., Alsafi, Z., Sohrabi, C., Kerwan, A., Al-Jabir, A., Iosifidis, C., Agha, M., & Agha, R. (2020). The socio-economic implications of the coronavirus pandemic (COVID 19) : A review.

International Journal of Surgery (London, England), 78, 185-193. https://doi.org/10.1016/j.ijsu.2020.04.018

Nižetić, S. (2020). Impact of coronavirus (COVID 19) pandemic on air transport mobility, energy, and environment : A case study. *International Journal of Energy Research*, *44*(13), 10953-10961. https://doi.org/10.1002/er.5706

Noé21. (2021). Aéroport de Genève post-COVID : quel trafic pour préserver le climat ? Rapport Noé21 pour les Verts genevois. *Noé 21, économie, énergie, et société,* 1-21. Consulté le 14 mai 2021, à l'adresse https://verts-ge.ch/wp-content/uploads/sites/12/2021/04/Noe21-Quel-trafic-aerien-pour-Geneve-2021-DEF-1.pdf

Novelli, P. (2011). Sustainable Way for Alternative Fuels and Energy in Aviation - Final report. *ONERA – Fundamental and Applied Energetic Department*. Consulté 3 mars 2021, à l'adresse https://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/Documents/SW_WP9_D.9.1%20Final%20report_released%20July2011.pdf

OCEV – Service de l'air du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA). (2020). Pandémie COVID 19 et qualité de l'air à Genève. *Qualité de l'air.* Consulté le 30 mars 2021, à l'adresse https://www.ge.ch/actualite/pandemie-covid 19-qualite-air-geneve-1-04-2020

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). (2018). Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) Partie IIIC Fiche d'objet Aéroport de Genève avec rapport explicatif et rapport d'examen. *Département de l'environnement, des transports, de l'énérgie et de la communication DETEC*. Consulté 26 mars 2021, à l'adresse https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/securite/infrastructure/aerodromes/aeroports-nationaux/aeroport-de-geneve/objectifs-du-psia.html

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). 2020. Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA). Le PSIA en bref. *OFAC*. Consulté le 29 mars 2021, à

l'adresse https://www.google.ch/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiv59Wz-P3vAhVB_qQKHXGIAsEQFjAEegQIAhAD&url=https%3A%2F%2Fwww.bazl.admin.ch%2Fdam%2Fbazl%2Ffr%2Fdokumente%2FPolitik%2FSachplan_Infrastruktur_der_Luftfahrt%2FSIL_allgemein%2Fkurzportraet-sil.pdf.download.pdf%2Fkurzportrait-sil-f-web.pdf&usg=AOvVaw1AxWHsYJrQ93Fgwddm5GQe

OFS. (2017). Comportements de la population en matière de transports. Office fédérale de la statistique. Consulté 27 février 2021, à l'adresse https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten.html

Organisation mondiale de la Santé (OMS). (2018). Lignes directives relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne. Résumé d'orientation. *OMS, Bureau régional de l'Europe.* Consulté 26 mars 2021, à l'adresse 20181010_OMS-directives_bruit_résumé_fr.pdf (aragge.ch)

Parry, I., Mylonas, V., & Vernon, N. (2017). *Reforming Energy Policy in India : Assessing the Options*. 52.

Peeters, P. M. (2017). *Tourism's impact on climate change and its mitigation challenges : How can tourism become 'climatically sustainable'?* https://doi.org/10.4233/uuid:615ac06e-d389-4c6c-810e-7a4ab5818e8d

Praag, B. M. S. V., & Baarsma, B. E. (2005). Using Happiness Surveys to Value Intangibles : The Case of Airport Noise*. *The Economic Journal*, *115*(500), 224-246. https://doi.org/10.1111/j.1468-0297.2004.00967.x

Radio Télévision Suisse. (2020a). La Suisse en état de « situation extraordinaire » jusqu'au 19 avril. *rts.ch.* Consulté 23 mars 2021, à l'adresse https://www.rts.ch/info/suisse/11166687-la-suisse-en-etat-de-situation-extraordinaire-jusquau-19-avril.html

Radio Télévision Suisse (RTS). (2020b). Pas de retour à la normale avant 2-3 ans" à l'aéroport de Genève. *RTS Info*. Consulté le 02 avril, à l'adresse https://www.rts.ch/info/suisse/11399444-pas-de-retour-a-la-normale-avant-23-ans-a-laeroport-de-geneve.html

Randles, S., & Mander, S. (2009). Aviation, consumption and the climate change debate : 'Are you going to tell me off for flying?'. *Technology Analysis & Strategic Management*, *21*(1), 93-113. https://doi.org/10.1080/09537320802557350

Ritchie, H (2020). Climate change and flying: what share of global CO_2 emissions come from aviation? *Our World in Data*, Consulté 4 mars 2021, à l'adresse https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-aviation

Román, C., Espino, R., & Martín, J. C. (2007). Competition of High-speed Train with Air Transport : The Case of Madrid–Barcelona. *Journal of Air Transport Management*, *13*, 277-284. https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2007.04.009

Röösli, M., Künzli, N., Braun-Fahrländer, C., & Egger, M. (2005). Years of life lost attributable to air pollution in Switzerland : Dynamic exposure-response model. *International Journal of Epidemiology*, *34*(5), 1029-1035. https://doi.org/10.1093/ije/dyi106

Rye, L., Blakey, S., & W. Wilson, C. (2010). Sustainability of supply or the planet : A review of potential drop-in alternative aviation fuels. *Energy & Environmental Science*, *3*(1), 17-27. https://doi.org/10.1039/B918197K

Saldaña, J. (2013). The coding manual for qualitative researchers. *(2nd ed). SAGE*.

Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA). (2016). Stratégie de protection de l'air 2030. *Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) Direction générale de l'environnement (DGE).* Consulté le 01 avril 2021, à l'adresse https://www.ge.ch/document/2872/telecharger

Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA). (2021). Connaître la qualité de l'air à Genève. Consulté le 30 mars 2021, à l'adresse https://www.ge.ch/connaitre-qualite-air-geneve/recherches-detaillees-qualite-air

Shrestha, A. M., Shrestha, U. B., Sharma, R., Bhattarai, S., Tran, H. N. T., & Rupakheti, M. (2020). *Lockdown caused by COVID 19 pandemic reduces air pollution in cities worldwide*. https://eartharxiv.org/repository/view/304/

Sicard, P., De Marco, A., Agathokleous, E., Feng, Z., Xu, X., Paoletti, E., Rodriguez, J. J. D., & Calatayud, V. (2020). Amplified ozone pollution in cities during the COVID 19 lockdown. *Science of The Total Environment*, *735*, 139542. https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.139542

Site d'information du territoire à Genève (SITG). (2021). Le territoire genevois à la carte. *SITG*. Consulté le 31 mars 2021, à l'adresse https://www.etat.ge.ch/geoportail/pro/

Slovic, A. D., de Oliveira, M. A., Biehl, J., & Ribeiro, H. (2016). How Can Urban Policies Improve Air Quality and Help Mitigate Global Climate Change : A Systematic Mapping Review. *Journal of Urban Health : Bulletin of the New York Academy of Medicine*, *93*(1), 73-95. https://doi.org/10.1007/s11524-015-0007-8

Swisstopo. (2017). Aéroport national de Genève : contexte de l'exposition au bruit. *OFAC*. Consulté le 1 avril 2021, à l'adresse

https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/securite/infrastructure/aerodromes/aeroports-nationaux/aeroport-de-geneve/objectifs-du-psia.html

Thalmann, P., Cocker, F., Abraham, P. C., Brülhart, M., Orgland, N., Rohner, D. & Yaziji, M. (2021). Introduction d'une taxe sur les billets d'avion en Suisse : Effets estimés sur la demande. *Entreprise For Society (4ES), Livre Blanc E4S/2.* https://e4s.center/wp-content/uploads/2021/06/WP_aviation_fr.pdf

The European Civil Aviation Conference Magazine (ECAC). (2012). Intermodality and its impact on aviation. *ECAG News, Nº 46*. Consulté 4 mars 2021, à l'adresse https://www.ecac-ceac.org/documents/10189/35041/2011-ECACNews+No+46.pdf/51cf7a5b-a641-47fb-9f2a-04196e94342c?version=1.0&previewFileIndex=

The European parliament and the council of the European union. (2002). Directive 2002/49/EC of the European parliament and of the council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise. *Official Journal of the European Communities, 185,* 12 – 25.

Transalp'Air (2021). Mesures et prévisions - Bassin genevois. Consulté le 31 mars, à l'adresse https://www.ge.ch/connaitre-qualite-air-geneve/recherches-detaillees-qualite-air

Tribune de Genève. (2020). Etude – Baisse de la pollution : 11'000 décès évités en Europe. *Tribune de Genève*. Consulté 5 mars 2021, à l'adresse https://www.tdg.ch/news/news/baisse-pollution-11-000-deces-evites-europe/story/29326284

Tribune de Genève. (2021a). Transport aérien – Nestlé réduit ses voyages d'affaires en avion. Consulté 15 juin 2021, à l'adresse https://www.tdg.ch/nestle-reduit-ses-voyages-daffaires-en-avion-601014816949

Tribune de Genève. (2021b). Les grandes entreprises feront moins de voyages d'affaires. Consulté le 18 juillet 2021, à l'adresse https://www.tdg.ch/les-grandes-entreprises-feront-moins-de-voyages-daffaires-295268777031

Tribune de Genève. (2021c). À long terme, le secteur aérien se voit toujours plus haut. Consulté le 19 juillet 2021, à l'adresse https://www.tdg.ch/a-long-terme-le-secteur-aerien-se-voit-toujours-plus-haut-245704209655

Venter, Z. S., Aunan, K., Chowdhury, S., & Lelieveld, J. (2020). COVID 19 lockdowns cause global air pollution declines. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, *117*(32), 18984-18990. https://doi.org/10.1073/pnas.2006853117

Vienneau, D., Perez, L., Schindler, C., Lieb, C., Sommer, H., Probst-Hensch, N., Künzli, N., & Röösli, M. (2015). Years of life lost and morbidity cases attributable to transportation noise and air pollution : A comparative health risk assessment for Switzerland in 2010. *International Journal of Hygiene and Environmental Health*, *218*(6), 514-521. https://doi.org/10.1016/j.ijheh.2015.05.003

Watkins, G., Tarnopolsky, A., & Jenkins, L. M. (1981). Aircraft noise and mental health : II. Use of medicines and health care services. *Psychological Medicine*, *11*(1), 155-168. https://doi.org/10.1017/s003329170005337x

Webb, M. (2008). SMART 2020: Enabling the low carbon economy in the information age. *The Climate Group. Brussels : Global e-Sustainability Initiative.* Consulté 2 mars 2021, à l'adresse https://www.compromisorse.com/upload/estudios/000/36/smart2020.pdf

Xing, Y.-F., Xu, Y.-H., Shi, M.-H., & Lian, Y.-X. (2016). The impact of PM2.5 on the human respiratory system. *Journal of Thoracic Disease*, *8*(1), E69-E74. https://doi.org/10.3978/j.issn.2072-1439.2016.01.19

Yang, H., & Zhang, A. (2012). Effects of high-speed rail and air transport competition on prices, profits and welfare. *Transportation Research Part B: Methodological*, *46*(10), 1322-1333. https://doi.org/10.1016/j.trb.2012.09.001

Yilmaz, N., & Atmanli, A. (2017). Sustainable alternative fuels in aviation. *Energy*, *140*(P2), 1378-1386.

Yim, S. H. L., Lee, G. L., Lee, I. H., Allroggen, F., Ashok, A., Caiazzo, F., Eastham, S. D., Malina, R., & Barrett, S. R. H. (2015). Global, regional and local health impacts of civil aviation

emissions. *Environmental Research Letters, 10*(3), 034001. https://doi.org/10.1088/1748-9326/10/3/034001

Yılmaz, İ., İlbaş, M., Taştan, M., & Tarhan, C. (2012). Investigation of hydrogen usage in aviation industry. *Energy Conversion and Management, 63*, 63-69. https://doi.org/10.1016/j.enconman.2011.12.032

Zhu, P., & Mason, S. G. (2014). The impact of telecommuting on personal vehicle usage and environmental sustainability. *International Journal of Environmental Science and Technology, 11*(8), 2185-2200. https://doi.org/10.1007/s13762-014-0556-5

11. Annexes

11.1 Grille d'entretien – Partie constats

I. Introduction (je me présente et présente mon sujet brièvement)

Questions	Relances / commentaires
Pourriez-vous brièvement vous présenter ? Votre activité, formation, profession, etc.	

II. Situation générale lieu d'habitation

Questions	Relances / commentaires
Depuis combien de temps vivez-vous aux alentours de l'aéroport de Genève et où ?	
Si vous deviez caractérisez l'évolution du trafic aérien durant ces dernières années, que diriez-vous ?	Comment ressentez-vous cette évolution dont vous me parlez ?

III. Période pré-covid

Questions	Relances / commentaires
Les statistiques de l'ordonnance sur la protection contre le bruit et l'ordonnance sur la protection de l'air montrent que l'aéroport de Genève est un élément non négligeable en termes de pollution sonores et atmosphériques. Quelles sont pour vous les conséquences directes de cette pollution ?	Ce sont des statistiques mais quelle est votre perception de cette pollution ? Sentiment d'existence, d'inexistence, etc. Vie de famille impactée ?
Pensez-vous que cela a un impact sur votre santé et, si oui, comment ?	Quand est-ce que ces nuisances vous dérangent le plus ? En journée (6h-22h) ? La nuit (22h-00h) ? Stress, anxiété, colère, etc… ? Si la pollution atmosphérique n'est que difficilement percevable, pensez-vous qu'elle aura un effet sur votre santé dans les années à venir ?

IV. Période (post-)covid

Questions	Relances / commentaires
Selon vous, quel a été l'effet de la pandémie sur le secteur aéronautique ?	De quelle manière avez-vous perçu cette diminution du trafic aérien ? **OU** À votre avis, quelles sont les raisons qui expliquent que vous ne percevez pas de réduction du trafic aérien ?
Quel a été votre ressenti ? En termes de pollution sonore, atmosphérique, de bien-être, etc. Qu'est-ce qui a concrètement changé pour vous ?	Juillet, août ainsi que septembre 2020 présentent un taux d'activité plus élevé que pour le reste de l'année. Comment avez-vous perçu ce regain d'activité du trafic aérien ?
Dans quelle mesure pensez-vous que cette situation, avec peu de vols par jour (et donc moins de nuisances), peut-elle perdurer ?	Retour à la normale inévitable ?
Quelles sont à votre avis les solutions envisageables pour ne pas revenir à une certaine « normale », c'est-à-dire une expansion rapide du trafic aérien à Genève ?	Des initiatives/votations cantonales à l'image de la votation en 2019 « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève » ?

V. Questions supplémentaires

Questions	Relances / commentaires
Certaines études montrent que les nuisances dues à un aéroport relèvent plus du domaine politique et que les habitants proches de ce dernier semblent donc plus facilement les accepter par rapport à d'autres problèmes sociaux ayant une influence sur leur bien-être (le chômage par exemple). Quel est votre avis à ce propos ?	D'autres initiatives/votations ?
Il apparait aussi que vivre près d'un aéroport offre une multitude d'opportunités (emplois, transports publics, commerces, etc…) qui a un effet compensatoire sur les effets négatifs liés à l'activité aéroportuaire. Quel est votre opinion sur cette idée ?	*Question uniquement pour les personnes très proches de l'aéroport.*
Que pensez-vous de la politique d'insonorisation mise en place par l'aéroport de Genève	*« L'insonorisation parait être une bonne solution selon certaines études »*
	Avez-vous des remarques ? Des points sur lesquels vous souhaiteriez revenir ?

11.2 Grille d'entretien pour les entreprises, organisations internationales, institutions académiques, etc.

VI. Introduction (je me présente et présente mon sujet brièvement)

Questions	Relances / commentaires
Pourriez-vous vous présenter brièvement ? Votre activité, formation et profession (entreprise, organisation internationale, etc…).	

VII. Fréquence de voyage avant la pandémie

Questions	Relances / commentaires
Si vous deviez quantifiez la fréquence avec laquelle les employés de l'entreprise prennent l'avion, qu'est-ce que vous me diriez ?	Quelles en étaient les principales raisons ?

VIII. Fréquence de voyage pendant la pandémie

Questions	Relances / commentaires
Dans quelle mesure la pandémie a-t-elle eu un effet sur le nombre de déplacement des employés ?	Reprise à un moment donné ? Des voyages obligatoires ?
Comment l'entreprise s'elle-t-elle adaptée à cette situation ?	Une réadaptation qui fonctionne bien ?

IX. Réadaptation et fréquence de voyage dans les années à venir

Questions	Relances / commentaires
L'entreprise va-t-elle repenser, pour les années à venir, le modèle de déplacement de ses employés ?	Si oui, continuer entretien avec questions qui suivent. Si non, comprendre pourquoi. Effet rebond ?
Comment comptez-vous le modifier ? Quelles alternatives s'offrent à vous ?	Visioconférence ? (Télétravail) Trains ? Quelle compétitivité pour le train selon vous, en termes de distance ? Si pas une bonne concurrence pourquoi ? Un entre-deux (intermodalité) ?
Qu'est-ce qui fait que vous souhaitez modifier votre politique de déplacement ?	Motivations économiques (lien avec votations de juin et les politiques taxatives) ? Motivations écologiques ? Un entre-deux ? L'un prime sur l'autre ? La loi CO_2 ? Pour l'employé ?
Pensez-vous que ces mesures s'inscriront sur le long terme ?	Si non, pourquoi ?

X. Questions supplémentaires

Questions	Relances / commentaires
Estimez-vous que le fait de voyager, rencontrer en personne des partenaires, vous rendre sur place pour certaines raisons, sont des éléments qui font parties intégrantes de l'identité de votre entreprise ?	
Certains déplacements semblent inévitables, quelles en sont les raisons selon vous ?	
Certains disent que les entreprises/organisations internationales, etc… sont plus exposées au regard de tous, pensez-vous que cela peut constituer une motivation pour qu'une entreprise réduise ses déplacements en avion ?	Pensez-vous que d'autres entreprises (concurrentes) vont aussi repenser leur modèle de déplacement ?
Question plus personnelle Dans quelle mesure pensez-vous que cette situation, avec peu de vols par jour, peut-elle perdurer ?	Retour à la normale inévitable ?
	Avez-vous des remarques ? Des points sur lesquels vous souhaiteriez revenir ?

11.3 Grille d'entretien pour les acteurs de l'aéroport international de Genève

I. Introduction (je me présente et présente mon sujet brièvement)

Questions	Relances / commentaires
Pourriez-vous vous présenter brièvement ? Votre activité, formation et profession (entreprise, etc…).	

II. Impact de la pandémie

Questions	Relances / commentaires
Comment l'activité de Genève-Aéroport/la compagnie aérienne a-t-elle été modifiée durant cette période ?	Si vous deviez quantifier cette baisse que me diriez-vous ?
Quel impact sur les voyages d'affaires ?	Une reprise à un moment donné ?
Genève Aéroport a une place importante dans l'économie du Canton, quels ont été les impacts économiques selon vous ? (Tourisme, sur les employés, etc…)	Quelle stratégie pour l'avenir ? Réduction du nombre d'employés sur le court terme ? Sur le long terme (définitivement)

III. Questions concernant les voyages d'affaires, la loi CO_2 et une reprise

Questions	Relances / commentaires
Il semble que les entreprises prendront moins l'avion durant les années à venir (voire sur le long terme), que pensez-vous de cette affirmation ?	Pour U2 : cela constitue une opportunité pour plus de vols concernant les loisirs ?
Est-ce un élément à prendre en compte dans les stratégies de reprise ?	Quelle part de revenu les voyages d'affaires représentent-ils ?

Dans quelle mesure les votations du 13 juin auraient eu un impact sur l'activité de l'Aéroport/de la compagnie ?	Est-ce que vous vous attendiez à une baisse de la demande (et donc moins de vols) ?
	Stigmatisation du voyageur ?
Que pensez-vous de cette stratégie restrictive (taxative) ? Une bonne solution pour atteindre les objectifs de la Confédération et du Canton ?	Quel est votre avis sur le carburant bio ? Fait-il parti de vos stratégies futures ?
	Quelles sont vos propres stratégies ?
Quel sera l'effet de la fin des restrictions liées à la pandémie ? (Effet rebond ?)	À quel type de reprise est-ce que vous vous attendez ?

IV. Années à venir

Questions	Relances / commentaires
Le PSIA discute de 25 millions de passagers d'ici 2030 (avant la pandémie), pensez-vous que ce nombre sera atteint ?	Si non pourquoi ?
Il y a une certaine volonté de développer les trains, réseaux ferroviaires, nouvelles routes etc… attendez-vous à une forte compétitivité de ce secteur dans les années à venir ?	
Un entre-deux c'est-à-dire une coopération avec les infrastructures ferroviaires ? (Intermodalité)	*« Genève-Zürich en train et le reste en avion »*

V. Questions supplémentaires

Questions	Relances / commentaires
Lors d'une interview accordée à la RTS, U2 semble être dans une bonne position pour la reprise, pouvez-vous m'expliquer pourquoi ?	
	Avez-vous des remarques ? Des points sur lesquels vous souhaiteriez revenir ?

11.4 Codage des entretiens – H1

	Enquêtée 1
Code 1.1	« Fulgurante… Exponentielle » « Donc moi je pense que c'est… ces 5 - 10 dernières années ça a été pas linéaires ça a grimpé beaucoup plus sec que ce que tu dis quoi » « Alors je peux dire que c'était juste pas respecté quasi tous les jours quoi. Alors moi j'étais là « Ah voilà encore un qui a payé pour pouvoir atterrir » et je me dis ça… pour moi c'est scandaleux, ils mettent… déjà minuit c'est super tard mais bon il faut pour rester concurrentiel on est obligé de nouveau mais enfin voilà et tu te dis mais mais mais mais quasiment tous les jours il y avait un dépassement quoi »
Code 1.3	« Moi les conséquences directes c'est vraiment le niveau sonore qui est le plus… » « Et donc justement c'est pas perceptible alors que la pollution sonore ça l'est totalement » « Oui on s'habitue parce que tu dis que tu les entends plus… ou peu » « C'est plus en fin de journée, c'est plus déjà les beaux jours parce qu'on est plus dans le jardin, on a les fenêtres ouvertes, etc… et puis je dirai que c'est en fin de journée parce que c'est le moment où tu rentres du boulot tu te détends, t'es dans le jardin et tu les entends vraiment beaucoup et les week-ends aussi, en été où tu les entends vraiment. En hiver c'est moins gênant, à part quand je vais me coucher et que je peux les compter toutes les trois minutes. Au lieu de compter les moutons je compte les avions quoi »
Code 1.4	« (…) moi je vais me coucher le soir depuis le mois de mars de l'année passée je me couche et je savoure tous les soirs en disant y'a pas un bruit voilà. Donc moi ça va… moi ça… vraiment ça… ça me… pour moi c'est… c'est vraiment un vrai bénéfice »

	« Du bonheur … moi je le mets comme ça » « Un grand bien-être »
Code 1.5	« Moi les conséquences directes c'est vraiment le niveau sonore qui est le plus… alors maintenant au niveau de la qualité de l'air nous on voit pas une grande différence. On a pas… on a pas de poussière on n'a pas de… c'est pas quelque chose qu'on voit » « Elle est là, on imagine bien qu'elle existe de manière assez conséquente mais c'est vrai que quand je mets ma table ici, elle est pas plus propre maintenant qu'avant » « C'est pas perceptible »
Code 1.6	« Moi les conséquences directes c'est vraiment le niveau sonore qui est le plus… alors maintenant au niveau de la qualité de l'air nous on voit pas une grande différence »
Code 1.7	« Moi j'ai… je disais à mon mari et c'est marrant, peu dans notre environnement proche, je crois que je dois être la plus sensible moi depuis 7-8 ans je supporte plus j'ai l'impression qu'il y a des avions tout le temps » « Alors ça j'en suis absolument convaincue moi je veux dire même pour lui qui les entend pas ou mes voisins qui les entendent pas tellement je pense que les nuisances sonores ça a… alors j'ai pas d'impact j'ai pas développé une maladie ou un mal être spécifiquement par rapport à ça mais je pense que le la nuisance sonore qu'on assimile tous les jours elle a un impact clair sur notre santé globale… oui certainement » « Oui mais c'est que je te dis ça veut dire que l'homme on s'est habitué à ce niveau sonore mais c'est pas bon je suis sûre que c'est pas bon » « Alors colère est un mot un peu fort mais ouais je… je me dis que le monde tourne plus rond puis que oui ça m'énerve ça m'énerve voilà peut-être le mot colère est faux mais … »

	« Alors je peux dire que c'était juste pas respecté quasi tous les jours quoi. Alors moi j'étais là « Ah voilà encore un qui a payé pour pouvoir atterrir » et je me dis ça… pour moi c'est scandaleux, ils mettent… déjà minuit c'est super tard mais bon il faut pour rester concurrentiel on est obligé de nouveau mais enfin voilà et tu te dis mais mais mais mais quasiment tous les jours il y avait un dépassement quoi » « Oui mais je m'en fous ! Il y a quand même une règlementation et je comprends pas pourquoi on accepte que je sais pas que EasyJet ou Swiss ou … puisse, parce que j'imagine que l'avion qui atterrit en dehors de ses heures a des taxes » « Voilà mais ça devrait juste pas être accepté point barre » « C'est plus en fin de journée, c'est plus déjà les beaux jours parce qu'on est plus dans le jardin, on a les fenêtres ouvertes, etc… et puis je dirai que c'est en fin de journée parce que c'est le moment où tu rentres du boulot tu te détends, t'es dans le jardin et tu les entends vraiment beaucoup et les week-ends aussi, en été où tu les entends vraiment. En hiver c'est moins gênant, à part quand je vais me coucher et que je peux les compter toutes les trois minutes. Au lieu de compter les moutons je compte les avions quoi »
Code 1.8	« Moi quand tout s'est arrêté au mois de mars ce silence, parce qu'il y avait tout hein, il y avait aussi la route là, du coup c'était… ce silence la dernière fois qu'on l'avait vécu c'est en plein milieu du désert du Namib » « Du bonheur … moi je le mets comme ça » « Un grand bien-être » « C'est acceptable »

	Enquêté 2
Code 1.1	« « En 30 ans… alors peut-être pas exponentielle, mais bien linéaire je dirais qu'en 30 ans bah voilà on est passé de 3 fois plus de vols je présume… » « Je me réfère au statistique du nombre de passagers je crois que c'est passé de 5 millions à 15 millions à peu près sur 30 ans donc… »
Code 1.2	« Moi en tant que chef d'entreprise pour eux j'aimerais pas être à leur place parce que c'est désastreux. Enfin je veux dire on passe de à fond à zéro avec le curseur en moins de 3 jours. Bonjour à gérer… ça devrait juste être catastrophique » « (…) mais voilà… mais… d'autres et puis après c'est pas les seuls mais… y'a pas que l'aéronautique qui a payé… avec tout ce qui a été bloqué c'est clair que ça leur coûte cher, très cher » « Je dirais par rapport à 70% de baisse ça fait quand même beaucoup, ça me dérange pas mais là ça devient, c'est quand même beaucoup »
Code 1.3	« (…) alors il y a beaucoup plus d'avions mais il font moins de bruit faut avouer … avant on les entendait décoller en pétarade » « Alors la pollution sonore c'est simple… là on aurait déjà dû arrêter de parler 5 fois et voir plus » « Moi ça m'impactait moins dans le sens où je pars les avions ont pas encore décollé quand je reviens voilà… puis c'est vrai que je me couche pas trop tard mais quand je suis assez bien fatigué en fait je les entends pas donc c'est vrai que j'étais un peu moins… Alors je les entends le week-end… le samedi, le dimanche quand il y avait les départs EasyJet à 6h00 enfin la première arrivée c'est 6h00 il y est toujours d'ailleurs, l'Ethiopian 6h du matin 00… ça arrive donc que je me réfère je sais l'heure parce que j'entends l'avion mais c'est tout en gros » « (…) quand tu es en ville tu travailles en ville dans le cadre d'une entreprise de maçonnerie toute façon du bruit j'en ai toute la journée donc en fait j'en ai même moins ici… c'est pour ça que les nuisances sonores ça existe mais ce que je veux

	dire c'est que toi tu le relèves plus parce que tu pars d'une… d'une base moyenne basse » « C'est marrant mais le changement de type d'avion il y a un impact avec les gros là les avions du Golfe en général euh nous on entend moi j'entends on entend tout autant le vortex de l'avion » « Le vortex c'est pour générer la portance ça crée des tourbillons d'air, c'est marrant l'avion est presque en train d'atterrir qu'on a le vortex, ça refait un deuxième bruit, un bruit d'air et ça on l'a depuis 6 ans, depuis qu'ils ont généralisé les gros porteurs »
Code 1.4	« Moi… euh un gros silence » « On entend tous les animaux » « Même les hérissons qui viennent souffler le soir c'est rigolo » « Ce qu'on entend aussi c'est… c'est des avions privés qui font pas vraiment moins de bruit que les gros »
Code 1.5	« Y'a pas de choses visibles c'est pas physique voilà » « Au niveau poussière alors, au niveau odeur on sent rien » « On sent rien, vu l'altitude quand même on est quand même à un certain éloignement ça doit quand même être très diffus donc je ne suis pas sûr qu'on soit plus impacté nous ici qu'à Soral par exemple au niveau atmosphérique »
Code 1.8	« Ah bah 30% des vols maximum c'était largement acceptable… »

	Enquêtée 3
Code 1.1	« Jusqu'à 10h il y a vraiment un enchaînement de petits points de lumière une ligne de… de d'avion qataris toutes les 5-10 minutes ça c'est ouais… ça c'est désagréable au niveau du bruit ça c'est clair »
Code 1.2	« Alors ça a été dévastateur je pense pour eux » « (…) je sais que pour eux c'était une grosse catastrophe et des grosses pertes de plusieurs millions de… de francs mais eux ils vont survivre » « Alors assez radicale pendant la… le premier confinement, il y avait vraiment quasiment plus d'avions, deux par jour et puis bah ouais c'était… c'était vraiment très reposant et très agréable »
Code 1.3	« Alors euh ben avant j'étais à Bellevue et maintenant à Versoix et j'ai vraiment les avions qui passent en dessus de chez moi mais ça fait seulement trois ans que je suis ici donc je… j'ai un recul de 3 ans et voilà j'ai… j'ai l'impression que enfin… ça pour moi le… le trafic aérien me dérange énormément le soir en particulier parce qu'il y a beaucoup de… de vol low-cost en fait qui atterrissent tard le soir et c'est vrai que ben… les… si y'a pas le double vitrage on entend plus la télé et ça… ça c'est fortement dérangeant surtout le soir » « Oui oui bien sûr y a vraiment une pollution sonore (…) c'est vrai que... au niveau du bruit… l'été on a envie de… de vivre avec les fenêtres ouvertes ben on a on évite de regarder le téléjournal avec les fenêtres ouvertes voilà des choses comme ça » « Si je vais regarder un film je ferme la fenêtre voilà c'est… je… je m'adapte comme ça à cette situation ou alors je mets plus fort la… le volume quand j'entends au loin l'avion qui arrive, je commence à augmenter le volume comme ça je sais que voilà… c'est plus une adaptation en fait ouais » « (…) je suis juste sur la ligne d'atterrissage en fait donc à moins de me mettre une cloche en dessous de mon immeuble y a pas de possibilité »
Code 1.4	« (…) génial pour moi c'était… c'était vraiment chouette d'avoir du calme d'entendre les oiseaux enfin parce que il y'a eu clairement moins. Vu que tu

	avais… l'aéronautique qui était là en moins mais il y avait aussi les voitures en moins et… et j'avoue que c'était très agréable et ouais vraiment pour moi c'était génial »
Code 1.5	« Où il y a même il y a aussi une… alors je sais que vous travaillez sur le bruit mais il y a aussi une pollution en fait des lumières parce qu'ils ont des… des gros grosses lumières pour atterrir et… et ça aussi c'est en fait c'est très polluant quand on est sur le… sur le balcon avec une petite bougie ben on a un gros spot qui vient dans la figure donc il y a ça aussi. Donc c'est vrai que le soir je…. je dirais jusqu'à… jusqu'à 10h il y a vraiment un enchaînement de petits points de lumière une ligne de… de d'avion qataris toutes les 5-10 minutes ça c'est ouais… ça c'est désagréable » « Après au niveau de la pollution alors je… c'est pas perceptible c'est-à-dire que je… je suis consciente que j'ai des litres de kérosène qui sont déversés juste au-dessus de nos têtes mais… mais moi je peux pas le… le ressentir ce genre de chose qu'on la pollution. Par contre euh de l'air ça… ça c'est quelque chose que je ressentirais peut-être dans 10 ans si je reste 10 ans ici sous… sous des litres de kérosène à chaque fois » « Oui oui oui je… je pense que quand je suis assis sur mon balcon et que je vois défiler des dizaines d'avions la suite je me rends bien compte »
Code 1.6	« (…) c'était vraiment très reposant et très agréable. Oui je pense que ouais c'était très agréable, voilà le calme était très agréable »
Code 1.7	« Le trafic aérien me dérange énormément le soir en particulier parce qu'il y a beaucoup de… de vol low-cost en fait qui atterrissent tard le soir et c'est vrai que ben… les… si y'a pas le double vitrage on entend plus la télé et ça… ça c'est fortement dérangeant surtout le soir (…) jusqu'à 10h il y a vraiment un enchaînement de petits points de lumière une ligne de… de d'avion qataris toutes les 5-10 minutes ça c'est ouais… ça c'est désagréable au niveau du bruit ça c'est clair » « (…) au niveau du bruit… l'été on a envie de… de vivre avec les fenêtres ouvertes ben on a on évite de regarder le téléjournal avec les fenêtres ouvertes voilà des choses comme ça » « Alors la mienne non parce que j'ai… j'arrive facilement à dormir mais c'est vrai que mon ancien conjoint quand il va dormir lui il a un sommeil très très

	léger lui… ça lui pose de gros soucis donc il se réveilla extrêmement fatigué le matin ouais ça c'est vrai. Euh maintenant moi sur ma santé directe moi… je… je… là aujourd'hui je vois pas particulièrement… c'est plus un inconfort réel de qualité de vie plutôt plus que de santé » « Ce genre de bruit à certains moments de la journée… anxiété pas… mais énervement oui, quand on doit remettre trois fois en arrière ce qu'on écoutait à la télé bah oui c'est… ça ouais ça c'est un peu embêtant » « Alors oui, oui je pense oui, je … je suis convaincue de ça »
Code 1.8	« Alors ça a été dévastateur je pense pour eux et génial pour moi c'était… c'était vraiment chouette d'avoir du calme d'entendre les oiseaux enfin parce que il y'a eu clairement moins » « Alors assez radicale pendant la… le premier confinement, il y avait vraiment quasiment plus d'avions, deux par jour et puis bah ouais c'était… c'était vraiment très reposant et très agréable. Oui je pense que ouais c'était très agréable, voilà le calme était très agréable » « Oui sur mon bien être de manière générale après c'est… c'est… c'est toujours difficile de.. de ressortir uniquement le… le bruit comme chose agréable parce qu'on a, en même temps, vécu une chose complètement chamboulant donc on avait un autre rythme de vie aussi et il y avait aussi l'histoire de ne pas avoir le travail, d'être en chômage partiel, c'est vrai que… bah voilà on était au calme à la maison sans bruit… ah c'était très agréable ouais vraiment moi je… je me mon premier confinement c'est extrêmement bien passé j'étais très bien à la maison »

	Enquêtée 4
Code 1.1	« Alors personnellement c'est vrai que ces dernières années on a quand même ça… enfin moi personnellement j'ai senti quand même une… une évolution du trafic aérien ça c'est clair »
Code 1.2	« Alors personnellement c'est vrai que ces dernières années on a quand même ça… enfin moi personnellement j'ai senti quand même une… une évolution du

	trafic aérien ça c'est clair euh maintenant depuis le… le covid, ça a été… ça a été le jour et la nuit voilà » « Parce que ça touche plusieurs secteurs de… de travail »
Code 1.3	« C'est-à-dire quand… quand il y a eu des vols qui ont repris quelques vols qui ont repris je dirais vers la fin de l'été on était surpris parce qu'on était vraiment on n'entendait plus rien on était tellement habitué au calme et ça nous a surpris donc c'est là que… enfin moi personnellement j'ai pris conscience du bruit qu'il y avait avant » « Voilà et les… les avions passent toujours juste au-dessus du terrain de foot et ça… et ça… ça nous avait… ça nous avait surpris à ce qu'on entend… on entendait… je me souviens qu'on s'était fait la réflexion on entendait beaucoup plus l'avion que nous ou jardin ou ici où on habite… ouais vraiment dans un couloir, dans le couloir… vraiment dans l'axe ouais » « Oui bon il faut savoir aussi que les décollages et les atterrissages, il y a des tranches horaires c'est un bruit qui est… qui est pas continu du matin jusqu'au soir » « Mais je répète, ça nous a… ça nous empêche pas d'avoir une discussion par exemple quand on est au jardin, contrairement à si on se trouve dans l'axe de décollage ou d'atterrissage où là tu dois arrêter de parler parce que tu… tu t'entends pas ouais… » « Alors ça ça me dérangerait plus »
Code 1.4	« C'est-à-dire quand… quand il y a eu des vols qui ont repris quelques vols qui ont repris je dirais vers la fin de l'été on était surpris parce qu'on était vraiment on n'entendait plus rien on était tellement habitué au calme et ça nous a surpris donc c'est là que… enfin moi personnellement j'ai pris conscience du bruit qu'il y avait avant »
Code 1.5	« Alors ce que tu dis là c'est très intéressant parce que euh donc moi je descends rarement en ville Jérémy quand je descends en ville je sens la pollution »

	« Je quitte Meyrin je descends en ville euh et ça me dérange alors ça c'est vrai je peux dire je le dis ça me dérange voilà. Mais à Meyrin je sens rien » « Aujourd'hui j'ai quitté mon travail donc moi je travaille en face du CERN, dans un centre sportif d'accord ? J'ai fini à 4h mais j'ai… tous les jours je dis mais quel bonheur d'être à vélo parce que quand tu vois quand tu vois le trafic qu'il y a mais c'est impressionnant… c'est impressionnant donc moi les voitures c'est vrai ça me dérangerait plus ouais »
Code 1.6	« Par contre alors moi j'ai pas constaté une différence du point de vue pollution de l'air, tu parlais pollution sonore mais pollution de l'air honnêtement moi ça m'a pas frappée, pas trop touchée »
Code 1.7	« Alors ce que tu dis là c'est très intéressant parce que euh donc moi je descends rarement en ville Jérémy quand je descends en ville je sens la pollution. Je quitte Meyrin je descends en ville euh et ça me dérange alors ça c'est vrai je peux dire je le dis ça me dérange voilà. Mais à Meyrin je sens rien » « (…) quand tu vois quand tu vois le trafic qu'il y a mais c'est impressionnant… c'est impressionnant donc moi les voitures c'est vrai ça me dérangerait plus ouais »

	Enquêté 5
Code 1.1	« Ah d'accord bon pour ma part j'ai… honnêtement… j'ai pas trop senti si y'avait une évolution, y'avait une augmentation du trafic, on est passé de presque rien à presque tout… bon j'ai aussi commencé ma vie professionnelle comme transitaire à l'aéroport donc je… mais j'étais un peu habitué un peu aux avions. Le trafic a augmenté mais je… j'ai pas ressenti que… on va dire dans les 20 dernières années que le trafic a doublé, alors qu'il a certainement… alors qu'il a certainement doublé quoi, mais ça me… ça m'a pas plus dérangé que ça » « (…) moi-même qui ait vécu longtemps au Lignon j'avais des amis qui habitent à Vernier, donc vraiment dans Vernier dans… dans le village de… de Vernier bah je peux te dire que quand t'étais chez eux et puis avec les fenêtres ouvertes en été bah chaque fois qu'il y a un avion qui arrivait… parce que l'avion il est peut-être à 300 mètres euh… non je dis franchement là il fallait arrêter de parler complètement quoi… »

Code 1.2	« Alors pour moi ça a carrément été catastrophique en tout cas pour ce secteur… ben je pense… je pense qu'on se rend pas compte de… des dégâts que ça a causé quoi c'est du jour au lendemain on va dire pratiquement toute une… toute une activité qui s'arrête donc pour moi oui grosse catastrophe en tout cas pour… pour ce secteur tu vois là après on verra quand ils vont se rétablir hein… mais je pense… non pour moi ouais un impact très très très fort quoi je pense c'est une des… une des activités économiques pour moi je pense qui a le plus souffert parmi une des activités économiques à avoir le plus souffert »
Code 1.3	« Voilà donc si tu veux on n'est pas en première ligne pour le bruit alors forcément on entend certaines fois les avions décoller le matin surtout en fonction de… que… la fenêtre ouverte en fonction du vent euh de face à 5h30, 6h00 on entendait les premiers avions décoller bah c'est pas quelque chose qui est journalier quoi autrement on habite bon bah t'entends les avions quand ils sont… quand ils vont côté Jura… qui passe par-dessus ils vont direction du Jura bon bah t'entends un peu les avions mais franchement pas plus que ça je pense pas plus qu'un autre endroit à Genève quoi » « Ouais alors ouais alors euh comme toujours c'est des… c'est des bruits que tu intègres et puis quand tu passes ton week-end là-bas t'entends pas tous les avions décoller alors certains t'entends un peu plus fort, d'autre tu entends pas parce que t'es pris dans tes activités » « C'est… ça c'est paradoxal c'est… c'est pas un bruit que t'as vraiment sur ta tête. Je pense que les gens qui sont vraiment dans l'axe, qui ont les avions qui passent au-dessus de leur tête alors ça c'est horrible » « Par exemple y'a des euh le dimanche ou le samedi des fois… des fois y'a entre 5 et 6 peut-être plusieurs avions qui passent de manière rapprochée on dit ouais ça s'arrête pas quoi puis après des fois on entend pas donc c'est pas… c'est pas un bruit non-stop on va dire de 8h du matin jusqu à 20h00 le soir ou y'a toutes les minutes un bruit quoi » « (…) je suis un peu partagé parce que c'est pas quelque chose qui me…. qui me traumatise quoi je veux dire entendre au jardin dans une après-midi 4… 4 fois le bruit d'un gros avion qui décolle et puis bon les 20 autres je les entends même pas ou à peine euh je pense pas que ça va… ça m'a… personnellement je suis… je suis pas trop sensible à ça quoi non moi c'est comme tout le monde si maintenant le trafic augmente et qu'il est de plus en plus bruyant je reconnais que là ça pourrait être gênant voire… donc je voulais des fois… nous on est partagé ouais. (…) j'ai vu des reportages des gens qui habitaient vraiment dans

	l'axe qui pouvait plus aller dans leur jardin en temps normal et puis la qui pouvaient plus profiter pleinement de leur journée parce qu'ils entendaient plus le bruit d'avion alors pour eux effectivement c'est quelque chose… pour nous c'est… c'était pour nous personnellement c'était beaucoup plus que gérable quoi on est d'accord » « (…) dans le village de… de Vernier bah je peux te dire que quand t'étais chez eux et puis avec les fenêtres ouvertes en été bah chaque fois qu'il y a un avion qui arrivait… parce que l'avion il est peut-être à 300 mètres euh… non je dis franchement là il fallait arrêter de parler complètement quoi… puis je me suis dit vrai… c'est vrai qu'à Vernier… et je connaissais un monsieur qui habitait à Vernier dans le design construit des nouveaux immeubles dans les années euh courant des années septante qui était vraiment dans l'axe alors qu'on était chez lui qui a carrément… tu disais je peux pas vivre là-dedans… alors vraiment dans l'axe… c'est terrible ! » « Nous en fin de compte on n'est pas trop dérangé par le bruit » « Ouais c'est vrai… non c'est vrai vous avez d'autres problèmes… toutes les.. les voitures qui traversent le village… bah tu vois à la rigueur alors ça… ça me dérangerait plus voilà ouais » « Alors bah voilà à la rigueur ouais le trafic automobile je pense me dérange plus que les avions sauf si évidemment t'es dans l'axe axe de l'avion mais ouais nous on habite… »
Code 1.4	« Ouais euh alors pour ma part la pollution sonore alors effectivement avec le covid elle a pratiquement disparu en tout cas dans… dans la première partie tout ce qui était l'année dernière euh… nous on habite à Meyrin à champs-fréchets donc vraiment tout en bas à hauteur… je pense que tu connais vers la… la même ligne que la… que la piscine de Meyrin » « Voilà ben nous on a justement un jardin familial qui est juste à côté de la piste hein, qui est à côté de la piste vers… l'aviation légère et on est vraiment bon bah tout près… c'est alors là c'est vrai que là on a senti quand même une… une grande différence très grande mais très grande hein »

	« (…) mais je reconnais que pendant la pandémie on a vraiment senti qu'il y avait une très très grande différence quoi ça c'est clair il y a plus d'avions donc… » « Ouais alors là… là carrément même défendre d'avion vous disais attends mais c'est… c'est bizarre on entend y'a même pas un avion c'est-à-dire qu'il y a plus un seul avion qui décolle au tout début de la pandémie on va dire il y a une année au mois d'avril y'a une année avril mais là… on s'est dit là… ça soit vrai… c'est là qu'on a vu quand même une très grande différence ouais » « Alors nous c'était comme on le disait au préalable, c'est… on a vu essentiellement… en fin de compte où on l'a le plus remarquée c'est au… c'est au jardin on entendait plus de bruit quoi là on a vraiment aperçu qu'il y'avait une forte diminution. Pour notre activité… pour… pour nous… point de vue loisirs, on prend pas non plus l'avion toutes les 5 minutes donc ça ne nous a pas changé notre vie personnelle à… à ce niveau-là. Non c'était uniquement vraiment au jardin là on a vraiment perçu d'une manière significative qui avait plus d'avions quoi vraiment là… là c'était très net »
Code 1.5	« On sent pas trop franchement… c'est assez rare, il faut vraiment qu'il y aille un vent très fort qui pousse le kérozène de notre côté mais non personnellement j'ai l'impression que c'est plus les… les gens qui habitent dans l'axe de l'aéroport, qui sont côté Vernier ou côté Bellevue qui doivent plus sentir la pollution que nous quoi » « Alors oui c'est clair que personnellement je pense que la pollution atmosphérique de toute façon ça peut qu'impacter notre santé, à la rigueur on pourrait même dire comment on fait encore pour être encore vivant parce que… non je plaisante un peu mais bon »
Code 1.7	« Non non non moi ça m'a jamais trop… non non parce qu'il est fini le bruit… c'est t'entends un avion décoller bon ça dure… ça dure 30 secondes puis c'est fini quoi » « Nous à Meyrin c'est vrai que c'est un peu décalé de l'axe donc ouais t'entends le bruit des avions oui mais comme d'autres entendent le bruit des trains, ou t'entends le bruit de la circulation mais c'est pas quelque chose qui… qui m'a… m'a empêché de dormir ou qui m'a posé des… »

	« Alors oui c'est clair que personnellement je pense que la pollution atmosphérique de toute façon ça peut qu'impacter notre santé, à la rigueur on pourrait même dire comment on fait encore pour être encore vivant parce que… non je plaisante un peu mais bon » « Non mais je dis au jardin si c'est pour faire ta grillade et puis toutes les 30 secondes t'as un avion qui te passe sur la tête tu dis non je vais ailleurs… je… t'apprécie pas quoi » « Nous en fin de compte on n'est pas trop dérangé par le bruit » « Ouais c'est vrai… non c'est vrai vous avez d'autres problèmes… toutes les.. les voitures qui traversent le village… bah tu vois à la rigueur alors ça… ça me dérangerait plus voilà ouais »
Code 1.8	« C'est un peu voilà on a vu avec le covid y'a plus de bruit donc c'est très bien alors franchement j'applaudis à 2 mains pas pour le covid mais comme il y a moins d'avion ce clame était très très appréciable mais si l'activité reprend je sais pas… je vais pas me dire zut ça repart »

	Enquêtée 6
Code 1.2	« On espère quand même que l'aéroport reprenne son rythme » « Et puis l'avenir des employés. Si la situation perdure, c'est pas bon signe » « Personne ne sait. J'espère quand même que l'aéroport de Genève reprenne vie » « On espère qu'avec la vaccination ça va reprendre… petit à petit, on suppose on ne sait pas. On a entendu le directeur de l'aéroport dire… »
Code 1.3	« Ils sont plus silencieux, pas tous mais c'est vrai que certains… »

	« Je crois qu'il y a beaucoup de chargement de famille… en tout cas, j'ai pas l'impression que les gens qui sont dans Genthod enfin, pour ceux que je connais en tout cas, euh ils n'ont pas quitté Genthod pour ou à cause du bruit… En général, les gens restent parce que voilà, c'est… c'est la campagne, c'est près du lac, c'est agréable. Une petite commune, une charmante petite commune, proche de toutes commodités. Elle a beaucoup d'avantages aussi, qui qui, qui fait que cette commune est attirante »
Code 1.4	« Euh, voilà, et… et le calme. En fait, entre voisins on se posait des questions parce que… on comprenait pas dans… depuis tant d'années, on est là avec le bruit. On est un peu comment dire, on est, comment dire, on était presque à la recherche du bruit, ça paraît ridicule » « Avec ma voisine, on se disait mais qu'est-ce que c'est calme, c'est bizarre… on… on se croyait sur une autre planète » « Il y avait alors, il y avait la nature qui revenait en force. On… on n'avait pas vu d'hérissons depuis un moment. Beaucoup d'oiseaux… Et qu'on n'avait pas vu depuis un moment, comme s'ils avaient réapparu à cause du silence… ou grâce au silence, je crois, grâce au silence c'était magique, un peu. On a vécu ça… mais le silence, on a bien apprécié. Être dehors sans bruit, c'était quelque chose de… d'incroyable »
Code 1.7	« Oui, oui, mais. Il m'a fallu quand même… quand même 6 mois pour m'habituer que c'était pas… que le bruit des avions c'était un peu » « Plusieurs choses à la fois, donc de déménager d'une… d'un appartement à une maison déjà c'était 3 fois plus grand, l'école était plus loin. Il y avait pas que l'avion mais… n'empêche que pendant 6 mois, j'ai perdu le sommeil, j'ai dû suivre euh voilà… »
Code 1.8	« Avec ma voisine, on se disait mais qu'est-ce que c'est calme, c'est bizarre… on… on se croyait sur une autre planète » « Il y avait alors, il y avait la nature qui revenait en force. On… on n'avait pas vu d'hérissons depuis un moment. Beaucoup d'oiseaux… Et qu'on n'avait pas vu depuis un moment, comme s'ils avaient réapparu à cause du silence… ou grâce au silence, je crois, grâce au silence c'était magique, un peu. On a vécu

	ça… mais le silence, on a bien apprécié. Être dehors sans bruit, c'était quelque chose de… d'incroyable »
	Enquêté 7
Code 1.1	« Dans le passé. C'est vrai qu'il y avait beaucoup plus de bruit et surtout y avait un avion qui atterrissait vers minuit moins 5 moins 10., je me rappelle plus maintenant que celui-là même les fenêtres portes fermées. Il y avait toute la télé ou la maison, il vibrait » « Depuis je pense, une dizaine d'années ou 5 ans y'a plus, euh… Voilà, ça veut dire que nous, on a compté à peu près on comptait tous les une minute tous les 2 minutes, y'a un avion qui atterrit ou qui décolle avant le covid » « Voilà, ça c'est quand… quand on est venu presque jusqu'en l'année 2003 ou 2000 ou 2005… euh, les dalles ça se noircissaient » « (…) avant y'avait beaucoup plus… ça veut dire qu'on pouvait pas nettoyer avec karcher et puis même pas 2 mois après était de nouveau noir » « Ah, et si ça a… ça… si c'est pas doublé, ça a triplé ça oui » « Qu'avant… avant, il y avait beaucoup plus de bruit sourd que ça nous dérangeait c'est vrai que maintenant y'a l'avion qui passe... Ils sont plus silencieux. Oui, voilà, pas tous, mais certains » « Parce qu'avant, il n'y avait plus que 10000, 12000 ou 15000 voyageurs par jour (…) C'est par année c'était énorme » « C'était, c'est… et avec tous les avions qui décollaient ou atterrissaient je sais pas toutes les minutes »
Code 1.2	« (…) Parce que même en rigolant, j'ai dit à mon épouse, c'est le moment de vendre la maison parce qu'il n'y a plus d'avions »

	« Un jour s'ils diminuent ou s'ils ferment je ne sais pas commercialement ou la situation de je ne sais pas parce qu'il va avoir beaucoup plus de chômeurs » « C'est pour ça, il faut… on espère quand même. Non, mais gentiment, y'a pas mal de jeunes ils ont eu la licence de pilote, mais maintenant ils sont au chômage technique parce qu'il y a plus de vol. L'avenir de ces jeunes-là aussi qu'il faut prendre en considération »
Code 1.3	« Euh, si on regarde pour le décollage, il y a beaucoup plus de bruit. Pour atterrissage un peu moins » « Les couloirs, voilà les couloirs. Euh, ça veut dire que quand on est venu en 93 à Genthod le couloir, ils étaient beaucoup plus loin de chez nous, et maintenant il est presque plus près de chez nous. Alors on a plus de bruit » « Euh, maintenant pour le bruit. Dans le passé. C'est vrai qu'il y avait beaucoup plus de bruit et surtout y avait un avion qui atterrissait vers minuit moins 5 moins 10., je me rappelle plus maintenant que celui-là même les fenêtres portes fermées. Il y avait toute la télé ou la maison, il vibrait » « Voilà. Euh, franchement. Euh, à la longue, quand vous habitez, on s'habitue, on fait moins attention que… par contre si y'avait des amis qui venaient ou des gens qui…ils ont pas l'habitude qui venaient à la maison, eux ils remarquaient qu'il y a le bruit d'avion » « (…) avant, il y avait beaucoup plus de bruit sourd que ça nous dérangeait c'est vrai que maintenant y'a l'avion qui passe... Ils sont plus silencieux. Oui, voilà, pas tous, mais certains » « Ça veut dire que ce qui nous dérange, c'est quand il fait beau et que vous êtes au bord de la piscine. On se parle et puis il faut gueuler pour qu'on s'entende, c'est tout. La nuit non parce que… en général on ferme les fenêtres, les choses parce qu'on est à la maison, on entend pas, c'est la journée quand on est en train de manger à midi où… où… le soir… c'est la journée » « Quand on est à l'extérieur, au jardin. C'est pour ça que dans un appartement, tu le sens moins, parce que tu es rarement dans un jardin… tu es au balcon peut-être mais tu n'es pas au jardin pour boire un verre ou manger quelque chose »

	« Le matin tôt à 6h, ça me dérange pas parce que bon on entend pas et le soir à partir de 22h, on est déjà à l'intérieur parce qu'il fait pas tellement chaud. Voilà, c'est la journée »
Code 1.4	« Alors, je peux. Je peux vous dire depuis que y'a moins d'avions on a plus de oiseaux. On n'entend plus les oiseaux dans les jardins » « Point de vue santé ça n'a rien changé à part le bruit c'est vrai que le bruit manquait. Elle dort sans bruit, c'était quelque chose de… d'incroyable »
Code 1.5	« (…) surtout le pollution de l'avion donc quand vous avez des… votre dalle, qui sont laides à l'extérieur, qui noircissent assez… maintenant moins, avant y'avait beaucoup plus… ça veut dire qu'on pouvait pas nettoyer avec karcher et puis même pas 2 mois après était de nouveau noir » « Mais c'est vrai que s'il peut modifier… le… la consommation d'avion ou la pollution d'avion ou le bruit d'avion… » « Voilà, ça c'est quand… quand on est venu presque jusqu'en l'année 2003 ou 2000 ou 2005… euh, les dalles ça se noircissaient » « Non, non, parce que ce parce que moi, moi, il y a plus qu'il me touche sur la santé franchement, je vais dire c'est les voitures diesel ça ça me touche plus quand je respire, oui, quand vous êtes derrière une voiture diesel, ça me dérange beaucoup plus que l'avion » « Parce que l'avion, vous le sentez pas et je… bon… je parle en… de nous parce qu'il y a des gens qui sont sensibles. Je ne peux pas aller dans un sens. Il y a beaucoup de gens qui sont très sensibles, qui soit plus pulmonaire ou pour respiration. Nous, grâce à Dieu. Non, ça nous dérange pas »
Code 1.7	« Tu veux la vérité ? Mais la vérité n'est pas l'avion. Mais si on regarde, c'est pas l'avion, d'accord ? Euh, c'est plus… c'est tout ce qui est autour. Ça veut dire que les gens, ils sont devenus moins tolérants de tout. Ils rouspètent pour tout et ils pensent… qu'ils peuvent mieux faire ce qu'ils font maintenant… »

	« Non, non, parce que ce parce que moi, moi, il y a plus qu'il me touche sur la santé franchement, je vais dire c'est les voitures diesel ça… ça me touche plus quand je respire, oui, quand vous êtes derrière une voiture diesel, ça me dérange beaucoup plus que l'avion » « Parce que l'avion, vous le sentez pas et je… bon… je parle en… de nous parce qu'il y a des gens qui sont sensibles. Je ne peux pas aller dans un sens. Il y a beaucoup de gens qui sont très sensibles, qui soit plus pulmonaire ou pour respiration. Nous, grâce à Dieu. Non, ça nous dérange pas » « Ouais, ça veut dire que y'a beaucoup de gens qui font pas ça en parallèle… Moi, je sentirai, ça me dérangerait plus parce que j'ai des amis qui habitent aussi sur les routes, c'est plus dérangeant, surtout quand il pleut, d'entendre le bruit des pneus ou le train parce qu'il s'arrête pas la nuit »
Code 1.8	« Point de vue santé ça n'a rien changé à part le bruit c'est vrai que le bruit manquait. Elle dort sans bruit, c'était quelque chose de… d'incroyable »

	Enquêtée 8
Code 1.1	« Avant la pandémie c'était vraiment, y'a eu une grosse croissance, en tout cas au niveau des… des avions au-dessus de chez nous, on a vraiment senti que… que le volume, le trafic plutôt… s'intensifiait » « Mais là, il y en a qu'un ou deux, mais autrement quand il y avait pas la pandémie, ça défile à un rythme (…) la dernière elle a trois ans mais c'est vrai qu'elle regarde les avions parce que voilà, c'est… c'est les premiers mots qu'ils disent quand ils viennent dans le jardin » « Après oui, ce qui m'impressionne toujours, c'est que le petit chemin qui amène chez nous, pas la route principale, bah certaines heures si vous voulez, vous voyez tous les avions, vous roulez et puis vous voyez face à vous tous les avions qui… qui… vous pouvez compter un certain nombre d'avions à la file indienne qui attendent pour atterrir. C'est assez impressionnant, je ne sais jamais je me dis ouh il y en a quoi, 1, 2, 3, etc… qui sont carrément en attente, en file indienne un peu »

	« (…) quand on voit cette file d'avions arriver on se dit mon dieu » « (…) parce qu'on est quand même arrivé à des extrêmes au niveau de prendre l'avion je veux dire, les gens qui partent pour une journée, aller-retour. Pour les weekends, mais c'est tentant, c'est génial quoi. Mais qui l'a pas fait de partir vendredi soir et revenir dimanche soir ou lundi matin si c'est EasyJet et que ça a pas fonctionné… »
Code 1.2	« Ah bah c'est clair que pour eux c'est catastrophique (…) Mais dans un premier… à l'heure actuelle, bah c'est tout bonus, pas pour l'aéroport » « Mais là, il y en a qu'un ou deux… » « Ah ouais, moi je trouve que… que c'est énorme »
Code 1.3	« Après, c'est vrai que c'était, du style moi, j'ai une amie qui est à un kilomètre mais sur le… à peu près le même axe à Genthod, vous vous téléphonez, saison été, vous vous téléphonez, elle dit attends y'a un avion je m'arrête, attends, il est chez moi… » « C'est vrai, mais c'est vrai que si on part un mois en Grèce sur une île où on a plus de… on revient, il faut se réadapter quasiment. Je veux dire aux bruits, aux avions surtout. C'est surtout l'été, parce que l'hiver, nos maisons sont isolées pour en fait. Mais c'est surtout l'été, c'est du style si vous êtes sur la… la terrasse euh, écouter vraiment quelque chose sur votre radio, il hurle, sur votre tablette vous écoutez un film, n'importe quoi à l'extérieur, ben, si vous vous mettez pas fort vous êtes sans arrêt interrompu quoi à l'heure de point des avions ça c'est sûr, ça c'est certain. Voilà. » « Mais il y a des choses des fois un peu plus surprenantes, voilà, on remarque les plus gros avions, on sait les horaires surtout mon mari qui a un sommeil plus doux, à 06h00 on sait quel avion passe à quel moment des fois » « (…) mon mari dort moins bien et c'est vrai que quand on rentre de vacances et puis qu'on a plus l'habitude c'est vrai que ça peut surprendre »

Code 1.4	« C'est vrai que, au niveau des… là c'est clair que depuis que en tout cas la pandémie eh bien c'est vrai que pour nous c'est tout bonus, tout bonus au niveau nuisance voilà » « (…) par contre au niveau des oiseaux, il y a une grande différence aussi entre… selon là… et puis maintenant, il y beaucoup plus d'oiseaux, ils viennent plus dans les jardins, il y a une sacrée différence au niveau des oiseaux » « Mais moi, je suis quelqu'un qui dort super bien en plus, mais c'est vrai que maintenant qu'ils sont plus rares, j'entends plus celui de 6h du matin que… non mais ça dépend du niveau de fatigue aussi » « (…) Mais non, c'est énorme la différence, au niveau tout… au niveau sonore… enfin, voilà… les oiseaux sont surtout beaucoup plus présents comme ça… même quand vous sortez de chez vous. Hier, bah j'ai encore croisé, j'ai croisé quelqu'un en balade dans les bois, à proximité là… elle disait « Ah mais c'est fou, j'ai beaucoup plus de niches dans mon jardin, ils sont tous occupés, y'a des mésanges, ça n'arrivait plus » elle est sur Bellevue « on entend beaucoup plus d'oiseaux ». Voilà quoi, hier j'ai croisé quelqu'un dans les bois qui est venu là-dessus tout de suite. C'est… c'est génial, on voit beaucoup plus d'oiseaux, on les entend beaucoup plus, mes nichoirs sont pleins, enfin voilà quoi »
Code 1.5	« Alors, mon Dieu, je vous ai parlé beaucoup de sonore, après atmosphérique, qu'est-ce que je pourrais vous dire. Oui, y'a des traces sur les toits ça c'est sûr, ça c'est sûr que les toits sont plus marqués (…) tous ces moyens de transport, parce que le… le temps ou on a eu le bus qui passait sur le côté de la maison. Et Ben toutes les tablettes de fenêtres étaient drôlement plus sales, et donc au niveau Aviation ça doit être énorme, maintenant ça se voit surtout sur les… sur les toits » « On est pas tout à fait dans l'axe quand même et puis euh… non, non à ce niveau-là y'a pas les fumées les trainées qu'on voit dans le ciel, surtout le beau ciel bleu… ces choses-là ouais » « Ah bah c'est sûr ! »

	« Elle est importante, ça doit juste être effrayant on y pense pas trop parce que c'est effrayant mais c'est sûr que c'est presque un peu... je ne cherche pas parce que c'est très inquiétant quoi mais c'est vrai qu'elle doit être énorme quand on voit cette file d'avions arriver on se dit mon dieu. Alors bien sûr qu'il y a des choses qui ne peuvent pas se faire… après au-delà de ça on n'est pas très sûr que tout soit correct et puis de toute manière il y a la pollution hein, j'imagine que… bon… c'est effrayant »
Code 1.6	« Mais non, c'est énorme la différence, au niveau… tout… (…) les oiseaux sont surtout beaucoup plus présents comme ça… même quand vous sortez de chez vous. Hier, bah j'ai encore croisé, j'ai croisé quelqu'un en balade dans les bois, à proximité là… elle disait « Ah mais c'est fou, j'ai beaucoup plus de niches dans mon jardin, ils sont tous occupés, y'a des mésanges, ça n'arrivait plus » elle est sur Bellevue « on entend beaucoup plus d'oiseaux ». Voilà quoi, hier j'ai croisé quelqu'un dans les bois qui est venu là-dessus tout de suite. C'est… c'est génial, on voit beaucoup plus d'oiseaux, on les entend beaucoup plus, mes nichoirs sont pleins, enfin voilà quoi »
Code 1.7	« Elle est importante, ça doit juste être effrayant on y pense pas trop parce que c'est effrayant mais c'est sûr que c'est presque un peu... je ne cherche pas parce que c'est très inquiétant quoi mais c'est vrai qu'elle doit être énorme quand on voit cette file d'avions arriver on se dit mon dieu. Alors bien sûr qu'il y a des choses qui ne peuvent pas se faire… après au-delà de ça on n'est pas très sûr que tout soit correct et puis de toute manière il y a la pollution hein, j'imagine que… bon… c'est effrayant » « Ah bah ça c'est sûr qu'au niveau des… des voitures aussi ça c'est sûr oui. Moi je suis quelqu'un d'asthmatique, en plus non mais c'est sûr que ça doit pas aider hein, ça c'est certain, ça, j'en suis certaine et qu'on est obligé de… il faut pas continuer comme ça, c'est clair mais au niveau des voitures également. Ouais ça j'en suis convaincu » « Mais là, il y en a qu'un ou deux, mais autrement quand il y avait pas la pandémie, ça défile à un rythme… bon moi, je suis quelqu'un qui dort très bien, donc voilà, mais mon mari dort moins bien et c'est vrai que quand on rentre de vacances et puis qu'on a plus l'habitude c'est vrai que ça peut surprendre » « D'énervement ouais, ces dernières années ça m'a gavé. J'me suis dit mais c'est pas possible quoi. Et peut-être le fait aussi que maintenant on est retraité, bon, moi je travaillais toute manière sur la commune au niveau scolaire mais mon mari travaillait à l'extérieur donc c'est vrai que du coup on est plus dans

	notre maison, plus dans notre jardin quand même. Et c'est peut-être aussi ça. Mais c'est vrai que non quand je rentre d'un endroit où il y a pas d'avions ou peu ou au loin, c'est vrai que… ah c'est vrai que ces dernières années j'ai pesté, vraiment ! »
Code 1.8	« Ah bah c'est clair que pour eux c'est catastrophique mais c'est vrai que pour nous, bah c'est vrai que c'est hyper agréable ! On a le sentiment de revivre de redécouvrir des choses d'être… ouais, moins de nuisances sonores » « Ah ouais, moi je trouve que… que c'est énorme » « Mais non, c'est énorme la différence, au niveau… tout… au niveau sonore… enfin, voilà… les oiseaux sont surtout beaucoup plus présents comme ça… même quand vous sortez de chez vous. Hier, bah j'ai encore croisé, j'ai croisé quelqu'un en balade dans les bois, à proximité là… elle disait « Ah mais c'est fou, j'ai beaucoup plus de niches dans mon jardin, ils sont tous occupés, y'a des mésanges, ça n'arrivait plus » elle est sur Bellevue « on entend beaucoup plus d'oiseaux ». Voilà quoi, hier j'ai croisé quelqu'un dans les bois qui est venu là-dessus tout de suite. C'est… c'est génial, on voit beaucoup plus d'oiseaux, on les entend beaucoup plus, mes nichoirs sont pleins, enfin voilà quoi »

	Enquêté 9
Code 1.1	« Non, mais par contre, c'est vrai qu'on pourrait se poser la question, pourquoi les gens ils ont acheté une maison, euh, à Genthod dans le fond parce qu'ils… on savait très bien qu'il y avait un aéroport. La réponse la plus simple, c'est que le trafic entre 1990 et 2018, il a dû tripler. Donc où est-ce qu'on était, disons quand même dérangé en 1990, on est arrivé à un niveau ou par exemple, si vous à l'aéroport, prendre un avion EasyJet ou peu importe entre 06h00-07h00, vous avez… vous avez pratiquement un avion tous les 2 minutes qui décolle » « Donc c'est là qu'il y a un problème avec le trafic est devenu complètement exponentielle. On… on prend l'avion pour tout et n'importe quoi » « Parce que je pense que le trafic, il a dû… à mon avis au moins triplé en 20 ans si c'est pas plus encore je suis gentil en disant triplé »
Code 1.2	« En règle générale, il y a quand même, je pense, entre 50 et 80% de trafics en moins »

	« Quand on pense que maintenant qu'il n'y a pas de trafic qu'il y a 6 liaisons Genève - Zurich qui mettent moins d'une heure, on dit que c'est légèrement exagéré quand même, alors les gens disent oui mais c'est plus pratique… c'est plus rapide. Mais enfin à quel prix en finalité hein »
Code 1.5	« Ah oui oui oui, elle doit être importante »

	Enquêté 10
Code 1.1	« Olalala, disons depuis la 10… les 10 dernières années, il y a une très forte croissance du trafic aérien. J'ai le souvenir, j'avais regardé un ancien procès-verbal qui date de 2006. C'est le directeur de l'aéroport à l'époque disait « oui le maximum, je dirais de prévision très haute pour l'évolution du nombre de passagers à Genève pour 2020 c'était 13 millions de passagers » or, l'année dernière donc, avant le covid, on était à 17 millions de passagers, donc la croissance du trafic aérien, notamment au nombre de passagers, peut-être un petit peu moins au nombre de mouvements. Parce qu'il est vrai qu'il faut distinguer nom de passager et le nombre de mouvements. Puisque c'est vrai que ces dernières années on remplit mieux les avions, ils sont un peu plus grands et puis ça diminue… ou l'augmentation du nombre de mouvements est légèrement plus faible. Mais malgré tout, la croissance était très forte » « Notamment avec le développement, il faut bien le reconnaître du low-cost. Et puis de la compagnie orange à Genève qui est 45 pour 100 du trafic passager. Donc c'est elle qui est la principale responsable entre guillemets hein de la croissance du nombre de passagers » « (…) le souvenir que j'en ai le plus fort c'est l'été 2019 puisqu'en fait, il y a beaucoup plus de mouvements d'avion puisque c'est lié au low-cost EasyJet, puisque pendant les vacances estivales que pendant l'hiver, donc, EasyJet développe si vous voulez, ou met en en service des appareils en fonction de la demande mais qui essentiellement très importante pendant les fêtes de Pâques, de Pentecôte et puis les périodes estivales » « Non, moi je pense que ça pourrait être encore viable comme situation. C'est-à-dire que ça restait quand même… bon en ayant l'habitude et en ayant le souvenir de ce qu'on a vécu par exemple l'été 2019 on se dit bon, si c'est comme ça, c'est supportable hein »

	« Elle avait ce sentiment que même… elle disait, les gens étaient énervés dans les contrôles de sécurité, y'avait plein de problèmes. Elle était aussi cette idée que dans le fond, c'était trop ils étaient, mais elle revenait vraiment le… stressée que ce soit aux, aux, aux arrivées ou aux décollages. Elle sentait aussi… c'est cette idée que non, trop.. trop c'est trop. On est quand même dans une logique qui, qui qui posait problème de de ce point de vue-là » « J'entends si c'est pour retrouver, parce qu'on a vraiment eu, c'était en 2019, c'est pour ça qu'il y a eu le succès de l'initiative, parce qu'il y a vraiment eu alors une, je dirais que le seuil d'acceptabilité a été largement dépassé par l'ensemble des riverains entre 2008 et 2019. Donc ce retour à la normale ou certains disent l'anormale »
Code 1.2	« Alors pour nous évidemment, ce sont vraiment… tout en étant conscients des drames liés à la… au covid. Mais quand il y a eu le confinement strict, donc on avril dernier, donc mars, avril, il y avait quasiment que 10 mouvements par jour » « Voilà exactement. Ouais, mais bon, égoïstement c'est vrai qu'on a… on a quand même compris en se disant tiens voilà ce qu'on pourrait vivre s'il y avait très peu ou pas d'avion donc on a revécu dans ce sens-là » « Donc euh, je sais pas, je pourrais voir les chiffres, la diminution du trafic était peut-être 80 pour 100 en avril après c'était peut-être moins, on était à 60 pour 100 » « (…) il y a une diminution très forte du trafic qui, qui est encore actuellement »
Code 1.3	« Alors c'est vrai qu'il y a deux aspects, donc il y a l'aspect effectivement empreinte sonore, donc le bruit, euh, qui est disons considérable dans le sens ou même si les nouveaux avions font effectivement moins de bruit mais comme il y a beaucoup plus de fréquence et de mouvements, euh, je dirais les courbes de bruit ou la notion de bruit augmente donc euh, disons là c'est… on l'a vécu notamment je dirais, le souvenir que j'en ai le plus fort c'est l'été 2019 (…) Donc ça, c'est le premier volet, donc c'est vrai que du bruit y en avait de 6h du matin puisque l'aéroport ouvre à 6h00 jusque parfois 24h20 24H30 puisqu'en fait l'autorisation à Genève, les avions peuvent atterrir jusqu'à 24H plus 30 minutes pour les retards. Donc ça veut dire qu'un avion peut atterrir à 00h29. Donc euh…

et ce qui arrive parfois en été puisque… comme ils sont à flux tendu avec EasyJet, disons là assez souvent en été des retards d'avion »

« Mais c'est vrai que toutes les… en tant qu'ARAG, donc comité, toutes les plaintes ou les remarques qu'on a, c'est quand même les vols de nuit. Donc à partir de 23h quand il y a un décollage normalement il n'y a pas de vol au décollage au décollage planifié avant… après 22h00. Mais il y en a quand même parfois qui peuvent puisque dans les dernières normes du PSIA ils ont autorisé 3 décollages à partir de 22h00. Donc le soir, pour autant que ce soit des avions dernière génération mais un avion qui décolle, bruyant à… à 22h ou 22h10, il va réveiller des milliers d'habitants. (…) C'est quand même, disons essentiellement les vols de nuit qui dérangent. Bon, des fois aussi la journée, mais bon la journée ma foi avec les activités diverses il y a un bruit ambiant donc ça gêne moins »

« En tout cas, toutes les remarques qu'on a, les critiques, les plaintes, c'est quand même essentiellement les vols de nuit, donc même à partir de… de 22h et tout notre combat à l'ARAG c'est de lutter contre les vols de nuit »

« Juste cette parenthèse aussi qui est importante, c'est qu'on parle souvent des vols de ligne qui sont importants. Mais à Genève, c'est la 3ème place au niveau européen par rapport à l'aviation privée qu'on appelle Aviation taxi, vols d'affaires ou vols privés. Et là, on s'est rendu compte qu'il y avait aussi des mouvements assez importants avec des avions, des petits jets qui sont aussi bruyants, voir même plus bruyants qu'un Airbus. Ils passent plus vite mais ils sont aussi bruyants »

« Actuellement vous avez des courbes de bruit et puis il y a toutes des zones comme par exemple la maison où j'habite y'a… j'sais pas, y'a du terrain parce que c'est historique mais je peux rien en faire puisque en fait tout est bloqué donc les conséquences au niveau aménagement du territoire sont aussi très importantes ce qu'on… on n'a pas suffisamment évoqué, mais qui a fait aussi basculer les gens, peut-être pour l'initiative »

« Et puis y'a une émission de temps présent, il y a une année ou 2 ans qui a montré à Genève un manque disons de… d'infrastructures enfin de, de stations de mesure que ce soit en termes de bruit ou en termes de pollution, là, on lutte là contre enfin, pour justement l'installation de… parce que ça aussi, les questions de bruit, c'est des valeurs qui sont pas, c'est des valeurs qui sont calculées et pas mesurées et c'est là aussi il y a beaucoup de disons… de critiques »

Code 1.4	« (…) j'avais un petit blog de la CARPE que j'avais intitulé luxe, calme et volupté, c'est-à-dire que pour paraphraser une phrase de Baudelaire où on avait plus besoin d'être réveillé à 6h, parce qu'à partir de 6h il y a des vols, et qu'on pouvait entendre le bruit des oiseaux, qu'on avait l'impression que la nature revivait qu'on pouvait enfin pouvoir engager une conversation sans être interrompu toutes les 3 minutes, qu'on pouvait prendre son déjeuner ou son dîner sur le balcon sans être non plus survolés par des avions » « D'ailleurs, j'ai fait plusieurs invitations en disant venez venez, on va enfin pouvoir manger dehors sans être interrompu par les avions » « (…) évidemment qu'en termes aussi de bruit, disons, l'empreinte sonore a été fortement diminuée puisque, disons, il y a une diminution très forte du trafic qui, qui est encore actuellement. Mais c'est vrai que ça a été, disons pour nous de nouveau un plaisir entre guillemets, de pouvoir avoir moins de bruit »
Code 1.5	« Ensuite, y'a l'autre aspect que l'aspect pollution, qu'on parle un peu moins, mais qui est aussi important notamment pas seulement le CO_2, le CO_2, c'est une vision globale, donc d'émissions de de carbone, le CO_2, donc sur la question climatique générale. Mais il y a d'autres types de pollution notamment comme les… les dio… ce qu'on appelle les dioxydes d'azote et plus le plus gênant pour les riverains c'est ce qu'on appelle les particules fines, les poussières ou les suies parce que les… les avions émettent… diffusent si vous voulez des particules fines qu'on appelle parfois aussi, même… des ultras fines, vous le verrez peut-être dans des éléments, il y a des PM10 et des PM2,5 c'est vraiment très petit, c'est la taille de la section d'un cheveux pour les petits » « Oui, je crois quand même parce que d'abord, elle peut être parfois visible suivant les zones, parce qu'on a vraiment là les petits toits ou les toitures on a de la suie, des couvertures noires de… de poussière noire »
Code 1.6	« On avait l'impression que la nature revivait qu'on pouvait enfin pouvoir engager une conversation sans être interrompu toutes les 3 minutes, qu'on pouvait prendre son déjeuner ou son dîner sur le balcon sans être non plus survolés par des avions, qu'on voyait le ciel bleu et non pas strié. (…) Vous savez, y'a des traînés de condensation qu'on peut voir, d'ailleurs c'est un des problèmes qui est aussi bien caché avec l'aviation qui nie ce problème-là. Mais il peut y avoir des effets au niveau météorologique, climatique avec cette traînée de condensation, ils appellent ça aussi les… donc c'est vrai que là pour nous… Euh, on a, disons, revécu, disons, d'une certaine manière, on avait la même l'impression c'était peut-être psychologique, mais que les arbres se portait

	mieux, qu'on avait plus de fruits que voilà quoi. Donc pour nous, c'était un véritable bonheur » « (…) vous avez un service à Genève qui s'appelle le SABRA. Peut-être que vous pouvez consulter le site qui en fait mesure l'ensemble des différents types de polluants à Genève et là, on sait qu'il y a eu notamment par… peut-être moins qu'il le pensait, mais par rapport au CO_2 et puis aux émissions polluantes, une diminution assez forte »
Code 1.7	« Et ça, c'est ce qui est plus gênant en termes de santé pour les riverains, ça a des conséquences, on a eu des médecins, même s'il y a très peu d'études cliniques dans ce domaine-là, mais on sait que les particules fines pour les problèmes de bronchite, d'asthme et de de ce type de… là… sont quand même plus important dans… dans la zone aéroportuaire, notamment aussi d'autres... les problèmes de… d'hypertension, maladies cardiovasculaires, troubles du sommeil. Parce que dans le sommeil, vous avez peut-être fait des études. En fait, même si on n'est pas réveillé, il y a des dégradations dans les niveaux du sommeil, donc vous pouvez dormir mais en fait votre sommeil de moins bonne qualité donc vous pouvez vous réveiller le matin, en ayant l'impression d'avoir mal dormi même si vous avez dormi pendant 6h » « Oui. Alors ça, c'est vrai que parfois, il y a… il y a quand même, disons, suivant le… le type d'avion, une forme de… d'irritation. Bon certains se disent, mais est-ce que vous vous habituez au bruit des avions ? Je dirais oui et non. En fait, on s'y habitue parce que quand on a une certaine, on connaît un peu les différentes mêmes formes de bruit par rapport au bruit on peut pratiquement distinguer tel d'avion si c'est un gros porteur, si c'est un avion privé. Donc on a une certaine perception du bruit. Et puis non dans le sens ou un moment donné, c'est vrai, parfois c'est… c'est irritant aussi. Moi je vois si par exemple je veux inviter des amis en fin de journée boire l'apéritif à l'extérieur. Suivant la zone de la maison où j'habite ben… je peux pas le faire parce que ça serait infernal donc il y a cette espèce de… de limites de l'utilisation de son logement en fonction du… selon le bruit de l'avion, surtout, c'est les gens ne connaissent pas quand ils viennent, ils voient les avions passer, ils entendent le bruit. Et puis parfois on doit s'arrêter de parler parce que bah voilà, selon le type d'avion, le bruit est très important, donc il y a une certaine gêne par rapport à ça. Anxiété ou angoisse peut-être moins y'a peut-être un aspect qu'on souligne rarement au niveau de l'aéroport, c'est le risque technologique, peut-être vous allez peut-être en parler, c'est-à-dire qui a malgré tout toujours une probabilité de risque qu'un avion puisse avoir un problème, on l'a vu avec un au décollage un avion à Denver aux États-Unis, c'est un avion qui s'appelle la Dreamliner qui est d'ailleurs utilisé aussi à Genève qui a perdu en fait l'enveloppe de son réacteur qui sont tombées très proche des habitations »

	« Oui, je crois que bon, même si on en étant vieux on a un peu plus d'insomnie donc parfois…. Mais c'est vrai que toutes les… en tant qu'ARAG, donc comité, toutes les plaintes ou les remarques qu'on a, c'est quand même les vols de nuit. Donc à partir de 23h quand il y a un décollage normalement il n'y a pas de vol au décollage au décollage planifié avant… après 22h00. Mais il y en a quand même parfois qui peuvent puisque dans les dernières normes du PSIA ils ont autorisé 3 décollages à partir de 22h00. Donc le soir, pour autant que ce soit des avions dernière génération mais un avion qui décolle, bruyant à… à 22h ou 22h10, il va réveiller des milliers d'habitants. Donc moi souvent en été je dors jamais avant minuit parce que ça sert à rien… » « En tout cas, toutes les remarques qu'on a, les critiques, les plaintes, c'est quand même essentiellement les vols de nuit, donc même à partir de… de 22h et tout notre combat à l'ARAG c'est de lutter contre les vols de nuit. On aimerait que les normes OMS soient respectées, c'est-à-dire d'avoir 8h de sommeil » « Oui, je crois quand même parce que d'abord, elle peut être parfois visible suivant les zones, parce qu'on a vraiment là les petits toits ou les toitures on a de la suie, des couvertures noires de… de poussière noire. Et puis ma femme qui avait ces dernières depuis longtemps qu'elle avait pas de problème d'asthme, elle a eu cet hiver bon ben c'était l'hiver précédent, avant le covid, une forme de bronchite asthmatique alors c'est difficile de dire c'est à cause de ça, mais ça peut être à mon avis, un facteur aggravant »
Code 1.8	« Mais quand il y a eu le confinement strict, donc on avril dernier, donc mars, avril, il y avait quasiment que 10 mouvements par jour, donc pour nous on revivait, parce qu'en plus de ça, c'était la période printemps aussi. Donc d'ailleurs j'avais écrit sur un blog, peut-être que… j'avais un petit blog de la CARPE que j'avais intitulé luxe, calme et volupté, c'est-à-dire que pour paraphraser une phrase de Baudelaire où on avait plus besoin d'être réveillé à 6h, parce qu'à partir de 6h il y a des vols, et qu'on pouvait entendre le bruit des oiseaux, qu'on avait l'impression que la nature revivait qu'on pouvait enfin pouvoir engager une conversation sans être interrompu toutes les 3 minutes, qu'on pouvait prendre son déjeuner ou son dîner sur le balcon sans être non plus survolés par des avions, qu'on voyait le ciel bleu et non pas strié (…) Euh, on a, disons, revécu, disons, d'une certaine manière, on avait la même l'impression c'était peut-être psychologique, mais que les arbres se portaient mieux, qu'on avait plus de fruits que voilà quoi. Donc pour nous, c'était un véritable bonheur, autre que les problèmes je dirais de… de tragédie par rapport à tout ce qui s'est passé et ce qui se passe encore lié à la pandémie »

	« Voilà exactement. Ouais, mais bon, égoïstement c'est vrai qu'on a… on a quand même compris en se disant tiens voilà ce qu'on pourrait vivre s'il y avait très peu ou pas d'avion donc on a revécu dans ce sens-là » « Ah Ben de nouveau merveilleux parce qu'il y a eu des études, on attend encore les études plus précises de la part… vous avez un service à Genève qui s'appelle le SABRA. Peut-être que vous pouvez consulter le site qui en fait mesure l'ensemble des différents types de polluants à Genève et là, on sait qu'il y a eu notamment par… peut-être moins qu'il le pensait, mais par rapport au CO_2 et puis aux émissions polluantes, une diminution assez forte »

11.5 Codage des entretiens – H2a

	Établissement 1
Code 2a.1	« Disons que la pandémie à accélérer une tendance qui était déjà amorcée depuis 2 ou 3 ans dans le domaine de la virtualisation de l'espace de travail, dans le domaine de l'espace de travail digital où on n'est pas forcément obligé d'être dans un espace physique notamment le bureau pour travailler, pour collaborer »
Code 2a.2	« Essentiellement selon deux grandes lignes, il y a la première grande ligne c'est du travail à la maison donc une présence très limitée et pratiquement nulle au bureau ce qui a nécessité la virtualisation des réunions, des rapports entre staff, des rapports entre les équipes, des rapports régionaux et même des rapports entre les régions et les sièges et on s'est remis à utiliser ou plutôt on a boosté pratiquement du jour au lendemain l'utilisation des technologies de l'information notamment de point de vue communication et collaboration pour permettre aux staffs de continuer à travailler depuis leur domicile, ça c'est la première grande ligne » « La 2ème grande ligne est au niveau du siège, ce qui ponctue la vie d'entreprise du XXX ce sont notamment les conférences, les grandes conférences qui sont répétitives à travers l'année et qui se passaient normalement dans des grands centres de conférences à Genève ou ailleurs et cette partie-là aussi devait être virtualisée » « (…) c'est quelque chose qui perdure jusqu'à aujourd'hui » « C'est clair que la pandémie a été un accélérateur assez important, il n'en demeure pas moins que des raisons pandémiques restent des raisons négatives et puis de point de vue humain il faut absolument éviter la sensation d'être puni quelque part »
Code 2a.3	« (…) c'est quelque chose qui perdure jusqu'à aujourd'hui depuis que le retour à la normale n'a pas été encore annoncé et dans les pays où ça a été annoncé ça reste volontaire. Donc on est toujours plus ou moins dans cette configuration virtuelle avec un retour très limité à la normale c'est-à-dire à l'espace bureau conventionnel »

	« (…) la pandémie a accéléré cette tendance oui mais à ce stade on ne sait toujours pas si cette tendance va devenir la nouvelle norme, il y a pas mal de discussions là-dessus et notamment autour d'un retour partiel au bureau d'une façon définitive dans le sens que le staff n'aurait plus un espace de travail physique attitré. Mais comme dans le temps la réservation pour les salles de réunion se faisait, la réservation pour un espace de travail se fera de la même manière dans le sens on peut travailler de la maison si on a besoin de venir au bureau on viendra au bureau mais pas dans un espace attitré, dans un espace plutôt réservé à l'avance » « (…) c'est une tendance qui pointe le bout de son nez. Est-ce que c'est une tendance qui va se confirmer, le court terme nous le dira parce que les discussions sont toujours en cours » « Je pense qu'il est trop tôt que pour s'exprimer comme j'ai dit, on voit se dessiner un tout petit peu les grandes lignes, ce n'est pas simplement une question de technologie, ce n'est pas simplement une question d'espace de travail, c'est surtout une question de changement de mentalité, de changement de façon de travailler, est-ce que les gens d'aujourd'hui sont prêts à embrasser ce changement, en supporter les conséquences autant positives que négatives ? C'est un travail sur le long terme, c'est un travail sur la durée qui ne va pas se faire par décret, qui va se faire avec le consentement du staff. Ce consentement est mesuré à travers des sondages, ils ont été faits par rapport au souhait du staff de rester à la maison ou bien de revenir au bureau, revenir au bureau dans quelle mesure, dans quelle fréquence, etc… donc c'est des discussions qui sont toujours en cours »
	Établissement 2
Code 2a.2	« (…) y'a eu une adaptation technologique c'est-à-dire trouver des solutions pour que les gens puissent quand même se parler je pense par exemple dans le cadre des partenariats de recherche où les gens ont des partenariats avec des équipes de recherche dans d'autres pays il faut quand même se parler donc là y'a eu le développement des visioconférences, de ZOOM, sur lequel on aujourd'hui ou sur d'autres trucs. Donc là on a développé, on a acheté des licences, distribué du matériel, renforcé l'apprentissage pour le personnel de comment fonctionnent ces différentes choses » « (…) on a la chance d'être une institution qui a quelques moyens financiers quelques moyens technologiques qui a pu mettre en place ce qu'il fallait notamment en achetant des licences rapidement, en équipant les personnes qui

	avaient besoin d'être équipées en équipant les salles aussi, donc on a pu participer à cette transition qui était assez global »
Code 2a.3	« Pour que les changements, qui maintenant sont ancrés, qui soient vraiment structurels dans le domaine des entreprises et des institutions je crois qu'il y a une partie des choses qu'on va clairement plus faire comme avant ou plus autant »

	Établissement 3
Code 2a.1	« (…) parce que la pandémie elle a boosté, elle a donné un grand coup d'accélérateur sur des nouveaux modes de travail qu'il n'y avait peut-être pas ou du moins pas dans la même ampleur avant »
Code 2a.2	« (…) on a mis une grande partie du personnel en télétravail lors du premier semi confinement ça a pas posé un problème particulier parce qu'on avait déjà tous les ordinateurs portables on était déjà assez bien équipé en termes de connexion à distance en fait là où il y a eu une réduction drastique des déplacements c'est qu'on fait plus des déplacements entre les sites de la XXX et de la XXX et ça c'est quelque chose qu'on a gardé en fait c'est-à-dire de faire d'avantage de séance à distance, de pas faire venir les gens pour une heure de séance c'est-à-dire à Berne ou à Lausanne, etc… »
Code 2a.3	« (…) donc là maintenant ça fait des bonnes pratiques qu'on a cristallisées et voilà de manière générale on a réduit et on va réduire considérablement les déplacements mais c'est plutôt au niveau suisse » « Oui tout à fait oui, bien sûr oui, après y'a des avantages et des inconvénients mais je pense que le fait de travailler davantage à distance en fait ça… parce que la pandémie elle a boosté, elle a donné un grand coup d'accélérateur sur des nouveaux modes de travail qu'il n'y avait peut-être pas ou du moins pas dans la même ampleur avant et puis voilà on s'est rendu compte que c'est tout à fait possible alors c'est pas toujours idéal, c'est pas adapté à toute situation, c'est pas quelque chose qu'on doit systématiser de manière absolue mais on se rend compte que dans beaucoup de situations on peut faire les choses à distance » « (…) maintenant la règle au niveau interne en Suisse, la règle qu'on a posé c'est qu'en principe les séances se font à distance, on fait pas venir les gens, bon

	c’est en train donc c'est pas… en termes écologique c'est pas comparable avec l'avion » « Donc notre politique très clairement c'est de réduire autant que possible les déplacements à l’intérieur » « Oui je pense, oui. Après je suis pas devin mais je pense qu’il y a un vrai changement, en tout cas chez nous, je sais pas dans les autres entreprises que vous avez contacté comment ils voient les choses, mais en tout cas chez nous je pense qu’il y a un vrai changement, disons qu’il y a un coup d’accélérateur qui a été donné par cette pandémie, y’a des effets correcteurs qui font se faire sentir hein mais je pense que globalement on a passé un cap. Et ma conviction c’est qu’on va pas revenir à la situation telle qu’on la connaissait avant » « En se rendant compte qu’en fait les séances peuvent tout aussi bien se tenir à distance tout en évitant les déplacements. Donc je pense que oui ça va se sentir sur le long terme, dans une démarche assez globale »

	Établissement 4
Code 2a.1	« (…) ouais nous on faisait déjà beaucoup d'entretiens d'embauche par Skype » « (…) nous on avait du travail à distance pour 20% »
Code 2a.2	« À ce moment-là on a commencé à se mettre en virtuel, on a installé un studio, maintenant on en a deux. Et on a fait nos réunions du conseil du comité exécutif en ligne et donc plus de voyage. Pour la 2e assemblée elle a eu lieu mais en virtuel et on a aussi dû annuler la 5e conférence des présidents de Parlement qui aurait dû avoir lieu en août 2020 et qui s’est faite en ligne mais le Parlement autrichien qui était l'hôte a vraiment insisté pour qu'on fasse un événement hybride cette année » « (…) nous on s’est vraiment complètement réorganisé de façon virtuelle et je pense que ça a été un grand progrès hein et je suis persuadée qu’il y a des gens qui voudront garder certains aspects »

	« (…) quand vous faites du virtuel mondial, vous ne pouvez pas servir tous les horaires, donc en gros la plupart des réunions ont lieu l'après-midi de 14h00 à 18h00 parce que ce sont les horaires communs et du coup il y avait une multiplication de ces réunions. Au lieu de faire une journée entière vous devez faire 2 demi-journées » « Oui oui, on s'y est tous mis, toutes les réunions, même hebdomadaire elles sont en ligne »
Code 2a.3	« (…) il y a des gens qui voudront garder certains aspects » « Mais entre-temps on a tout mis en place, donc maintenant en fait qu'on est en train de voir c'est comment organiser des réunions hybrides et ça c'est compliqué parce qu'en gros vous faites deux fois le travail parce que vous avez toute la logistique pour accueillir les visiteurs et les participants et puis vous avez une autre logistique de garder ça en ligne » « (…) ça sera beaucoup par Zoom à mon avis, zoom ou autre chose. Donc je pense que oui, il y a un changement durable là, pas entièrement, mais sur les choses qui sont pas indispensables » « Non je pense qu'on retrouvera jamais cette activité en pré pandémie, ça sera remplacé par d'autres choses, vraiment je le pense, justement tout cette partie non obligatoire parce que finalement les gens bah ils connaissent Skype » « (…) là on va changer la règle à 40% voir 50%. Voyez donc ça c'est des acquis et les gens ne voudront pas les lâcher. Je pense que… voilà nous aussi on avait un système où vous pouviez télétravailler mais vous n'avez pas accès aux fichiers centraux, maintenant tout le monde à accès au fichier central, où que vous soyez sur la terre et ça c'est une grande avancée, c'est quelque chose qui existait mais seulement pour certaines personnes et maintenant c'est pour tout le monde. « Mais je pense que ce qui est certain c'est un progrès qu'on a fait et maintenant il faudra essayer de le garder ce progrès »

	Établissement 5
Code 2a.1	« (…) on n'a pas dû se réadapter à 100% pour être franc parce qu'on a commencé avec le télétravail déjà en 2018 » « Quand on est passé officiellement au télétravail à 100% le 31 mars 2020 moi je crois qu'au moins 20 à 22% de mon effectif était déjà en télétravail » « Donc on a pas dû apprendre de 0, on n'a pas dû inventer un système, on a juste utilisé le système qu'on avait et on l'a disons dédoublé » « Et comme on est dans un système ici, à Genève, qui est très difficile de recruter des talents en dehors de la Suisse ou ceux qui ont un permis pour travailler en Suisse, déjà depuis 2016, 2017 on est en train de penser si jamais le talent que je veux aujourd'hui il s'appelle Jeremy , il habite à New York ou il habite à Addis Abeba. Il y a aucun moyen que je puisse lui prendre un permis de travail donc je l'engage là où il est et on se débrouille pour qu'on travaille ensemble à distance »
Code 2a.2	« Voilà, on a remplacé les vols, on a remplacé les déplacements, on a remplacé les meetings en personne par une combinaison de Vidéo Conferencing, Web reporting, Google Drive et tout ça pour échanger des documents et tout « Donc aujourd'hui, le contact humain depuis 15, 17, 18 mois on a plus ou moins le contact humain à travers un écran » « (…) on est passé de 20% à 80%, puis à presque 100%, du 31 mars 2020 au 30 avril 2020 en un mois plus ou moins, on a adapté tous nos systèmes de contact social, en utilisant les tablettes, les téléphones, les écrans pour faire des enquêtes sociales, on a établi les Google Drive et tous les drive et les clouds du monde pour mettre des documents consultables par et pour tout le monde, vérifiables et échangeables par tout le monde et moi je crois si on a commencé à faire cet effort… maximum fin mars ou à la mi-mai on était déjà prêts à 90% »
Code 2a.3	« D'un autre côté est-ce qu'on a besoin de se voir tout le temps pour une réunion une fois par semaine, ou est-ce qu'on peut dire on reste en télétravail ? Et on discipline l'organisation, et ça, c'est mon modèle préféré, encore au moyen terme, au lieu de se voir tous les mois ou toutes les 2 semaines dans un meeting room derrière moi ou quelque chose comme ça, chacun reste où il est »

	« C'est un modèle qui, si jamais on arrive à le maîtriser ici, moi je crois que la plupart de nos partenaires à travers le monde vont l'adopter aussi, donc on gagne le télétravail et on prévoit 2 voire 3 meetings par an qui sont un peu pour tout le monde, pour se voir, pour serrer la main, pour faire le « hug », partager un verre d'eau, un verre de bulles, et parler de nos affaires courantes et remplacer les meetings mensuels et tout ça et ça s'applique à tous les échelons de l'organisation »

	Établissement 6
Code 2a.2	« (…) voilà je veux dire nous l'évolution de Teams a été un très importante dans le cadre de cette pandémie où on a limité les séances, effectué du télétravail, donc c'est un outil qui s'est énormément développé »
Code 2a.3	« (…) on va avoir des baisses avec des nouveaux outils de communication qui ont été adoptées par l'entreprise et qui permettent finalement de travailler à distance sans gros impact »

	Établissement 7
Code 2a.2	« je pense que ça peut être en partie remplacé parce qu'on a pratiqué pendant ces périodes de confinement, c'est les vidéoconférences »
Code 2a.3	« Vous avez exploré la vidéoconférence quand vous avez parlé des voyages d'affaires peut-être euh est-ce que ça va reprendre, etc… je pense que ça peut être en partie remplacé parce qu'on a pratiqué pendant ces périodes de confinement, c'est les vidéoconférences et là-dessus je pense qu'il y a une évolution quoi, on disait que c'était pas possible de remplacer des réunions en présentiel par des vidéoconférences et puis après avoir dit ça ben tout le monde l'a fait quoi »

	Établissement 8
Code 2a.2	« Cela dit, même dans ce domaine, tout le monde s'est rendu compte durant le confinement que le télétravail ne peut pas tout remplacer et que le maintien des relations sociales restent essentielles dans notre société »

	Établissement 9
Code 2a.1	« Écoutez le télétravail on était déjà très équipé avant parce qu'on en faisait déjà, y'a quelques années on a transformé nos bureaux, donc on a cassé les murs, on est vraiment en open space flex, donc on a plus de place de travail propre, donc c'est vrai qu'on est passé de 3 étages à 2 étages sans réduire le personnel, donc ça c'est vraiment accompagné par une journée de home office que chacun pouvait prendre quand il voulait pour ne pas tous être au bureau justement. Si vous passez de 3 étages à 2 au bout d'un moment vous devez quand même faire en sorte que tout le monde ne soit pas au bureau au même moment, donc il y avait cette mesure-là, on était déjà équipé on avait installé Teams et tous les outils de télétravail avant la pandémie justement pour faire du télétravail, on était déjà bien équipé »
Code 2a.2	« Bah oui, alors voilà l'avantage c'est qu'avant par exemple typiquement on avait avec… je travaille en communication donc on avait une fois par année world wild meeting à Paris avec tous les marchés une fois par année et là du coup c'est tous les 2 mois, on a augmenté et c'est même bénéfique parce qu'on se parle beaucoup plus qu'avant »
Code 2a.3	« Là en fait on va même l'augmenter c'est-à-dire que même après la pandémie on va passer à 2 jours par semaine pour des pleins temps donc ce qui était un jour avant bah après on va le mettre à 2 jours. En fait on s'est rendu compte qu'en fait oui il y a des trajets en moins, c'est plus efficace, c'est plus souple pour ides parents d'enfants, etc… il y a eu tout ce passage aussi, on a eu des collaborateurs qui ont des petits enfants, c'était dur pendant le confinement et on s'est rendu compte de plein de choses en fait. Mais voilà le hasard fait qu'on avait mis en place cette structure-là avant on va la durcir et l'assouplir au niveau du home office. Dans le sens où même après on pourra faire 2 jours ou lieu d'un jour à la maison ce qui a un impact positif »

11.6 Codage des entretiens – H2b

	Établissement 1
Code 2b.1	« La fréquence des voyages est quand même assez prononcée »
Code 2b.2	« Par rapport à la pandémie il y a eu une décision de ne plus voyager, de clouer le staff au sol en attendant une amélioration de la situation pandémique donc pendant un certain temps que ce soit pour les sièges ou même pour le terrain il y avait pratiquement plus de déplacements » « À savoir que nous avons dans quelques opérations nos propres opérations aériennes, nos propres avions, ces liaisons se sont maintenues (…) cette partie-là ne s'est pas forcément… n'a pas forcément baissée » « Des voyages qui sont aussi en relation avec des situations d'urgence on en a eu pas mal même avant la pandémie et pendant la pandémie donc essentiellement des voyages qui sont en relation avec le travail du XXX ces voyages peuvent être du court-courrier du long-courrier dépendants justement de la nature du voyage et puis bien sûr tous ces voyages ont été ralentis au maximum pendant la pandémie » « Donc ça a eu un impact direct sur cette partie-là, donc essentiellement on peut éventuellement estimer la réduction de voyage à peu près à 90% » « (…) dans le sens qu'au lieu que les délégués, les représentants les observateurs, les pays donateurs etc… aillent dans un centre de conférence à Genève, par exemple le centre international de conférences de Genève, le palais des nations, ces conférences ont été virtualisées dans le sens que la partie participation se faisait à partir des domiciles par exemple »
Code 2b.3	« (…) maintenant avec l'amélioration de la situation pandémique les voyages reprennent petit à petit, pour le moment pour les voyages essentiels, pour les voyages opérationnels par exemple des voyages qui sont en liaison et des conférences avec des symposiums avec des réunions régionales ne se font toujours pas, en tout cas pas avec la même fréquence d'avant mais la tendance actuelle est à une reprise même timide de ces voyages »

	« Oui forcément parce que l'expérience nous a montré qu'on peut quand même au niveau des grandes réunions, des grandes conférences il y a une alternative virtuelle mais est-ce que cette alternative virtuelle remplace à 100% et dans 100% des cas les conférences en présentiel, l'avenir nous le dira. Il y a bien sûr la tendance humaine à se retrouver donc c'est un facteur qu'on ne peut pas ignorer. La tendance actuelle est une tendance hybride (…) Est-ce que la tendance hybride et la nouvelle norme ? Seul le futur nous le dira » « Bien sûr la virtualisation autant pour la partie individuelle au niveau de chaque staff mais aussi pour la partie collective c'est-à-dire au niveau des conférences les grandes réunions etc… nous a montré par A plus B que c'est quelque chose qui est parfaitement faisable donc on pourra envisager dans un futur proche d'amorcer ce changement relatif à cette partie-là » « (…) il faut limiter et il faut aussi qu'on comprenne les limitations de la virtualisation du travail du XXX dans le sens que cette virtualisation se fait par rapport au travail de support de tous les points de vue que ce soit de ressources humaines, soit des technologies de l'information, que ce soit la gestion des données, etc… et tout ça au support d'un travail qui se fait, qui s'est toujours fait et qui se fera toujours en contact direct avec ce qu'on appelle people of concern et cette partie-là ne pourra jamais être virtualisée pour des raisons évidentes » « (…) la question est le fait de savoir justement à quel point cette réduction peut se faire sans endommager le travail d'une entreprise indépendamment de ce qu'elle est. Il y a surtout et sûrement des progrès à faire, il y a sûrement des améliorations à faire qui en réduisant le voyage tout en maintenant une qualité assez suffisante de rapport humain et professionnel » « Sûrement, les grandes organisations internationales, les NGO aussi, ils ont plus ou moins la même dynamique, la même réflexion, les mêmes mécanismes donc ce qui va se faire au XXX va forcément se faire chez l'autre. Pas forcément à 100% de la même manière ou à la même vitesse mais cette ressemblance de réaction post pandémique je pense qu'elle serait plus ou moins la même chez tous ces acteurs de la scène humanitaire » « (…) l'un dans l'autre on pourra pas diminuer dramatiquement le nombre de déplacements pour toutes les raisons que j'ai mentionnées mais on pourra certainement faire de gros efforts pour limiter les déplacements à l'essentiel et puis recourir au virtuel chaque fois que c'est faisable »

Code 2b.4	« Disons que la pandémie à accélérer une tendance qui était déjà amorcée depuis 2 ou 3 ans dans le domaine de la virtualisation de l'espace de travail, dans le domaine de l'espace de travail digital où on n'est pas forcément obligé d'être dans un espace physique notamment le bureau pour travailler, pour collaborer. Donc la pandémie a accéléré cette tendance oui mais à ce stade on ne sait toujours pas si cette tendance va devenir la nouvelle norme, il y a pas mal de discussions là-dessus et notamment autour d'un retour partiel au bureau d'une façon définitive dans le sens que le staff n'aurait plus un espace de travail physique attitré. Mais comme dans le temps la réservation pour les salles de réunion se faisait, la réservation pour un espace de travail se fera de la même manière dans le sens on peut travailler de la maison si on a besoin de venir au bureau on viendra au bureau mais pas dans un espace attitré, dans un espace plutôt réservé à l'avance. Donc c'est une tendance qui pointe le bout de son nez. Est-ce que c'est une tendance qui va se confirmer, le court terme nous le dira parce que les discussions sont toujours en cours »
Code 2b.5	« Sûrement, les grandes organisations internationales, les NGO aussi, ils ont plus ou moins la même dynamique, la même réflexion, les mêmes mécanismes donc ce qui va se faire au XXX va forcément se faire chez l'autre. Pas forcément à 100% de la même manière ou à la même vitesse mais cette ressemblance de réaction post pandémique je pense qu'elle serait plus ou moins la même chez tous ces acteurs de la scène humanitaire »
Code 2b.6	« Ce qu'il faut savoir aussi c'est que la partie virtuelle est une route à deux voies, c'est-à-dire que nous on a pu communiquer entre nous virtuellement au niveau du staff et au niveau de la collectivité c'est-à-dire des conférences, etc… parce qu'on en avait les moyens. Demain si on a besoin de parler à tel ou tel autre gouvernement à tel ou tel autre partenaire local et que si c'est ces éléments gouvernementaux ou les partenaires locaux n'ont pas les moyens de la communication virtuelle donc forcément ça nous force à revenir ou à maintenir les relations des contacts directs indépendamment de l'attrait de l'une ou de l'autre solution » « C'est des raisons liées euh d'abord au fonctionnement d'une entreprise de cette ampleur, d'une entreprise qui est présente comme je l'ai dit dans pratiquement 130 pays donc c'est des déplacements qui sont reliés aux opérations, c'est des déplacements qui sont reliés à des workshops régionaux, c'est des relations, c'est des voyages qui sont reliés à des meetings de haut niveau par exemple dans une capitale ou une autre à caractère politique essentiellement. Des voyages qui sont aussi en relation avec des situations d'urgence »

	« Il y a bien sûr la tendance humaine à se retrouver donc c'est un facteur qu'on ne peut pas ignorer » « (…) encore une fois on peut pas sous-estimer la volonté humaine de se retrouver physiquement pour collaborer, pour discuter, pour présenter, etc… donc ça c'est aussi un facteur qui devra être pris en compte dans les années à venir » « En général les gens aiment voyager il y a un côté assez intéressant derrière des voyages, non seulement limité au voyage lui-même, à l'exposition à d'autres cultures, d'autres pays, mais surtout les rencontres humaines ce qu'on appelle le networking il est clair que l'expérience networking virtuelle n'est pas la même que l'expérience networking présentielle réelle et là on revient au considération humaine dont j'ai parlé où les gens ils ont quand même besoin de se retrouver, de se serrer la main, d'échanger des propos en live plutôt que derrière un l'écran » « (…) il n'en demeure pas moins que des raisons pandémiques restent des raisons négatives et puis de point de vue humain il faut absolument éviter la sensation d'être puni quelque part, de se retrouver dans une salle de réunion ou de discuter autour d'un café donc c'est encore une fois l'aspect humain de la chose qu'il faut traiter » « Tout à fait, on peut pas le nier on est dans l'humanitaire et on peut pas être dans l'humanitaire sans le côté humain des collègues qui sont à même de garantir ce travail humanitaire. Il y a certainement l'aspect final et c'est l'aspect le plus important du XXX c'est-à-dire de s'occuper des réfugiés s'occuper des déplacés » « Non non peut-être juste rappeler le côté humain de cette partie, de cette discussion encore une fois ce n'est pas simplement une question de technologie ce n'est pas simplement une question de de prérogatives liées à l'environnement à telle ou telle autre industrie, il y a le facteur humain qu'on peut pas minimiser »
Code 2b.7	« Je pense c'est les deux, c'est les deux à égale distance bien sûr » « (…) ce qui va automatiquement réduire les coûts de déplacements bien sûr mais aussi l'impact sur l'environnement. À savoir que les technologies alternatives qui permettent de virtualiser les évènements, de remplacer le

	présentiel par du virtuel ont aussi un coût, un coût humain mais un coût d'entreprise et ces coûts doivent aussi être pris en compte dans la comparaison globale. Mais après pratiquement un an, un an et demi d'utilisation de ces technologies, il s'avère que malgré le coût parfois exorbitant de cette virtualisation ça reste quand même en deçà du coût de voyage de plusieurs délégués vers des centres de conférence. Surtout si ces voyages sont des voyages internationaux, comme c'est souvent le cas » « C'est clair, c'est une motivation assez importante »
Code 2b.8	« Je pense que l'effet rebond aura lieu, la vraie question se situe dans est-ce que cet effet rebond va perdurer et puis finir par exacerber la fréquence des voyages à un niveau plus ou moins égal à celui de la pré pandémie voir supérieur. Donc c'est là où il y aura des garde-fous à mettre en place pour accompagner une réaction purement humaine mais en même temps prévenir que cette réaction ne devienne une politique de long terme. Donc je pense qu'il y a tout ce qu'il faut au niveau de l'entreprise pour prévoir et prévenir cet effet éventuellement négatif du rebond »

	Établissement 2
Code 2b.1	« On a fait plus ou moins 6000 tonnes équivalent CO_2 en 2019, on est en train de calculer 2020, on va être globalement certainement autour des moins 70%, moins 80% sur 2020 par rapport à 2019. On a géré 15'000 segments de vols, je peux vous le confirmer par mail, donc segment de vols ça veut dire que si vous faites un Genève – Paris, Paris - New York, New York – Paris, Paris - Genève ça fait quatre segments, on doit être grosso modo effectivement autour des 6000/8000 vols mais tout façon ça c'est des chiffres que je peux vous fournir »
Code 2b.2	« C'est massif, c'est vraiment massif, c'est vraiment le jour et la nuit c'est quasiment un arrêt (…) en fait on est vraiment sur quelque chose de massif en termes de diminution, on a quasiment arrêté de voler en 2020 » « Non c'est vraiment une baisse constante y'a pas eu vraiment de sursaut et ensuite de refermeture c'était constant »
Code 2b.3	« On a cet objectif, de toute façon on était parti sur une réduction. Maintenant on a explosé l'objectif en une années, c'est largement au-delà de tout ce qu'on voulait, tout le but maintenant c'est de réussir à capitaliser sur les gains de

	changement qui ont eu lieu. Il y a des choses je pense qu'on fera vraiment plus, mais que les gens d'eux-mêmes ne feront même plus, faire une réunion à 5 entre Genève et Bruxelles et puis on fait déplacer ces gens, je pense que ça c'est plus ou moins fini, les gens ont compris qu'en fait par Zoom ça marchait très bien » « (…) il faut qu'on continue à donner les moyens à nos collaborateurs et collaboratrices de participer de manière virtuelle si c'est possible, les encourager, leur donner toutes les informations nécessaires à faire des choix consciencieux, est-ce que je dois vraiment y aller, est-ce que je peux le suivre en virtuel, si je n'y suis pas en présentiel est-ce que j'y gagne ou j'y perds quelque chose et puis on travaille sur l'accompagnement de ce changement culturel » « (…) un des projets qui est encore pas du tout organisé mais qui se structure entre différentes institutions, c'est de créer des HUB, disons plutôt que d'aller à la conférence à Atlanta tous les Européens se retrouvent quelque part en Europe et suivent la conférence depuis cet endroit » « (…) malgré tout se rencontrer pour de vrai c'est vraiment très bien aussi et maintenant il faut qu'on trouve la solution pour maintenir ces deux dimensions tout en ayant l'objectif de réduire le plus massivement possible les vols, mais globalement c'est quand même un changement de culture auquel on s'attaque plus que juste fournir les moyens technologiques » « Si on est vraiment très objectif quand est-ce qu'on en a besoin pour faire du bon enseignement, de la bonne recherche est-ce que pour être une bonne université c'est nécessaire, obligatoire de se déplacer ? Certainement oui mais autant que ça non et malgré tout c'est aussi un monde qui est en train de changer c'est aussi des nouvelles générations qui voient les choses peut-être un petit peu différemment c'est aussi… l'université est totalement ouverte sur le réel, c'est elle qui en général donne les pistes pour comprendre le réel. Donc à première vue il va falloir trouver d'autres solutions pour se rencontrer, mais c'est vrai on s'est rendu compte qu'on continue à avoir besoin de liens et dans le domaine de la recherche notamment le lien il est international donc il va y avoir un « Trade off » comme on dit qui va pas être très facile à gérer mais je pense que voilà ça va évoluer gentiment » Tout le monde le fait , c'est pas pour rien de moi je suis dans ces dans ces différents réseaux on voit que c'est à l'agenda de tout le monde, c'est compliqué pour tout le monde, tout le monde à l'honnêteté de dire que voilà c'est pas un claquement de doigts on décide… bah justement à la différence d'une entreprise

	je pense où effectivement le CEO de Sanofi autre de Rolex ou de je ne sais pas quoi peut dire bon bah dès demain vous passez tous en visioconférence il y a plus de vols parce que c'est comme ça. Une université ça fonctionne pas de la même manière c'est une communauté y'a le corps professoral qui bénéficie d'une dose d'indépendance forte donc on peut pas du jour au lendemain. Toutes les institutions ont ça à l'agenda c'est évident, après chacune essaie de trouver les bonnes solutions pour y arriver sans trop brimer le travail de ses collaboratrices et collaborateurs et c'est un défi qui n'est pas simple » « Pour que les changements, qui maintenant sont ancrés, qui soient vraiment structurels dans le domaine des entreprises et des institutions je crois qu'il y a une partie des choses qu'on va clairement plus faire comme avant ou plus autant »
Code 2b.5	« Tout le monde le fait, c'est pas pour rien de moi je suis dans ces dans ces différents réseaux on voit que c'est à l'agenda de tout le monde, c'est compliqué pour tout le monde, tout le monde à l'honnêteté de dire que voilà c'est pas un claquement de doigts on décide… bah justement à la différence d'une entreprise je pense où effectivement le CEO de Sanofi autre de Rolex ou de je ne sais pas quoi peut dire bon bah dès demain vous passez tous en visioconférence il y a plus de vols parce que c'est comme ça. Une université ça fonctionne pas de la même manière c'est une communauté y'a le corps professoral qui bénéficie d'une dose d'indépendance forte donc on peut pas du jour au lendemain. Toutes les institutions ont ça à l'agenda c'est évident, après chacune essaie de trouver les bonnes solutions pour y arriver sans trop brimer le travail de ses collaboratrices et collaborateurs et c'est un défi qui n'est pas simple »
Code 2b.6	« Alors il y a beaucoup de déplacements, y'a plusieurs domaines il y a tout ce que conférences, rencontres internationales, il a tout ce qui est travail de terrain, il y a tout ce qui est partenariats internationaux que ça soit des partenariats institutionnels ou des partenariats entre chercheurs, chercheuses, professeures, professeurs, etc… beaucoup les conférences et beaucoup les rencontres internationales c'est ce qui est certainement en premier lieu » « Oui, ça fait partie de la culture de ce monde académique qui maintenant est globalisé fait d'échange, très mobile, les gens changent d'institutions à une autre, ça fait partie de la culture maintenant est-ce que c'est essentiel ? »
Code 2b.7	« Pour l'instant dans une institution comme l'université de XXX la partie économique rentre peu en ligne de compte. Alors si vous allez faire le même travail auprès d'entreprises privées je pense qu'il y a pas mal d'entreprises

	privées qui auront remarqué qu'en fait économiser sur les vols et acheté 3 webcams ça vaut vraiment le coup. De nouveau c'est la culture du déplacement elle est relativement bien implantée dans le domaine académique faut savoir que souvent les gens volent sur leurs fonds de recherche ou sur des fonds qu'ils ont eux-mêmes trouvé et qui comprennent des budgets de déplacement, donc l'économie effectuée elle est pas forcément… voilà c'est pas comme si on se disait économiser sur les avions ça va vous permettre d'engager du personnel par exemple, ça va vous permettre de rénover un bâtiment » « Donc l'argument économique pourrait arriver mais pour l'instant il est vraiment pas prépondérant chez nous » « (…)mais pour un ou deux amis, amies qui sont dans des multinationales, notamment dans des domaines comme l'export ou le shipping ou des choses comme ça alors très clairement dans ces entreprises-là ça s'est bien vu sur les comptes de fin d'année le fait que les avions avaient fait économiser un certain nombre de millions tout en ayant peu perdu en termes d'efficacité donc je crois que là il y a un certain nombre d'entreprises qui ont très bien compris qu'il y avait moyens de gratter un petit peu d'argent » « Par contre c'est clair que dans les problématiques climatiques avec des institutions académiques qui sont vecteur de connaissances sur les questions climatiques en alertant le monde en disant voilà si on fait rien il va se passer ça si ce qu'on a fait jusqu'à présent ça présente ça, là il commence à y avoir un devoir de cohérence qui devient de plus en plus… qui met une pression très forte sur les institutions académiques mais c'est plutôt cette pression-là de l'opinion publique qui peut faire bouger les choses que les questions en lien avec les riverains » « (…) effectivement la pression du public la pression du politique et la pression de la communauté sont certainement des vecteurs de changement assez fort pour une institution académique comme la nôtre »
Code 2b.8	« La question ça va être pour tous les autres types de déplacements notamment tout ce qui est conférence, congrès international là il y a un risque de rebond assez fort mais en même temps on a vu que ces événements aussi se sont réorganisés donc maintenant nous, institution, il faut qu'on continue à donner les moyens à nos collaborateurs et collaboratrices de participer de manière virtuelle si c'est possible, les encourager, leur donner toutes les informations nécessaires à faire des choix consciencieux, est-ce que je dois vraiment y aller, est-ce que je peux le suivre en virtuel, si je n'y suis pas en présentiel est-ce que

	j'y gagne ou j'y perds quelque chose et puis on travaille sur l'accompagnement de ce changement culturel » « Si on voit qu'il y a un très gros rebond peut-être qu'il faudra qu'on mette quelques règles plus drastiques mais ce n'est pas pour l'instant la politique de l'institution » « Moi j'ai une très grande crainte c'est que… on assiste à un processus d'accumulation c'est-à-dire on continue à voler autant qu'avant et en plus, je prends un exemple simple pour expliquer ça, disons une faculté XY, avant il faisait peut-être dix vols par année pour aller a dix conférences ma crainte c'est que l'année prochaine enfin peut-être pas l'année prochaine ça va prendre du temps mais disons dans 4 ans il refasse toujours ces dix vols pour aller à ces conférences mais en plus il va profiter que toutes les conférences sont maintenant online, hybride, etc… pour regarder 20 conférences, par visioconférence et en fait on va additionner 2 pollutions on va avoir la pollution des avions d'un côté et la pollution numérique de l'autre, et on va pas avoir de substitution et vraiment là il y a un gros boulot et il est pas évident à mettre en place pour éviter justement d'être dans une addition et justement éviter d'être dans une substitution. Parce que vraiment il y a une crainte qu'en fait au fur et à mesure bah « ah oui mais cette conférence-là elle était chouette ah mais celle-là aussi ». Et qu'en plus je peux regarder celle-là sur Zoom et en ce qui nous concerne j'ai un petit peu cette crainte-là. Maintenant voilà on a des objectifs donc il faut qu'on les atteigne donc on va trouver les moyens »
	Établissement 3
Code 2b.2	« C'est clair que pendant la pandémie bah ça a drastiquement chuté, il y en avait quasiment plus, il y a en a eu très très peu » « Alors écoutez ça je dirais ça je pense il y a eu une période où y'a eu plus du tout voilà courant mars avril où c'était quasiment 0 et après ça a repris si vous voulez on a donné un ordre de priorité quand on a repris les déplacements à l'étranger euh c'est-à-dire que quand on était au milieu de la pandémie on a considérablement limité les déplacements à l'étranger » « (…) puis ce qu'on a complètement suspendu pour ainsi dire c'est tout ce qui est lié au reportage nature, pour des sujets natures, culturels par exemple

	culturel ou divertissement lorsqu'on estime que c'est pas nécessaire dans notre activité première d'information » « Euh dans le domaine du sport voilà comme vous le savez certainement tous les événements sportifs ont été suspendus au printemps dernier donc là aussi les compteurs ont été mis à 0. Et puis euh ça a repris un petit peu avec l'automne maintenant ça reprend cette année euh donc là on a l'EURO qui va arriver, enfin qui arrive aujourd'hui en fait, les jeux olympiques de Tokyo » « En plus on essaie de travailler sur nos sites en fait à distance en fait de pouvoir commenter certains types de compétitions sportives sans être sur place, ça se prête plus ou moins bien selon le type de compétitions sportives donc chaque fois c'est une évaluation de peser les intérêts mais disons donc globalement on a réduit le nombre de personnes qu'on envoie à l'étranger pour commenter les retransmissions sportives » « (…) je pense qu'on a jamais complètement arrêté pour l'information parce qu'on estime que c'est voilà ça fait partie de notre mission on doit aller on doit parfois se rendre dans des zones étrangère pour pouvoir faire des sujets donc ça on a on a gardé je pense une toute petite activité qui a pris un peu plus d'ampleur à partir du mois de mai en fait je pense progressivement, on a repris quelques voyages »
Code 2b.3	« (…) la position de l'entreprise au niveau national au niveau de la XXX c'est de réduire quand même considérablement le nombre de personnes qu'on envoie, on a les délégations qui sont sensiblement réduites euh pour aussi limiter les risques tout simplement sanitaires » « Mais voilà comme partout il y a beaucoup de choses qui sont mises en place à distance y'a aussi les festivals je pense on va continuer à se rendre sur place à certains festival, de films, de séries, de production audiovisuelle, de productions digitales qui sont… mais probablement on en fera un petit peu moins on enverra un peu moins de personnes. Mais aussi pour des questions économiques, voilà on doit faire des économies dans notre entreprise et donc plutôt que d'envoyer 10 personnes on en enverra plutôt 5 » « (…) on s'est rendu compte que c'est tout à fait possible alors c'est pas toujours idéal, c'est pas adapté à toute situation, c'est pas quelque chose qu'on doit systématiser de manière absolue mais on se rend compte que dans beaucoup de

	situations on peut faire les choses à distance on peut se passer les déplacements c'est tout à fait possible et ça marche plutôt bien » « Alors, sur les vols internationaux oui y'avait déjà une réflexion on a déjà… on avait déjà discuté de réduire les délégations qu'on envoie pour des événements internationaux, par exemple y'a des événements à Las Vegas ou à Amsterdam qui sont des grands marchés des nouvelles technologies, là on avait déjà réduit les personnes » « Je pense qu'il y aura bien sûr un peu plus que pendant, au niveau déplacement, mais voilà très clairement on a, disons on tire les enseignements et les bonnes pratiques de cette période de pandémie et puis… alors il y aura bien sûr une reprise un peu plus importante des déplacements que pendant la pandémie mais la volonté est très clairement disons de réduire ces déplacements dans la mesure du possible » « (…) mais je pense avec un regard un peu plus critique on challengera d'avantage les déplacements, se demander si c'est vraiment nécessaire est-ce qu'on a besoin d'envoyer autant de personnes, voilà je pense pareil pour le sport, les délégations qu'on enverra à l'étranger pour commenter les grands évènements sportifs, on va calibrer davantage le nombre de personnes qu'on envoie pour réduire ces délégations (…) les séminaires à l'étranger les rencontres avec le milieu des associations professionnelles, audiovisuelles, les grands marchés de l'audiovisuel comme j'ai dit tout à l'heure à Las Vegas ou à Amsterdam, les festivals des films, des séries, que ce soit à Cannes par exemple ou ailleurs, je pense qu'on aussi se re poser la question de savoir si on y fera, on va certainement continuer à y aller mais je pense c'est surtout au niveau de la *inaudible* des personnes qu'on va travailler, pour diminuer un peu les personnes qui sont envoyées sur ces événements » « Je pense y'aura moins qu'avant mais effectivement après dans une géométrie un peu variable en fonction de voilà des domaines, des secteurs, du type d'activité… » « Oui je pense, oui. Après je suis pas devin mais je pense qu'il y a un vrai changement, en tout cas chez nous, je sais pas dans les autres entreprises que vous avez contacté comment ils voient les choses, mais en tout cas chez nous je pense qu'il y a un vrai changement, disons qu'il y a un coup d'accélérateur qui a été donné par cette pandémie, y'a des effets correcteurs qui font se faire sentir hein mais je pense que globalement on a passé un cap. Et ma conviction c'est qu'on va pas revenir à la situation telle qu'on la connaissait avant »

	« (…) par contre il y a des choses qui vont rester donc on a fait en fait cet inventaire des données pratiques qui, on estime, doivent perdurer au-delà de la crise, dans le futur, et il y a toute une série de bonnes pratiques qui vont forcément durer. Je pense comme chez, comme je l'ai dit avant, ça va pas revenir à la situation qui précédait la crise sanitaire. Mais voilà, poursuivre et capitaliser toutes ces bonnes pratiques notamment concernant les déplacements, très clairement »
Code 2b.4	« Oui tout à fait oui, bien sûr oui, après y'a des avantages et des inconvénients mais je pense que le fait de travailler davantage à distance en fait ça… parce que la pandémie elle a boosté, elle a donné un grand coup d'accélérateur sur des nouveaux modes de travail qu'il n'y avait peut-être pas ou du moins pas dans la même ampleur avant » « Alors, sur les vols internationaux oui y'avais déjà une réflexion on a déjà… on avait déjà discuté de réduire les délégations qu'on envoie pour des événements internationaux, par exemple y'a des événements à Las Vegas ou à Amsterdam qui sont des grands marchés des nouvelles technologies, là on avait déjà réduit les personnes »
Code 2b.6	« (…) on accorde la priorité quand il y a des besoins d'information pour le traitement de l'information et que nous devons en raison de la nature de la thématique à traiter qui est vraiment importante, prioritaire, on estime que là on peut envoyer du personnel à l'étranger pour des reportages » « Je pense pas que ça fasse disons c'est pas une question d'identité pour nous » « C'est disons la motivation de déplacement c'est le besoin de… nous ce qui nous guide c'est notre mandat, mandat de service public » « C'est pas tellement une question d'identité mais c'est plutôt à l'aune du service public qu'on peut évaluer si effectivement un déplacement est justifié ou pas » « En fait quand vous êtes sur place, voilà vous pouvez aller interviewer des gens, vous pouvez… enfin y'a plein de choses que vous pouvez pas faire en restant ici, en Suisse quoi. Donc c'est ça en fait qui guide notre réflexion notre

	décision c'est le devoir d'information du public, évaluer ce que ça apporte si on se déplace à l'étranger »
Code 2b.7	« On essaie aussi par exemple les vols business, si le vol dure moins de 10h on voyage en économie et pas en business. Voilà on avait déjà un certaine nombre de mesures pour réduire les coûts. C'est aussi une question d'image pour nous, c'est une question économique mais aussi une question d'image, on est un service public financé par la redevance, par la population et donc on estime que voilà on doit être… chaque franc compte, on est redevable de la population de chaque franc qu'on utilise et donc c'est tout à fait légitime en fait de faire attention aux dépenses et puis voilà d'éviter les dépenses inutiles » « Oui tout à fait » « (…) mais je pense avec un regard un peu plus critique on challengera d'avantage les déplacements, se demander si c'est vraiment nécessaire est-ce qu'on a besoin d'envoyer autant de personnes, voilà je pense pareil pour le sport, les délégations qu'on enverra à l'étranger pour commenter les grands évènements sportifs, on va calibrer davantage le nombre de personnes qu'on envoie pour réduire ces délégations, pour réduire les coûts » « Alors y'a à la fois des questions économiques, voilà les déplacements ça coûte, y'a des questions effectivement de confort de travail quand on travaille, des gens qui doivent se déplacer » « Et puis effectivement je pense que ça… en termes d'efficacité pendant que vous vous déplacez vous travaillez pas ou peu ou mal ou pas aussi bien que quand vous êtes au bureau quoi » « Y'a une motivation écologique globale de l'entreprise qui effectivement voilà de nouveau en tant que service public on estime aussi que c'est de notre responsabilité de favoriser le développement durable » « (…) à la fois aussi en terme de conscience écologique, le personnel chez nous est quand même assez sensible à ces questions écologiques et c'est des choses qu'on promeut assez fortement aussi en interne, on essaie de s'inscrire dans les démarches et le projet de la Confédération sur les engagements que la

	Confédération prend et pour les entreprises qui sont proches de la confédération, on est une entreprise qui dépend de la Confédération » « (…) on estime que ça fait parti de notre mandat de service public, de notre responsabilité, de notre mission que de rendre compte et donc de nous rendre sur place si ça apporte une valeur ajoutée, en soi parce qu'on a pas aussi les correspondants sur place qui peuvent déjà sur rendre sur le site ou parce qu'il y a une vraie valeur ajoutée à être sur place parce qu'on peut rendre compte de choses qu'on pourrait pas faire si on reste ici »
Code 2b.8	« Non, pas pour nous alors. Je pense qu'il y aura bien sûr un peu plus que pendant, au niveau déplacement, mais voilà très clairement on a, disons on tire les enseignements et les bonnes pratiques de cette période de pandémie et puis… alors il y aura bien sûr une reprise un peu plus importante des déplacements que pendant la pandémie mais la volonté est très clairement disons de réduire ces déplacements dans la mesure du possible » « Donc je pense qu'il aura pas, il y'aura pas plus ça c'est certain, il n'y aura pas un effet comme vous disiez tout à l'heure de rattraper le temps perdu ou je sais pas et puis au contraire de voyager plus qu'avant, non ça y'aura pas plus »

	Établissement 4
Code 2b.1	« OK donc vous avez 220 voyages juste pour les assemblées et ça c'est que le staff c'est pas ceux qui viennent à nos meetings donc le staff c'est même pas 10% du total. Après c'est pas des voyages qui se font depuis Genève les autres, mais donc y'a ça et ensuite vous avez toutes les équipes donc on a les équipes de Vienne, youth, human right, health, etc… qui voyagent toute l'année et je pense que c'est un budget faut ajouter encore 100'000, en nombre de billets je pense, au pifomètre, il y a encore 80 billets en plus, en plus des 220 que je vous ai dit donc 300 en tout »
Code 2b.2	« À ce moment-là on a commencé à se mettre en virtuel, on a installé un studio, maintenant on en a deux. Et on a fait nos réunions du conseil du comité exécutif en ligne et donc plus de voyages » « Donc tous ces gens-là voyagent et n'ont pas voyagé ce qui a impliqué quand même un ralentissement de certaines opérations »

	« Ah alors totale , 100%, 99% on va dire »
Code 2b.3	« (…) et je suis persuadée qu'il y a des gens qui voudront garder certains aspects, pas tout, parce qu'ils aiment vraiment ces rencontres, ces dialogues » « Oui moi je pense que y'aura 50% de moins de voyages. Voyez les petits voyages « je vais à Londres parce que j'ai un meeting » je pense que tout ce qui n'est pas vraiment obligatoire sera supprimé, le *inaudible* vous voyez ? Ça à mon avis les gens ne voudront plus se déplacer pour ça, ça sera beaucoup par Zoom à mon avis, zoom ou autre chose. Donc je pense que oui, il y a un changement durable là, pas entièrement, mais sur les choses qui sont pas indispensables » « Mais là je crois que c'est même plus une question quoi, c'est évident, mais je pense 50%, pas plus. Je pense dans un premier temps les gens voudront revoyager et après ils diront « ah mais c'est pénible, c'est fatiguant pourquoi faire tout ça » et je suis pas sûre qu'ils voudront revenir comme avant, donc y'aura toujours des gens qui vont participer en virtuel »
Code 2b.5	« De toute façon elles l'ont déjà repensé »
Code 2b.6	« Je vous explique tout ça parce que ça montre en fait que les parlementaires souffrent beaucoup du fait de ne plus avoir ce dialogue « One two One » et multilatéral » « Donc on a des équipes qui voyagent tout le long de l'année, qui donnent des trainings, que ce soit aux jeunes parlementaires, on essaie… on a aussi beaucoup d'activités dans le « gender and politics » donc pour l'égalité des sexes en politique, donc pour favoriser les femmes en politique » « (…) quand vous avez des gros problèmes à régler du genre Corée du Nord et Corée du Sud, les gens viennent ici pour parler, vous vous rendez compte et ce sont des problèmes qui durent depuis tellement longtemps que voilà, ils sont connus, mais personne… c'est difficile de trouver une issue favorable, et les seules choses qui font la différence sont justement les rapports humains. Dans certains cas ça marche pas en virtuel parce que déjà voyez vous avez des gens

	qui se sentent écoutés, espionnés, et ça se sont des réunions de très haut niveau qui doivent vraiment rester confidentielles. Le virtuel n'est pas la réponse à tout » « (…) je pense que les gens veulent de nouveau échanger en personne » « Dans notre cas oui, alors ça fait partie, c'est pas l'identité entière. Disons que l'organisation elle est basée… elle est multilatérale et elle est basée sur l'échange et le dialogue et donc le présentiel est difficile à remplacer »
Code 2b.7	« Donc tous ces gens-là voyagent et n'ont pas voyagé ce qui a impliqué quand même un ralentissement de certaines opérations, de certaines dépenses » « (…) ça demandait quand même une main d'œuvre additionnelle mais en même temps un tas d'économie, des économies de voyage » « Y'a eu des économies comme ça et beaucoup d'économie de voyage, beaucoup de gens étaient contents des économies » « Mais si vous regardez une mission typique avec un billet à on va dire 1200 francs fois 110 bah ça fait 132000 francs d'économie et je vous rajoute pas les… et puis ça dépend de où vous allez. Mais pour ce qui est du vol et de la mobilité donc ça c'est fois deux par an donc c'est assez conséquent, voilà donc grosse économie, mais sachez quand même que pour le virtuel on a dépensé beaucoup d'argent » « Euh les deux oui je pense que les gens sont conscients des nécessités écologiques ça c'est certain, je pense que les gens sont responsables et plus les gens sont, je dirai jeunes, plus c'est notoire je pense qu'ils le voient plus comme une menace. L'aspect écologique c'est important bien sûr » « (…) si vous voulez nous, alors oui on est sensible au regard de tous mais finalement vous avez un rapport qui est ça… quand vous parlez des grandes organisations, des grandes multinationales, elles ont des rapports de ci et ça et elle publie et donc c'est vrai que les gens regardent ça, nous on est une petite organisation, prestigieuse mais petite, en nombre de personnes, et on compense

	le CO_2 par exemple et ça fait 15 ans qu'on le fait. Mais oui c'est important et ça devient de plus en plus important, donc forcément nous on a toujours fait attention à cet aspect parce qu'on veut pas non plus être perçu comme l'agence de voyage des parlementaires »
Code 2b.8	« Oui, je pense qu'il y aura un peu de ça et puis après ça va se ralentir à nouveau » « Je pense dans un premier temps les gens voudront revoyager et après ils diront « ah mais c'est pénible, c'est fatiguant pourquoi faire tout ça » »

	Établissement 5
Code 2b.1	« (…) moi je dirais les 10 personnes auraient, une moyenne de 7 à 10 voyages par an, moi je crois que c'est une bonne moyenne, ce n'est pas les années folles en tant que tel moi je pense en 2019 mais il y a eu des années comme 2015, 2017 ou la cadence, elle est plus grande. Chaque personne pouvait faire une moyenne de 1,2 voyages par mois. Donc on est dans une fourchette entre 75 et 120 voyages par an pour une dizaine de senior managers et middle managers pour mon organisation »
Code 2b.2	« Voilà, on a remplacé les vols, on a remplacé les déplacements, on a remplacé les meetings en personne par une combinaison de Vidéo Conferencing, Web reporting, Google Drive et tout ça pour échanger des documents et tout » « Écoutez, moi je dirais qu'on a divisé facilement par 10. La seule personne qui a continué à voyager, c'est moi. Donc, on a divisé carrément par dix, on est passé au très urgent » « (…) la fréquence, disons, a beaucoup diminué et mais aussi la raison a été complètement changée. On se focalise sur les urgences »
Code 2b.3	« Donc pour le moment ça c'est je sais pas si vous aller poser cette question ou si c'est la réponse à votre première question qui n'a pas encore été posée, on a pas, on ne sent pas l'urgence, de recommencer à voyager au moins pas avec la cadence qu'on avait jusqu'à fin 2019, début 2020 »

	« Écoutez pour le moment, on n'a pas eu de reprise, pas jusqu'à maintenant, c'est par une décision si vous voulez parce qu'on est toujours dans un monde où essentiellement une bonne partie de ceux qui vivent dans le Nord sont vaccinés, ceux qui vivent dans le Sud, une bonne partie n'est pas vaccinée, n'ont pas accès à un vaccin, ce n'est pas un « statement » politique, c'est la vérité si vous voulez et pour ça, on n'a pas assez de recul… comme d'autres vaccins, la couverture, le pourcentage de couverture et tout ça donc aujourd'hui pour moi-même ou pour un de mes managers je ne sais pas si je les envoie quelque part au Moyen-Orient, en Afrique de l'Ouest, s'ils sont en face de personnes qui peuvent être contaminées et tout ça, on n'a pas le recul scientifique pour dire, maintenant on s'en fout parce qu'ils sont vraiment vaccinés ou ils sont vaccinés à 90%, 80% ou 50%, ce calcul de risque de contamination par cette pandémie pour un gestionnaire comme moi ou pour les senior managers il est difficile à faire aujourd'hui. C'est il y a un peu de science, un peu de statistiques, pas beaucoup de recul mais pas mal de spéculations aussi » « C'est difficile de décider dans le court terme, je vous dis aujourd'hui juin 2021 pour décembre 2021, si la reprise sera totale si la reprise sera à 50%, on est toujours au cas par cas » « Donc si le secrétaire général fait 20 voyages par an, il va faire 20 voyages par an, donc on va travailler sur les priorités, on doit travailler sur les alternatives. Si moi je ne peux pas être aujourd'hui au Cap Vert au Sénégal, ou à Beyrouth, est-ce que quelqu'un d'autre plus proche ou sur le sur le lieu-même ne peux pas me représenter, faire une visite déjà sur place, me rapporter… et puis qu'on cumule ça avec avec une visioconférence ou quelque chose comme ça, ça c'est de un. D'un autre côté est-ce qu'on a besoin de se voir tout le temps pour une réunion une fois par semaine, ou est-ce qu'on peut dire on reste en télétravail ? Et on discipline l'organisation, et ça, c'est mon modèle préféré, encore au moyen terme, au lieu de se voir tous les mois ou toutes les 2 semaines dans un meeting room derrière moi ou quelque chose comme ça, chacun reste où il est » « Je donne un exemple, nous, on a une assemblée générale tous les ans. On peut facilement aujourd'hui, d'ailleurs on a pris déjà cette décision l'année dernière, on va plus faire une assemblée générale en présentiel tous les ans, on va faire une assemblée générale tous les 2 ans et une fois chaque 2 ans on va faire en présentiel et l'autre fois ça va être en visioconférence » « Ça veut dire aujourd'hui on peut trouver des solutions locales, à une intervention régionale ou internationale. On peut trouver cette alternative à savoir si jamais un de mes programme coordinateur a besoin d'aller en Haïti, au Burkina Faso, au à l'Île Maurice pour voir ces orphelinas, ces institutions dans

	lesquels on travaille, voir les enfants parler avec les enfants, get the feeling des enfants et tout ça, cette prestation peut être remplacée par quelqu'un que nous engageons, à qui nous faisons confiance sur le terrain-même, au lieu de faire 10000 kilomètres pour arriver en Haïti, cette personne peut faire 10 kilomètres pour arriver au sud de Port-au-Prince ou au nord de Port-au-Prince. Donc on peut mettre ça en place et je crois que tous mes gens sont ouverts à ça » «Mais aussi dans cette logique, moi c'est ce que je pense et j'applique déjà ça dans mon organisation. Si tout le monde sur le corportate sector, sur l'international sector, sur le private sector, sur le public sector, se pose la question, est-ce que je dois voyager pour ce voyage-là ou est-ce que je peux me faire remplacer par quelqu'un de local ou quelqu'un de régional, quitte à faire une réunion zoom pendant une réunion un matin sur place ou un après-midi, si on se pose toutes ces questions, moi je crois que le nombre de voyages nécessaires sera au moins coupé par deux » « Moi je peux vous accorder que dans les organisations, peut-être pas dans la mienne parce qu'on n'en fait pas autant, mais dans les organisations internationales il y a pas mal de voyages qui ne sont pas très importants, ni très urgents, ni très prioritaires »
Code 2b.4	« Oui, et pas à cause de la pandémie. Moi j'ai un mot d'ordre, dans la vie, les gens les plus talentueux ne vivent pas nécessairement dans le même village. Et comme on est dans un système ici, à Genève, qui est très difficile de recruter des talents en dehors de la Suisse ou ceux qui ont un permis pour travailler en Suisse, déjà depuis 2016, 2017 on est en train de penser si jamais le talent que je veux aujourd'hui il s'appelle Jeremy, il habite à New York ou il habite à Addis Abeba. Il y a aucun moyen que je puisse lui prendre un permis de travail donc je l'engage là où il est et on se débrouille pour qu'on travaille ensemble à distance »
Code 2b.6	« Écoutez, moi si je prends une dizaine de coordinateur de projet, senior manager, les gens qui ont besoin de voyager, y compris moi-même, pour être en contact avec le terrain, pour être en contact, par exemple pour moi avec l'un de nos 120 pays à travers les 5 continents » « (…) mais on perd un peu du contact humain, de contact émotionnel. Voyez donc faire une enquête sociale pour voir si un enfant est heureux au sein d'une famille ou d'une communauté. On peut le faire mieux quand on regarde l'enfant,

	quand on lui tient la main, quand on le regarde dans les yeux et un peu moins quand on le fait via visioconférence » « Donc je vous donne un exemple, aujourd'hui j'ai fait la 2e assemblée générale extraordinaire par visioconférence en mars 2021 et la première chose que le conseil de direction et l'Assemblée générale m'ont fait promettre c'est que la prochaine serait en personne. Et la prochaine ça va être en mai 2022. Ils sont très bien conscients que de point de vue travail, que de point de vue achievement, on peut faire ce qu'on doit faire de point de vue politique, géopolitique, par visioconférence, mais on peut pas se voir, ni se serrer les coudes, les mains, ni se saouler la ****** en soirée tout en se racontant des histoires banales » « Donc il y a pas mal de facteurs qu'on conjugue avec, mais essentiellement quand le contact n'est pas humain dans une profession qui est essentiellement humaine, on perd pas mal, oui » « mais pour des raisons de motifs vraiment urgent, ça veut dire le partenaire se trouve en difficulté financière à cause du covid ou il y a un stress management à faire entre l'équipe dans un pays X, dans un pays Y où il faut intervenir en tant que secrétaire général » « (…) ça suppose une personne à chaque fois de mon bureau et 2 - 3 personnes de notre antenne régionale au Sénégal donc c'est trois voyages et 15 personnes, mais on a pris cette décision pour début juillet parce que c'est assez urgent » « Mais c'est là où je vous ramène au contact humain. Les gens ont besoin de se voir se serrer la main, de parler un peu en dehors de visioconférences, de leur chien, de leurs époux, de leurs épouses et du jardin qu'ils cultivent. Et ça, pour ça on a besoin de contact humain »
Code 2b.7	« C'était pour des raisons de raisons taxatives, essentiellement individuelles, des gens qui avaient envie d'être avec une maman malade ou des parents assez âgés, tout ça dans le nord de la France, au sud de l'Allemagne ou jusqu'en jusqu'en Australie, à Melbourne »

	« Essentiellement, je crois que les 2, moi si je vous dis écologique avant économique je ne serais pas très honnête parce que pour les ONG internationales, à comparer pour les grosses organisations, le système des Nations unies ou les organisations internationales comme le CICR, la Fédération, ainsi de suite, ainsi soit-il, des considérations économiques sont très importantes pour nous, donc on peut toujours faire, euh d'une pierre deux coups. On dit on réduit la voilure de point de vue économique et en même temps on a l'autre coût, qui est la dimension écologique. Bah ça revient dans toutes les conversations mais aujourd'hui je vous mentirai et moi je crois que d'autres vous mentirai aussi si jamais dans leur stratégie pour les 2 prochaines années de déplacement, le mot écologie… je parle pour les organisations internationales, se répète très souvent, c'est plutôt économique. Mais avec l'économie, on peut instruire, nous instruire, sur un meilleur respect de l'environnement et une meilleure familiarisation à l'approche écologique, vous voyez ? » « Non je peux pas, je crois pas franchement, je ne sais pas qui dit que les organisations internationales sont les plus exposées, moi je dirais pas les organisations internationales, je dirais les entreprises » « Je dirais les placiers à niveau régional et international qui prennent l'avion comme l'un ou l'autre prendrait le bus et tout ça »
Code 2b.8	« Donc pour le moment ça c'est je sais pas si vous aller poser cette question ou si c'est la réponse à votre première question qui n'a pas encore été posée, on a pas, on ne sent pas l'urgence, de recommencer à voyager au moins pas avec la cadence qu'on avait jusqu'à fin 2019, début 2020 » « Non pas pour la mienne, mais je m'identifie très bien à cette malheureuse réflexion parce qu'il y a une partie des gens, de l'humanité entière, qui est essentiellement basée sur un modèle de consommation, acheter des choses dont on n'a pas besoin, des trucs comme ça, on va se dire on a été dépourvu de ciné, de match football et de restaurants et d'avions pendant longtemps, on a mis quelques sous à gauche, quelques sous à côté parce qu'on a économisé sur ça. Maintenant, on va prendre la revanche sur le destin, on va aller plus au restaurant, plus au Night-club, assister à plus de matchs de foot et voyager un peu plus. Moi, je crois que c'est une réaction banale mais très humaine. On pourra voir ce phénomène et je crois qu'on a commencé à le voir (…) Mais voilà, moi je crois que malheureusement il y aura cet effet rebond je ne crois pas et j'espère pas que ça sera à 100% mais une bonne vingtaine de pourcent pourrait faire ça sur un short lapse of time »

	Établissement 6
Code 2b.3	« Je pense qu'elle est correcte (…) tout ce qui est business probablement que là on va avoir des baisses avec des nouveaux outils de communication qui ont été adoptées par l'entreprise et qui permettent finalement de travailler à distance sans gros impact » « Je pense les compagnies devront aussi s'adapter peut-être que les configurations de cabine sont plus les bonnes peut-être que voilà la partie ce qu'on va appeler business class ou premium peut-être en diminution en tout cas pour la business class » « C'est clair que le marché européen, on peut s'imaginer que ça reprenne quand même… mais qu'en est-il du long-courrier et on voit par exemple Swiss est énormément alimenté aussi par les Etats-Unis avec un certain nombre de clients qui viennent sur Zurich et qui ont des correspondances, en fait le réseau Swiss est nourri par ces vols qui viennent des Etats-Unis. Donc sans vraiment rétablissement des lignes long-courriers, une situation stabilisée mondialement, ça va avoir un impact sur les voyages »
Code 2b.8	« Je pense y'aura un rebond mais de courte durée. Je pense qu'il y aura un besoin peut-être voilà ce que j'ai dit peut-être des familles de se revoir ceux qui sont pas partis en vacances depuis un certain temps qui ont envie de partir en vacances mais après voilà ça va se stabiliser et je pense que les gens ont aussi pris un peu de recul par rapport à ça » « Disons on s'attend ce rebond sur l'été avec EasyJet qui allait plan de reprise importants, ils parlent de 90% de leurs vols, donc c'est quand même une grosse reprise, pour juillet et août en fait. Après qu'est-ce qui se passe en septembre, est-ce que là on retombe de nouveau dans quelque chose qui est difficile ? C'est clair que le marché européen, on peut s'imaginer que ça reprenne quand même… mais qu'en est-il du long-courrier et on voit par exemple Swiss est énormément alimenté aussi par les Etats-Unis avec un certain nombre de clients qui viennent sur Zurich et qui ont des correspondances, en fait le réseau Swiss est nourri par ces vols qui viennent des Etats-Unis. Donc sans vraiment un rétablissement des lignes long-courriers, une situation stabilisée mondialement, ça va avoir un impact sur les voyages »

	Établissement 7
Code 2b.1	« Ouais ouais, ¼ sachant que c'est toujours difficile à distinguer sachant que les catégories sont toujours un peu artificielles, il y a des gens qui voyagent et pour affaires et pour loisirs, qui dans leurs loisirs tissent des relations d'affaires. On sait pas les gens pourquoi ils voyagent en fait, on sait pas… je sais pas les grands patrons de l'industrie quand ils bougent, on sait pas pourquoi ils vont quelque part. On fait des sondages bien sûr nous on sait ça avec des enquêtes et donc on interroge un certain nombre de personnes qui nous répondent ce qui nous répondent et sur cette base on arrive quand même à établir les chiffres que je vous dis à savoir que c'est à peu près plus d'un quart du marché »
Code 2b.2	« L'impact sur les voyages d'affaires il s'est fait sentir tôt »
Code 2b.3	« L'impact sur les voyages d'affaires il s'est fait sentir tôt et il va se faire sentir tard je pense que c'est clairement un des secteurs qui a été significativement impacté par la crise et ça je pense que c'est un des secteurs qui va se restructurer en partie même après la crise » « Euh je crois que d'abord c'est un cas de figure qui a pas du tout été anticipé, on pensait toujours que les voyages d'affaires étaient un segment solide parce que les gens ils voyageaient pour des raisons professionnelles et donc quelque part ils pouvaient pas renoncer à ces voyages, là ils ont dû renoncer et donc ils ont dû trouver des alternatives et je pense que comme on dit souvent quand il y a une crise c'est bien de retenir ce qu'on a appris de cette crise quoi et je pense que ça fait partie des choses que les entreprises ont appris ou quelque part qu'ils ont, ça leur a donné l'idée que peut-être il peut vraiment se réorganiser pour faire moins de voyages maintenant est-ce que ça sera une réalité ou pas ? Je sais pas c'est vraiment dur à dire » « (…) là y'a vraiment… il y a des entreprises qui ont une stratégie dans ce sens qui vise aussi à économiser le CO_2, d'autres entreprises je pense voudront au contraire, je pense à des petites entreprises, renouer les liens d'affaires donc elles vont voyager donc je dirais que y'a un peu les 2 tendances contraires quoi. Une espèce de tendance générale à la baisse et puis je pense qu'il y a une pression pour la reprise, pour rattraper toutes les opportunités de business qui ont été perdues pendant cette période je pense que c'est pas sûr… ça sera un tableau différencié je pense » « Je pense que les compagnies aériennes elles sont là pour permettre si y'a un effet rebond, pour permettre ce rebond, pour permettre aux entreprises, aux

	personnes de voyager pour des raisons d'affaires. Maintenant elles ont pas beaucoup plus d'influence que ça hein, elles sont tributaires des stratégies d'entreprise je veux dire voilà la compagnie aérienne elle va juste offrir une destination après c'est l'entreprise qui envoie ces gens ou qui n'envoie pas ces gens. Je pense pas que qu'il y aura des stratégies de réduction de prix massives ou des choses comme ça parce que si les entreprises elles envoient des gens c'est parce qu'elles estiment nécessaire, elles sont prêtes à payer pour, je pense pas que c'est une question de coût » « Vous avez exploré la vidéoconférence quand vous avez parlé des voyages d'affaires peut-être euh est-ce que ça va reprendre, etc… je pense que ça peut être en partie remplacé parce qu'on a pratiqué pendant ces périodes de confinement, c'est les vidéoconférences et là-dessus je pense qu'il y a une évolution quoi, on disait que c'était pas possible de remplacer des réunions en présentiel par des vidéoconférences et puis après avoir dit ça ben tout le monde l'a fait quoi »
Code 2b.8	« (…) d'autres entreprises je pense voudront au contraire, je pense à des petites entreprises, renouer les liens d'affaires donc elles vont voyager donc je dirais que y'a un peu les 2 tendances contraires quoi. Une espèce de tendance générale à la baisse et puis je pense qu'il y a une pression pour la reprise, pour rattraper toutes les opportunités de business qui ont été perdues pendant cette période je pense que c'est pas sûr… ça sera un tableau différencié je pense » « Je pense que les compagnies aériennes elles sont là pour permettre si y'a un effet rebond, pour permettre ce rebond, pour permettre aux entreprises, aux personnes de voyager pour des raisons d'affaires. Maintenant elles ont pas beaucoup plus d'influence que ça hein, elles sont tributaires des stratégies d'entreprise je veux dire voilà la compagnie aérienne elle va juste offrir une destination après c'est l'entreprise qui envoie ces gens ou qui n'envoie pas ces gens. Je pense pas que qu'il y aura des stratégies de réduction de prix massives ou des choses comme ça parce que si les entreprises elles envoient des gens c'est parce qu'elles estiment nécessaire, elles sont prêtes à payer pour, je pense pas que c'est une question de coût »

	Établissement 8
Code 2b.3	« Les vols loisirs, ainsi que les vols permettant des regroupements familiaux sont actuellement beaucoup plus demandés que les vols d'affaires et il est vraisemblable que ces derniers prendront plus de temps pour revenir au niveau de 2019 » « Je ne suis pas forcément d'accord avec cette affirmation car il n'y a pas aujourd'hui d'alternatives réelles pour remplacer le transport aérien » « (…) les voyages d'affaires mettront sans doute plus de temps pour revenir à leur niveau de 2019 »
Code 2b.8	« Avec l'augmentation des vaccins, l'arrivée du Certificat covid compatible avec le certificat européen, la situation semble s'améliorer pour cet été et nous espérons pouvoir voler entre 80% et 90% de notre programme » « Il est sans doute possible de voir un rebond se produire dans de nombreux domaines économiques. Cela pourrait être également le cas dans l'aviation, mais il est encore beaucoup trop tôt pour le dire. Il faudra que la pandémie soit définitivement stoppée et que la confiance revienne auprès de passagers et nous pensons qu'il faudra attendre jusqu'en 2023/4 pour voir une véritable reprise. Pour le réseau européen, cela pourrait se passer effectivement plus rapidement »

	Établissement 9
Code 2b.1	« Donc c'est vrai que nous avant, je dois l'avouer… on a des voyages en avion qui avant… principalement nos voyages c'est en Suisse, et puis on a un siège à Paris et j'admets qu'avant on prenait l'avion pour aller à Paris mais ça a vite changé » « Après on a des sièges mondiaux qui se trouvent ailleurs, on a une trentaine de marques, si je prends l'exemple de XXX qui est une marque américaine dont le siège est à New-York et qu'est-ce qu'on a aussi, on a XXX dont le siège se trouve à Los Angeles, voilà on est 1 à 2 fois par années obligé de prendre l'avion »

Code 2b.2	« Après il y avait aussi une question concernant la fréquence de voyage pendant la pandémie, encore aujourd'hui jusqu'à fin juillet on a un « international travel ban », donc on ne voyage plus, pour des questions sanitaires donc c'est pour ça que c'est une année… depuis l'année dernière voilà, on a des datas, des chiffres, c'est une année très particulière, on va pas forcément les prendre comme base line pour calculer nos avancées dans ce domaine-là parce qu'en gros voilà… on a la sécurité de tous et chacun de ce travel ban »
Code 2b.3	« (…) bon je pense que la crise, la pandémie, j'y reviendrais, ça va accélérer sur certains points en termes de voyage, je pense notamment aux incentives quoi tous les voyages ludiques des équipes et ça c'est un point sur lequel je me bas depuis longtemps et qui même avant la pandémie on a dit non non on laisse tomber, c'est la motivation des équipes » « Il y avait beaucoup de meeting qu'on va faisait en présentiel qu'on va continuer à faire en ligne » « En termes international je pense qu'on va continuer à se voir quand même une fois par année parce que le réseau, l'échange est très important, on a une culture d'entreprise qui valorise l'échange oral , le contact et le débat, je pense que tout ce qui est commercial il y a beaucoup de meetings qui peuvent se faire en ligne, mais certains meetings… » « Mais je pense aussi que beaucoup de meetings qui nécessitaient un déplacement vont continuer à se faire en ligne voire même des conférences de presse où finalement on a le monde entier qui est connecté à une adresse au lieu de déplacer tous ces gens » « Donc je pense oui qu'il y a une partie qui va se maintenir et puis certains contacts physiques et en direct qui vont quand même se réinstaurés » « (…) c'est pas toujours le rêve comme on se l'imagine donc je pense qu'il y a des meetings et des réunions qui peuvent tout à fait se passer par des voies digitales » « (…) mais je pense qu'au niveau professionnel je pense honnêtement que ¾ va rester en digital, parce qu'on a les outils on a maintenant cette culture aussi parce qu'avant on l'avait pas du tout ! »

Code 2b.4	« (…) en termes de voyage en avion, on a vraiment durci notre politique, c'est-à-dire qu'on a réduit drastiquement ce qui est lié aux vols en avion en encourageant fortement le train « Ce qu'on a fait c'est vraiment rendre notre charte de voyage plus contraignante début 2020 donc l'avion on a mis comme règle si on a un voyage en train qui dure plus de 3h30, on peut prendre l'avion, si on fait un aller-retour sur la journée on peut prendre l'avion pour éviter l'impact d'une nuitée et le prix d'une nuitée soyons honnête, et puis le train bah voilà on le prend dès le moment où on a un voyage de moins de 3h30 et on a inclus la voiture aussi, parce qu'on a beaucoup de personnes qui peuvent prendre à titre personnel, donc la voiture privée sans forcément avoir de voiture de fonction, on a dit que si le voyage était de plus de 200 kilomètres alors il fallait prendre le train et plus la voiture, ça a aussi un impact » « Ah oui complètement, je pense que vraiment c'est pour ça que j'ai dit c'est un hasard de calendrier qu'on a attaqué ça, on avait tous les outils en place, on avait déjà une culture du home office »
Code 2b.5	« (…) donc c'est pour ça que tous les grands groupes bougent dans cette direction » « (…) alors maintenant je travaille pour une filiale et pas pour un siège mondial, je peux imaginer que toutes les ONG en Suisse, l'ONU, etc… vont continuer sur leur rythme digital, en termes de coûts, d'impact, d'efficacité quoi »
Code 2b.6	« Voilà 1/4 des employés qui voyagent 3 jours à New York égal 50% des émissions, donc c'est vrai que pour bon j'ai prolongé mon séjour, je me dis toujours si je prends l'avion loin il faut que je rentabilise mon séjour, mais c'est vrai qu'en rentrant je me suis posé ces questions, j'avais super mauvaise conscience et j'ai abordé cette question des incentives qui étaient culturellement chez XXX très ancrés, quand on a des bons résultats… ça aussi dans votre travail je pense qu'il y a pas que les voyages commerciaux, il y a aussi tout ce qui est incentive » « (…) après on reste dans une entreprise qui est très orale, qui est très dans le débat, donc c'est vrai je pense pas qu'on va passer au tout digital une fois qu'on sera sorti de cette situation, qu'on va drastiquement… »

	« (…) après voilà comme je vous dis on a dans l'oralité, là on nous encourage maintenant gentiment à revenir au bureau avec la situation qui se détend un peu. En termes international je pense qu'on va continuer à se voir quand même une fois par année parce que le réseau, l'échange est très important, on a une culture d'entreprise qui valorise l'échange oral » « (…) voilà il faut continuer à garder ce contact physique humain moi qui travaille aussi en développement durable quand il s'agit de rencontrer des associations, des ONG, je dirais que c'est important d'aller sur place, de voir leurs locaux, de voir qui ils sont, comment ils travaillent, donc je pense qu'il y a une partie d'humain et de contact direct en présentiel qui va reprendre, j'espère parce que ça me manque beaucoup actuellement c'est vrai » « (…) On vit dans une société de contacts, on peut pas tout remplacer par le digital » « Après dans l'entreprise même oui nous on nous encourage à 200% de revenir au bureau. Là on parle des voyages professionnels, de culture, voilà on va pas travailler à la maison à l'infini, le but c'et de se retrouver, de travailler ensemble physiquement, voilà »
Code 2b.7	« Bah comme je vous dis il y a cette stratégie de transformation comme on l'appelle au niveau environnemental, donc avec les grands angles, ceux que je vous ai dit, ceux que vous retrouvez sur le site internet, que tous les grands groupes ont parce que c'est clair qu'on doit se transformer, on peut plus… je veux dire sinon dans 10 ans on est plus là. Donc il y a toujours un enjeu évidemment business derrière mais c'est un paramètre qui est voilà… il faut qu'on bouge » « (…) parce qu'on a on a remarqué que c'était génial on va faire des conférences de presse en ligne, déjà en termes de coûts, en termes de déplacements, d'impact sur l'environnement, vous avez pas besoin de déplacer 100 journalistes à Paris, vous pouvez tout faire ça en ligne et vous avez même un taux de participation qui est supplémentaire, ce qui est bénéfique » « (…) c'est sûr que ça se calcule, après oui donc y'a toujours ce double enjeu, maintenant l'un n'empêche pas l'autre, je pense qu'il y a vraiment une sincère

	volonté de réduire, ça serait pas crédible si on faisait les choses que pour l'impact financier que ça peut avoir » « (…) mais je pense qu'il faut… en fait de manière plus large que ça soit au niveau des employés qui ont des attentes, que ce soient des consommateurs qui ont des attentes, je veux dire toutes les parties prenantes vont de l'avant. Donc en tant qu'entreprise vous pouvez pas rester le dernier de la classe sinon vous pouvez plus recruter des talents, vous pouvez plus vendre vos produits à des consommateurs, vous pouvez plus faire des partenariats avec des ONG ou avec des distributeurs, je veux dire ça c'est un ensemble de choses » « C'est pas forcément l'image mais c'est vrai quand vous êtes XXX, en toute humilité on est numéro X dans la beauté, donc un liquidaire dans l'industrie donc les regards sont tournés sur les numéros uns dans tout type d'industries, que ce soit les organisations de consommateurs, de défense des droits des consommateurs, le législateur, c'est clair que vous allez pas prendre comme exemple une petite PME ou une petite boîte parce que ça a pas d'impact. Quand il y a des études, même au niveau des produits, des ingrédients utilisés, on va pas prendre la petite marque artisanale du coin, on va prendre les grands, c'est là où il y a un impact. Donc là où il y a de l'impact il y a de l'impact négatif mais aussi positif c'est-à-dire que… c'est pour ça que je comprends pas parfois oui on est clairement sous le feu des projecteurs mais on a aussi un impact donc si on dit qu'on réduit de tant notre plastique ou que d'ici 2025 ou 30 tous nos emballages sont recyclables, compostables, etc… ça a un impact énorme comme un Coca, comme un Nestlé, etc… donc c'est sûr que quand vous êtes… » « Mais c'est clair qu'on doit être exemplaire, quand vous êtes grands, vous devez être exemplaire, vous pouvez pas prêcher une chose et faire son contraire » « Donc oui c'est clair que quand on est une grande entreprise ou un leader dans son secteur ou une ONG qui a beaucoup de visibilité, etc… vous devez être exemplaire et c'est votre rôle finalement de tirer les autres et d'être exemplaire oui. Sinon dans 10 ans vous êtes plus le leader et c'est le rôle de tout leader de finalement faire cet effet boule de neige et de tirer vers le haut toute la branche ou tout le secteur, d'embarquer les autres dans du mieux »
Code 2b.8	« (…) en termes de contacts et de déplacements oui je pense qu'on a tous envie de nouveau de rencontrer nos partenaires, de serrer une main mais je pense pas qu'il y aura un effet rebond, je pense que le fait de voyager tout le temps c'est aussi épuisant pour l'avoir fait je veux dire toujours prendre des trains, des

	avions je veux dire y'en a qui adore ça mais on voit moins la famille donc je pense qu'il y a des effets très positifs du digital et des meetings qu'on peut tout à faire résoudre par des voies digitales, qui vont se maintenir, moi je pense pas personnellement qu'il y aura d'effet rebond » « Avec la presse, s'il s'agit de négocier quelque chose de faire connaissance avec une structure ou un partenaire avec lequel on envisage éventuellement de travailler, je pense qu'il y a certaines réunions qui doivent se faire en présentiel mais je pense pas qu'il y aura un effet rebond personnellement »

11.7 Codage des entretiens – H3

	Enquêtée 1
Code 3.3	« (…) mais il faudrait vraiment que ça aussi au niveau prix ça change, chez les CFF c'est des prix beaucoup trop exorbitants pour être attractif »

	Enquêté 2
Code 3.1	« 3h ouais ouais ça dépend toujours le temps qui nous font aller maintenant c'est clair que le temps de… de venir avant, le test covid, tout ça le truc et la totale… » « Oui je sais mais attention on regardait quand même le timing » « Alors ça va être le bonheur quand on sera retraité on aura tout le temps qu'on veut c'est vrai que quand on a des vacances un peu réduites à 10 jours là… si on perd 4 jours à l'aller 4 jours au retour c'est vrai que… » « Surtout que la fréquence normalement des trains ici en Suisse est plus rapide ça évite les temps d'attente »
Code 3.2	« (…) c'est plus des vacances. C'est du transport… non mais c'est vrai »
Code 3.4	« Surtout que la fréquence normalement des trains ici en Suisse est plus rapide ça évite les temps d'attente »

	Enquêtée 3
Code 3.1	« Y'a aussi la… la ville qui s'adapte à une… une circulation douce une mobilité douce je pense que… j'avais entendu aussi une… une conseillère fédérale qui est énervée à l'idée d'enlever les vols Genève-Zurich parce que… elle voilà… elle pouvait pas se permettre de faire 6h de trajet aller-retour Genève-Zürich dans une journée quand elle a un emploi… enfin un agenda tellement important qu'on peut imaginer à quel point un conseiller fédéral et elle… elle parlait…

	Enfin du coup je comprends tout à fait son point de vue même si j'ai aussi cette conscience écolo » « (…) donc Genève Zurich c'est 3h de train euh… si on doit le faire sur une journée ça fait 6h dans une journée c'est énorme » « Donc je pense que qu'il faut pas oublier ça dans les mises en place de solutions écologiques, il faut aussi qu'il y ait toujours ce confort de temps »

	Enquêté 5
Code 3.1	« je vais te dire si tu veux aller à Athènes en train en… en avion t'y es en 3h30. Tu vas aller en train bon… je pense qu'on en a bien pour une journée quoi »
Code 3.2	«Ouais… ouais alors après bon aussi le… l'avion amène quelque chose, voyager en train et quelques fois… 4h, 5h bon ça va mais suivant la distance qu'on fait c'est vrai que l'avion… l'avion est quand même beaucoup plus pratique hein »
Code 3.3	« mais… mais bon on a bien voyagé en train quand on a l'occasion bah de se faire un petit tour en Suisse là… là… des fois avec les communes tu peux acheter un billet pour 40 francs et puis ça permet d'aller de gauche à droite ça pendant une journée c'est vrai qu'on est pas des grands utilisateurs de train mais on sait qu'on aime bien aller en train quoi moi ça me gêne pas d'être dans un train » « Le problème qu'il y'a c'est que le train bon… là ça a rien à voir avec l'avion, mais le train… le train coûte cher et puis des fois tu prends plus facilement ta voiture ben voilà… » « Mais bon si c'est aussi pour euh… quand on voit qu'il faut payer 55 francs pour faire Genève Lausanne aller-retour bon parce que je pense que le travail faire quoi tu te dis tu paies 60 francs pour aller… pour aller en Grèce avec EasyJet depuis 55 francs pour faire l'aller-retour Genève Lausanne quoi »

	Enquêté 7
Code 3.2	« Oui, parce que je me dis que nous on a besoin, parce que même nous, on peut pas aller n'importe où avec le train ou avec la… la voiture, on est obligé quand même de prendre l'avion »
Code 3.3	« Malheureusement, il y a les partis verts ou des choses qui qui poussent les gens de ne pas prendre l'avion pour les… pour les petites distances ou des choses. Mais malheureusement aujourd'hui s'il nous propose ça, il faut qu'ils nous proposent des trains moins chers (…) parce qu'il nous pousse pour prendre des… le train ou le bus ou les choses, mais quand on regarde le prix c'est plus cher que l'avion » « Voilà, voilà aujourd'hui, je m'excuse aujourd'hui je l'ai calculé... grosso modo peut-être je me trompe mais y'a un ami qui habite à Lausanne aller-retour Lausanne avec le train, ça lui fait quatre-vingts francs. S'il n'a pas d'abonnement, s'il n'a pas demi-tarif, s'il n'est pas à la retraite ? Quatre-vingts francs pour faire 64 kilomètres . Moi, ce prix-là, je viens et je retourne à Londres »

	Enquêtée 8
Code 3.4	« Ouais, puis en plus… en plus maintenant, elle est quand même… les trains arrivent dans les… dans les aéroports, quoi. C'est assez simple quoi »

	Enquêté 9
Code 3.1	« Autrement, honnêtement, avoir un aéroport comme Zürich en Suisse ça suffirait largement quand on pense qu'on met même pas 2h pour aller jusqu'à Zurich en train »

	Enquêté 10
Code 3.1	« (…) je pense qu'on a Genève Zurich c'est peut-être quand même le… le fait peut-être de il faut les bagages, le train c'est quand même un peu plus long. Euh, je pense qu'il y a peut-être quand même la notion de temps qui peut intervenir alors que je suis pas sûr parce que si vous allez à l'aéroport vous devez aller au moins minimum 1h à 2h à l'avance »

Code 3.2	« Oui, vous avez peut-être vu dans la presse, donc il y a cette volonté qui a même pris maintenant en France. Maintenant, on a discuté aussi au niveau suisse, d'avoir un transfert modal, c'est-à-dire que pour un… un Genève - Paris ou éventuellement donc y'aurait un… une possibilité qui commence à se développer. Il y a d'ailleurs même un… dans le courrier du lecteur aujourd'hui d'un… d'un lecteur qui dit jusqu'à disons 1000 kilomètres on pourrait imaginer que… en fait les gens, pas forcément soient obligés mais disons soient incités à prendre le train voir des trains de nuit plutôt que de prendre des avions court-courriers » « Mais il y a une marge, même si elle est restreinte disons à Genève, concernant notamment les vols de nuit, et puis d'influence, et donc je pense que là, il y a des décisions politiques comme ils l'ont pris avec… en France, maintenant, je crois qu'ils ont même obligé, disons, les… les court-courriers à prendre le train. Donc ça c'est des décisions politiques. Et je pense que c'est quand même par ce biais-là qu'on puisse faire bouger des choses »
Code 3.3	« (…) les trains de nuit existaient, mais vu la concurrence très forte au niveau des prix des low-cost, bah ça les a sciés les trains de nuit donc maintenant on y revient parce que on peut imaginer des trains plus confortables, plus silencieux, avoir des prix qui soit convenables » « Alors je pense que…. peut-être pas forcément le coût » « Le coût, je suis pas sûr, bon c'est vrai que les trains en Suisse sont très chers hein. Donc évidemment que ça n'arrange rien si c'est une famille de 4 personnes qui va partir à Mexico, si on doit prendre ben j'sais pas… deux billets, plus les enfants peut-être que ça peut coûter plus cher que de prendre l'avion »
Code 3.4	« Euh suivant bah vous arrivez à Kloten bah vous êtes pas à Zurich donc je pense que ça… peut-être le côté… l'habitude simplement. Et puis de se dire bon en avion… c'est plus simple que de préparer les gares, d'aller dans le train pour aller à la gare, etc. Je pense qu'il a peut-être un peu de… entre guillemets, de confort entre guillemets de ouais, c'est un petit peu plus compliqué »

	Établissement 1
Code 3.2	« À savoir que la limitation de ce modèle c'est la traversée des continents, c'est le temps, bien sûr au fil des installations des trains à grande vitesse c'est une tendance qui pourrait s'inverser pour certaines localités mais il n'en demeure pas moins que cette limitation de distance est toujours là et ne pourra pas être remplacée »
Code 3.5	« Par rapport à la relation train avion je ne pense pas qu'il y aura un changement dramatique, un changement majeur dans le sens que cette alternative était déjà proposée pour les courts et moyens trajets c'est-à-dire les trajets qui pouvaient se faire en train avec en plus une incitation au niveau de l'entreprise à prendre le train à savoir que tous les trajets en train pour les fonctionnaires par exemple des trajets intra Europe que ce soit vers Paris par exemple vers Milan ou vers Munich, etc… se font en première classe automatiquement donc il y avait déjà cette incitation à prendre le train pour ces trajets-là » « Elle n'est pas n'est pas obligatoire mais elle est fortement conseillée dans le sens que les agents de voyage proposaient le train comme première possibilité même avec une petite différence de prix avec l'avion et puis le staff a toujours le loisir de prendre un autre moyen de transport. (…) Donc ceci pour dire que quand même l'incitation à prendre le train était assez forte et en général assez appréciée et adoptée »

	Établissement 2
Code 3.1	« Mais ce qui va faire la différence c'est est-ce qu'il va y avoir un développement continu de lignes de train agréables, pas trop chers, rapides » « (…) donc d'aller faire une conférence de 2 jours dans le nord de l'Europe et puis d'avoir presque un jour et demi de voyage aller un jour et demi de voyage retour, ça pose des questions RH, est-ce que ces heures sont comptées, pas comptées, mais certainement que c'est des questions sur lesquelles on va devoir se positionner ou évoluer à l'avenir ça j'en suis assez persuadé »
Code 3.3	« Mais ce qui va faire la différence c'est est-ce qu'il va y avoir un développement continu de lignes de train agréables, pas trop chers »

Code 3.4	« Mais ce qui va faire la différence c'est est-ce qu'il va y avoir un développement continu de lignes de train agréables »
Code 3.5	« (…) il y a encouragé le fait de prendre le train en ayant effectivement mis un certain nombre de règles par exemple sur l'accès à la première classe lorsque les déplacements sont très longs pour faire que ça soit un petit peu plus agréable et c'est des choses sur lesquelles on va continuer à travailler en proposant de plus en plus l'usage du train effectivement par rapport à l'avion » « Mais bien entendu qu'on vise un report sur le train pour un certain nombre de destinations mais je crois qu'il faut avoir l'honnêteté de dire que c'est pas toujours équivalent et c'est pas toujours évident »

	Établissement 3
Code 3.1	« Après ça sera de voir au cas quoi, après si le train, en tenant compte des horaires » « c'est une question de… alors le train peut prendre plus de temps mais pas forcément parce qu'avec l'avion vous devez être en avance, vous devez encore vous déplacer de l'aéroport jusqu'au centre-ville donc des fois le gain de temps l'un dans l'autre il est pas énorme »
Code 3.3	« Oui bah tout ça, le prix entre aussi dans la balance »
Code 3.4	« (…) si vous devez changer quatre fois de train pour aller quelque part, que c'est difficilement accessible » « c'est une question de… alors le train peut prendre plus de temps mais pas forcément parce qu'avec l'avion vous devez être en avance, vous devez encore vous déplacer de l'aéroport jusqu'au centre-ville donc des fois le gain de temps l'un dans l'autre il est pas énorme »
Code 3.5	« Y'a une motivation écologique globale de l'entreprise qui effectivement voilà de nouveau en tant que service public on estime aussi que c'est de notre responsabilité de favoriser le développement durable, de nouveau de limiter les déplacements en avion, de prendre le train plutôt que l'avion là c'est aussi… très

	clairement on a dit si un déplacement… voilà jusqu'à 6h au 8h, on peut le faire à priori en train plutôt que d'aller en avion. Typiquement, pour aller à Paris ben voilà de toute façon c'est en train et pas en avion. Chaque fois qu'on peut privilégier le train en fait, plutôt que l'avion, les gens devront prendre le train donc ça c'est une motivation écologique effectivement, de développement durable » « (…) voilà… c'est à voir au cas par cas. Mais si y'a le choix, je prends l'exemple de Paris, c'est un exemple typique, bah les gens doivent prendre le train »

	Établissement 4
Code 3.2	« Ouais donc en général voyez les voyages que font nos collègues, moi je voyage que pour les assemblées, les voyages que font les collègues c'est souvent vers les pays comme l'Afrique, l'Amérique du Sud, des pays assez lointains »
Code 3.5	« Écoutez on a un seul client en suisse c'est le Parlement à Berne et quand on va à berne on y va en train. Mais c'est 1 client sur 179 »

	Établissement 5
Code 3.1	« Il y a les EasyJet, les Ryanair et tout ça, moi dans 2-3 semaines, je vais à Catane pour un vol de 2h, de 2h30 »
Code 3.2	« L'avion des années 60 avec les moteurs de jets et tout ça, les moteurs à combustion a remplacé largement les bateaux, donc les gens ont commencé à s'émanciper de cette question de distance
Code 3.3	« Il y a les EasyJet, les Ryanair et tout ça, moi dans 2-3 semaines, je vais à Catane pour un vol de 2h, de 2h30 et j'ai payé 36 francs vous voyez ça aujourd'hui, il est irremplaçable »
Code 3.4	« Aujourd'hui sur un plan purement technologique, il n'y a pas d'inventions connues aujourd'hui qui remplacent facilement, non seulement l'avion, il n'y a pas seulement la technologie, mais il y a la facilité d'accès »

	Établissement 6
Code 3.1	« Puis ensuite évidemment que si les gens ont le choix de se déplacer en train je pense qu'il y a un certain nombre de personnes qui sont sensibles à l'écologie et qui vont dire pourquoi pas, c'est déjà le cas… ce qu'on vit avec Paris voilà avec le TGV entre centre-ville et centre-ville et l'avion c'est très concurrentiel je pense » « (…) voilà passer 2-3 heures dans un train oui mais passer 10 heures, y'a des questions qui se posent d'efficacité, de perte de temps, de voilà… maintenant le train de nuit c'est une bonne option puisque les gens n'ont pas l'impression de voyager en voyageant, ça c'est une bonne option »
Code 3.2	« Je pense aussi à tout ce qui est développement du transport terrestre, volonté de remettre des trains de nuit, développer le réseau, les politiques d'interdire des vols de courte distance enfin etc… je pense que le plan sera quand même ambitieux au vécu de ces dernières années » « Je pense que de manière générale y'a une question de distance quoi »

	Établissement 7
Code 3.1	« (…) pour l'instant enfin je pense pas que… le truc c'est qu'elle est pas très attractive pour l'instant parce que ouais si vous allez à Rome… on peut aller en train à Rome ou à Bologne ou à Madrid ça vous prend plus de temps enfin ça vous… le cas échéant vous pouvez faire ça sur une nuit »
Code 3.2	« Alors ce qui est sûr c'est que le passager il a le choix, il y a aucune obligation de prendre l'avion, maintenant ce choix il est réel que pour l'instant un certain nombre de destinations assez limitées »
Code 3.4	« Mais faut qu'il y ait tout le réseau roulant, des gens, des trains qui vous permettent de prendre le train le soir de dormir puis de vous réveiller à destination vous voulez pas changer de train au milieu de la nuit quoi et puis vous voulez pas enfin il faut que ça dure une nuit et puis vous vous réveillez de l'autre côté ça peut pas être quelque part pendant la journée quoi »

	Établissement 8
Code 3.1	« Les différents modes de transport sont complémentaires les uns aux autres mais et il est faux de vouloir les opposer. Si un déplacement peut se faire en 2h30 de train, il est évident que l'avion n'a pas de sens sur une telle route. D'ailleurs, XXX ne fait aucun vol lorsque que l'alternative du train est possible en 2h30 (par exemple, nous ne volons pas entre Genève et Zürich). Par contre, proposer un voyage en train de 8 heures (par exemple vers Nice), alors que l'avion peut faire ce vol en 45 minutes, n'est pas une alternative cohérente qui se développera »

	Établissement 9
Code 3.1	« (…) on a pas mal de contacts avec l'Allemagne, à Düsseldorf, donc c'est vrai qu'en train Genève – Düsseldorf je sais pas… j'ai dû le faire une fois, c'est 6-7h, donc je pense que Düsseldorf c'est une des rares exception où on va continuer à prendre l'avion, parce que c'est pas tenable pour faire un meeting sur la journée de faire 14h00 de train. Après vous avez les frais d'hôtel qui sont liés aussi en termes de durabilité »
Code 3.4	« (…) au fil du temps avec le TGV qui a amélioré son offre, il y a une première classe qui est assez confortable et ça se fait très facilement en train en fait Genève – Paris, y'a pas trop de problème, on peut travailler pendant le voyage, en terme de temps c'est même avantageux »
Code 3.5	« (…) en termes de voyage en avion, on a vraiment durci notre politique, c'est-à-dire qu'on a réduit drastiquement ce qui est lié aux vols en avion en encourageant fortement le train » « Ce qu'on a fait c'est vraiment rendre notre charte de voyage plus contraignante début 2020 donc l'avion on a mis comme règle si on a un voyage en train qui dure plus de 3h30, on peut prendre l'avion, si on fait un aller-retour sur la journée on peut prendre l'avion pour éviter l'impact d'une nuitée et le prix d'une nuitée soyons honnête » « (…) et puis le train bah voilà on le prend dès le moment où on a un voyage de moins de 3h30 et on a inclus la voiture aussi, parce qu'on a beaucoup de personnes qui peuvent prendre à titre personnel, donc la voiture privée sans forcément avoir de voiture de fonction, on a dit que si le voyage était de plus de

	200 kilomètres alors il fallait prendre le train et plus la voiture, ça a aussi un impact »

11.8 Codage des entretiens – H4

	Enquêtée 1
Code 4.1	« Je pense qu'il y a que si on touche au porte-monnaie, en faisant des prix d'avion à un prix élevé qu'il y aura une diminution du trafic aérien »

	Enquêté 2
Code 4.1	« Après… après c'est antisocial mais il y aura une question de prix… pour y arriver il faudrait refaire les billets d'avion avec des taxes moi les taxes je suis… je suis pas du tout opposé surtout si elles sont destinées à… à aider enfin faire beaucoup de… » « Typiquement les vols privés aussi s'ils sont plus taxés moi je vois pas le problème ils peuvent se permettre de payer donc on autant les taxer »

	Enquêtée 8
Code 4.1	« (…) ça va être réservé à la classe… voilà, y'en a qui pourront plus prendre les avions et toujours les mêmes qui pourront les prendre moi c'est pas la solution pour moi parce que doubler le prix des avions ben c'est les mêmes qui vont plus se le permettre quoi je veux dire et voilà mais après c'est compliqué, ça c'est compliqué. C'est vrai que si on mise sur la conscience de chacun, ça va pas le faire » « (…) s'en remettre à la bonne volonté de chacun c'est un peu compliqué. C'est un peu compliqué s'il y'a rien de carré, après ça lèsera forcément certaines personnes… je sais pas »

	Enquêté 9
Code 4.1	« Doubler le prix des billets d'avion »

	Enquêté 10
Code 4.1	« Peut-être que d'ici 10 - 15 ans sous la pression je dirais de oui… environnementale et puis peut-être aussi maintenant on va voter sur la loi sur le CO_2 puisque… bon il y a des taxes sur les billets d'avion, c'est pas toujours drôle d'avoir des taxes, peut-être que pour les gens modestes, classe moyenne, ça peut compliquer les choses. Mais en fait, il y a pas de taxe sur le kérosène, donc on rajoute pas une taxe, en en crée une que tout le monde paye sauf l'aviation et l'aviation a toujours été privilégiée »

	Établissement 1
Code 4.1	« C'est pas ça qui va inciter les gens à arrêter leurs habitudes c'est plutôt une communication, un accompagnement sur le long terme pour que justement ces changements soient faits au niveau des individus et pas seulement par décret. L'exemple le plus éloquent qu'on peut mentionner c'est le prix du paquet de cigarettes il n'a jamais été prouvé que multiplier le prix du paquet de cigarettes par 2, 3, 4 ou 5 va inciter les gens à moins fumer, ça n'a jamais été prouvé et puis parce que tout simplement que voilà la taxe, une taxe ou une surtaxe est probablement nécessaire dans certains aspects d'accompagnement dans certains aspects de contrôler les torts causés justement par ces outils polluants, etc… mais certainement jamais nécessaire, jamais suffisant en tant que soit »
Code 4.2	« Honnêtement, sûrement, il y a toujours des aspects positifs et des aspects négatifs dans tout ce qui se fait donc prenant cette limitation en calcul comme j'ai dit penser uniquement d'un côté purement écologique, purement environnemental, etc… est très important mais n'est pas suffisant aujourd'hui on voit très clairement le relationnel entre une taxe financière et puis le fait de réduire quoi que ce soit dans des activités qui sont… on va les appeler polluantes, la finalité qui est constatée dans la plupart du temps c'est tout simplement une hausse des prix unitaires, ce soit le prix du billet ou le prix d'un produit, etc… donc c'est pas forcément une bonne chose »

	Établissement 2
Code 4.1	« C'est compliqué parce que oui, oui bien sûr, mais j'ai un tout petit peu de peine avec le discours même si je suis pour la loi CO_2 et que j'ai plutôt une fibre sociale, j'ai un tout petit peu de peine avec le discours qui dit on taxe et on redistribue. Parce que quelque part on a besoin de faire diminuer le gâteau, donc mettre une taxe sur les billets d'avion d'un côté et puis que cet argent soit redonner aux gens dans un système de redistribution quel qu'il soit, qu'est-ce

	qu'ils vont faire avec l'argent qu'ils ont reçu ou qu'ils auront économisé par ailleurs ? C'est-à-dire si on dit aux gens on vous taxe 100 francs sur vos billets d'avion mais on vous diminue de 100 francs votre caisse maladie, qu'est-ce qui empêche les gens d'utiliser les 100 francs économisés sur la caisse maladie pour payer les 100 francs de la taxe sur les billets d'avions, c'est le serpent qui se mord la queue » « (…) on sait pour l'aviation, il y a un tout petit pourcentage qui fait la très grosse majorité des vols et que ce tout petit pourcentage il est… les taxes… il faudrait des taxes énormes pour que ça change quelque chose. Donc on sait même, alors on n'a pas encore les chiffres pour nous, mais dans les universités on sait qu'en général il y a plus ou moins 10% du personnel qui fait quasiment 70% des vols et souvent c'est des gens qui ont des moyens, là je parle pas de l'uni, je parle en général, ces gens-là une taxe de 50 francs, 100 francs ou même 200 francs, elle va rien changer donc moi je suis plutôt pour des mesures de régulation que des mesures sur une base de taxe. Maintenant la taxe si elle sert à être investi dans quelque chose ça peut être intéressant, si l'argent dégagé est utilisé pour quelque chose mais s'il est juste redistribué aux gens je vois pas très bien ce qu'on gagne dans l'affaire. Après c'est mieux que rien donc moi je suis plutôt pour cette loi parce que chaque avancée est bonne à prendre mais je pense pas que le 14 juin si elle est passée on va voir les vols diminuer à Cointrin c'est pas… il faudra le temps que ça se mette en place, etc. Je vois pas trop le… je pense pas que ce soit le bon moyen »
Code 4.2	« Donc on va assister à certainement une reprise qui va être assez longue peut-être 5-10 ans, alors maintenant qu'est-ce qui va se passer pendant ces 5-10 à côté, c'est ça qui va être déterminant. Est-ce que vraiment des politiques environnementales fortes vont être mises sur la table dans les pays »
	Établissement 3
Code 4.2	« Alors ça on a pas… typiquement par rapport à cette votation, à cette loi, on a pas disons mener une réflexion en lien spécifiquement avec cette loi en fait »
	Établissement 4
Code 4.1	« (…) je pense que ça aurait été une bonne chose, il me semble, mais je me suis pas trop intéressée à la question parce que je ne peux pas voter »

	Établissement 5
Code 4.1	« Écoutez, au niveau des votations, au niveau de la Suisse, on sait toujours que si jamais le vote aurait été oui, on est passé à côté du oui à 100’000 votes sur 5 millions de votants, c'était quand même assez bête qu’il y en a pas sur ces 100'000 qui se sont pas déplacés mais on sait très bien qu'on vit dans un pays où l'impact d'une décision prend plusieurs années à se faire savoir. Donc si jamais il y a eu le vote sur le oui aujourd'hui moi, je crois pas que le Conseil fédéral aurait eu des propositions tangibles, objectives et mesurables le premier ou le 2e juillet, peut-être le 1er ou 2e juillet 2022 ou 2023, pas avant ça, c'est un peu le système, on prend une décision pour le pour ou pour le meilleur ou pour le pire, et puis après « we deal with with in terms of measurable » »
Code 4.2	« Non, moi je crois pas qu'il y a eu un impact, positif et négatif. Je ne crois pas qu'il y aurait eu un impact, presque immédiat et que je vous dise très franchement, ayant vécu dans ce pays depuis plus que 25 ans maintenant, moi je crois que la mentalité ici, c'est on fait ce qu'on peut faire, on essaie de faire ce qu'on peut faire avec toute la bonne confiance »

	Établissement 6
Code 4.1	« C'est personnel je pense que oui, je pense qu'on peut pas juste comme ça vendre des places à n'importe quel prix et pas considéré l'impact climatique. C’est personnel » « Disons Genève… quand on parle de la taxe éventuellement pour les billets d'avion tout le monde dit les passagers vont aller à Lyon pour prendre l'avion puisqu'ils ont pas la taxe, donc déjà ça ça mettra pas la Suisse dans une bonne situation »
Code 4.2	« Personnellement je le pense oui, du moment qu’on a une augmentation avec des taxes sur les billets d'avion à mon avis ça va quand même limiter les vols. J'imagine les budgets des familles sont aussi limiter, la crise est quand même un peu là au niveau des gens qui ont dû subir des baisses de salaire moi je pense qu’il y aura un impact »

	Établissement 7
Code 4.1	« Bon ça c'est une question qui est très politiquement chargée puisqu'on est à la veille de… non mais oui alors ce que je dirais c'est tout d'abord c'est qu'il appartient aux compagnies aériennes de se prononcer parce que c'est elles qui sont impactées c'est pas l'aéroport, les prix des billets c'est une affaire des compagnies aériennes, c'est vraiment pas dans notre business model quoi. Maintenant, ceci dit ce que dit l'industrie c'est que le principe d'une taxe ça veut dire agir sur la demande il est contreproductif parce que ça sort de l'argent du système, argent qui est absolument nécessaire maintenant pour la recherche et le développement de nouvelles technologies propres, donc en fait ce que dit l'industrie du transport aérien c'est que agir sur la demande ça doit pas être un but en soi mais c'est peut-être un moyen qui s'avérera nécessaire si les autres mesures ne permettent pas de parvenir aux objectifs poursuivis. Mais c'est pas en l'état un but en soi »
Code 4.2	« Alors scientifiquement il y a une corrélation entre le prix des billets d'avion et la consommation de trafic aérien, statistiquement. Maintenant si vous posez la question moi je pense que y'aura pas l'effet… non pas… euh je suis un peu surpris parce ce chiffre de 20%, alors il est certainement fondé hein, mais disons moi je pense pas qu'il y aura une réduction comme ça »

	Établissement 8
Code 4.1	« XXX soutient l'objectif d'atteindre la neutralité carbone pour 2050. Mais la solution proposée par cette loi CO_2 (taxer pour décourager) n'était pas adéquate. En effet, voler avec moins de passagers qui payent plus cher n'amène strictement rien en matière de réduction des émissions de CO_2. De plus, cette loi stigmatisait les comportements, mais n'amenait aucune solution concrète en matière de réduction d'émissions. La décarbonisation des transports se fera grâce à la technologie et l'innovation, or la plus grande partie des fonds récoltés par ces taxes auraient alloués aux assurances sociales. Une aberration alors que la Suisse possède de grands universités et polytechnique qui sont est à la pointe dans la recherche. XXX a lié des partenariats avec Airbus et une compagnie américaine (Wright Electric) qui développent de nouvelles technologies pour une aviation décarbonée qui devrait arriver vers 2035 (propulsions à hydrogène, électriques/hybrides, etc.). Dans l'attente, XXX a décidé de compenser à 100% ses émissions de CO_2, un principe transitoire pour immédiatement agir sur les émissions »

	Établissement 9
Code 4.1	« Bon là de nouveau on a mis en place la chose en 2020 loin avant la taxe, c'est clair que les taxes ont un impact » « Je pense qu'on sera peut-être même favorable à une taxe parce que finalement ça fait un cercle vertueux, typiquement les taxes sur le plastique ça va encourager toutes les industries et pas que l'industrie cosmétique à réduire son plastique je pense qu'on pourra même être favorable à ça. Après c'est clair que c'est des impacts financiers qu'il faut calculer et dont il faut tenir compte »
Code 4.2	« Mais la taxe CO_2 je pense que oui ça a un impact au niveau de certaines entreprises, nous comme je vous dis c'est pas pertinent parce qu'on a déjà pris le devants. Mais oui on aurait certainement calculer… »

11.9 Codage des entretiens – H5

	Enquêtée 1
Code 5.1	« Avec une vraie une vraie volonté politique globale et mondiale on peut y arriver mais il faut une vraie… une vraie volonté et ça on en est encore très très loin »
Code 5.2	« Faut qu'on consomme moins de façon globale que ça soit l'avion ou tout le reste »

	Enquêté 2
Code 5.1	« Oui mais je pense qu'ils vont vite oublier… les bonnes volontés »
Code 5.2	« Après les modifications globales elles vont malheureusement se faire assez doucement dans un premier temps elles commencent à… y'a des changements ou des volontés de changement bon certains pays ont été un peu plus vite que ça mais enfin bon »

	Enquêtée 3
Code 5.1	« (…) mais on a besoin d'aller… d'aller voir l'autre d'aller voir dans les autres pays donc ça y aura toujours ce… ce trafic… c'est ces gens qui… ces migrations ça je… je pense que c'est propre à l'être humain »
Code 5.2	« (…) les gens qui ont une conscience écologique beaucoup plus présente et moins timide et moins honteuse comme il y a dix ans où on disait les verts toujours là à nous embêter… là je pense que les gens votent plus vert, vote plus gauche, votre plus dans ce sens-là et… et du coup ça… ça permet aussi à de jeunes entrepreneurs ou même des grosses boîtes de… de plancher sur des alternatives »

	Enquêtée 4
Code 5.1	« Bon ce que je veux moi j'aimerais dire aussi c'est que quand on a un problème dans la vie tout le monde a beaucoup de volonté pour les choses tu vois pour améliorer ou pour voilà mais ce qui me fait peur c'est que quand gentiment les choses vont reprendre on risque quand même de… de revenir comme on était à 2019 voilà »

	Enquêté 5
Code 5.1	« Ouais mais il y a plus d'avions, les gens se sont habitués à se déplacer en avion, aller en vacances en avion, enfin pas tout le monde, mais beaucoup voilà »
Code 5.2	« (…) peut-être l'activité va quand même fortement diminuer, voilà… franchement diminué, avant que ça revienne comme c'était avant covid je pense qu'il y aura beaucoup de… beaucoup d'années, beaucoup d'années… peut-être inconsciemment les gens aussi ont pris conscience que le petit week-end EasyJet à 60 francs peut-être que… ils pourraient s'en passer quoi voilà ou peut-être qu'au lieu d'en faire trois par année ils peuvent en faire qu'un tu… voilà quoi. Voilà après peut-être chaque personne personnellement on va essayer de… de changer ouais, changer ses habitudes, de voir qu'il est pas mort parce qu'il a pas fait tous les 3 mois son petit week-end à Barcelone ou je sais où quoi, après faut voir comment… les… comment les choses vont évoluer ouais »

	Enquêtée 6
Code 5.1	« Mais les gens qui voudront voyager, je pense surtout les jeunes, ne… n'hésiteront pas à partir, je pense »

	Enquêté 7
Code 5.2	« Si ça continue comme ça… d'ici 5-6 ans, on a… parce que les gens, ils sont habitués maintenant comme ça »

	Enquêtée 8
Code 5.1	« (…) est-ce que du coup on devrait pas revoir ça quand même à la baisse dans nos habitudes même si on a l'impression que tout un chacun bon bah tout ça va repartir comme avant, tagada je prends l'avion pour aller ici… là… je fais un grand voyage » « Les choses s'oublient vite, même si les habitudes de voyage, moi, j'ai l'impression qu'il faudrait que au moins, ouais… si tout le monde… parce qu'on est quand même arrivé à des extrêmes au niveau de prendre l'avion je veux dire, les gens qui partent pour une journée, aller-retour. Pour les weekends, mais c'est tentant, c'est génial quoi. Mais qui l'a pas fait de partir vendredi soir et revenir dimanche soir ou lundi matin si c'est EasyJet et que ça a pas fonctionné (…) Mais j'ai un peu peur que nos petites têtes… voilà quoi, que les choses repartent comme en l'an 40 comme on dit »

	Enquêté 9
Code 5.1	« C'est pour ça qu'on est moyennement optimiste par rapport au fait que ça revienne, que c'est… ça risque de revenir exactement la même chose. On oublie vite les… certaines leçons quand ça nous arrange »

	Enquêté 10
Code 5.1	« Les gens en ont peut-être un peu assez d'être confinés et puis de… d'être soumis aux aléas météorologiques, peut-être de la Suisse, même si la Suisse est belle. Donc avoir un peu l'envie de nouveaux de voyager (…) Donc ça peut aussi limiter, mais là de savoir est ce que disons la compensation, le fait de se dire maintenant on en a assez, on veut voyager, on veut bouger, on veut d'autres horizons, changer d'air, soit plus important que le fait de dire, mais à quoi ça sert d'aller à Ibiza ou à Barcelone ou je sais pas où on peut trouver d'autres endroits en Europe plus proche »

	Établissement 2
Code 5.1	« Je pense que pour des raisons économiques, pour des raisons sociales, pour plein de raisons, les questions de vols en avion pour le tourisme et pour les déplacements individuels vont repartir très très fort. Parce qu'on doit sauver le tourisme, parce que d'autres pays sont dépendants ça, parce qu'on doit lâcher

	un peu la pression sur les gens etc… je pense quand même que la pandémie a été suffisamment longue et continue à être longue d'ailleurs parce qu'on est encore en plein dedans »

	Établissement 4
Code 5.1	« (…) mais après voyez avec l'augmentation des humains sur Terre, cette course au progrès, au rendement, je pense qu'au bout d'un moment ça va être rattrapé. Je pense que oui, il y a un frein, le covid c'est un frein important et on reviendra pas à ce que c'était avant, avant je sais pas moi peut-être 10 ans. Parce que je crois pas que les gens soient raisonnables, suffisamment raisonnables, j'ai pas complètement confiance »
Code 5.2	« Ouais bah écoutez franchement moi je pense qu'en tout cas il va diminuer »

	Établissement 5
Code 5.1	« Non pas pour la mienne, mais je m'identifie très bien à cette malheureuse réflexion parce qu'il y a une partie des gens, de l'humanité entière, qui est essentiellement basée sur un modèle de consommation, acheter des choses dont on n'a pas besoin, des trucs comme ça, on va se dire on a été dépourvu de ciné, de match football et de restaurants et d'avions pendant longtemps, on a mis quelques sous à gauche, quelques sous à côté parce qu'on a économisé sur ça. Maintenant, on va prendre la revanche sur le destin, on va aller plus au restaurant, plus au Night-club, assister à plus de matchs de foot et voyager un peu plus. Moi, je crois que c'est une réaction banale mais très humaine. On pourra voir ce phénomène et je crois qu'on a commencé à le voir. Aujourd'hui. Je vous donne un exemple dès que la Hollande par exemple a levé la couleur orange de la Suisse en tant que voyage, on est passé je crois de 4 voyages Amsterdam - Genève par semaine, on est automatiquement passé à 10 à 12. À un moment donné, quand les Britanniques, en avril je crois, ont levé un peu le confinement et tout ça, on est passé de de de de 4 - 5 voyages sur Londres tout aéroport confondu, jusqu'à une vingtaine par semaine. Là maintenant c'est de nouveau moindre parce que Boris ne veut pas que les Anglais aillent dépenser leurs pounds ailleurs, il veut qu'ils les dépensent en Écosse pour que l'Ecosse ne se casse pas. Mais voilà, moi je crois que malheureusement il y aura cet effet rebond je ne crois pas et j'espère pas que ça sera à 100% mais une bonne vingtaine de pourcent pourrait faire ça sur un short lapse of time »

Code 5.2	« Ce qui est remplaçable, c'est combien j'ai le besoin de prendre ce EasyJet ou le Ryanair par année pour aller visiter la même ville. Ça c'est un peu remplaçable comme on a passé pas mal de temps sans restaurant, sans cinéma, sans billard, sans match de foot et tout ça. Aujourd'hui, on peut très simplement dire, on a plus besoin d'aller au restaurant 3 fois par semaine, on a plus besoin de prendre l'avion 3 fois par semaine, on a plus besoin d'aller dans un bar 3 fois par mois ou quelque chose comme ça. On peut réduire la voilure aussi pour des raisons économiques, mais aussi pour des raisons écologiques. C'est ce que j'appellerai la nouvelle normale si vous voulez, the new normal » « Écoutez aujourd'hui, on ne peut qu'espérer qu'il y a au moins une partie des gens qui se disent après le covid, après tant de morts, et ça c'est le « positiv collateral damage » sur l'environnement, le fait qu'il y'a pas beaucoup de gens qui ont voyagé, pas beaucoup d'avions qui ont décollé, pas beaucoup de voitures qui ont circulé, tout ça. On voit un impact assez positif sur la planète, sur la santé de la planète, sur la santé de l'air de la planète. Moi, j'ose seulement espérer, et je crois qu'aujourd'hui toute autre chose qu'espérance sans recul serait pas très scientifique si vous voulez. J'ose espérer qu'une bonne partie des gens vont réfléchir avant de prendre l'avion, avant de prendre la voiture, avant de décider d'aller quelque part et vraiment peser le pour et le contre, vous voyez » « Regardez par exemple aujourd'hui dans mon village et peut-être dans le vôtre aussi quand on allait dans ces fermes self-service qui vendent un peu d'œufs, un peu de farine un peu de yaourt local ou du lait de chèvre, des trucs comme ça, on allait à 7h, 8h, 9h00 du matin, il n'y avait personne. Aujourd'hui, un an plus tard, vous devez faire la queue, donc si vous voulez pour moi ça c'est assez positif parce que les gens se disent on favorise la production locale, on n'a pas besoin de faire 10, 15 kilomètres avec un gros 4x4 pour aller acheter des tomates, il y en a sur place, quitte à payer 5 ou 10% en plus, on peut se le permettre alors pourquoi pas. Et moi je crois que ça c'est un petit exemple local mais ça montre déjà une transformation de la mentalité et c'est sur cette transformation de la mentalité je crois que je tablerais pour être positif, qu'au moins une bonne partie de l'humanité va changer un peu sa façon de faire »
	Établissement 6
Code 5.2	« (…) des gens qui ont voyagé peut-être moins qu'ils ont fait dans le passé parce que bon on a un petit peu oublié la crise climatique mais elle revient au-devant de la scène après la pandémie donc les voyages, faire des kilomètres pour passer un week-end à Barcelone devient de plus en plus impopulaire et est mal tolérés. Donc je pense que le tourisme va se maintenir quand même avec peut-être une

	baisse quand même, je pense que les gens qui partent en été ou ceux qui ont des familles à l'étranger on voit bien que ces gens-là vont rapidement revoyager »

	Établissement 7
Code 5.1	« Par contre les gens vont vouloir voyager hein ça c'est sûr hein et donc indépendamment de ce lien qu'on examine par rapport aux voyages d'affaires, il y aura une demande du tourisme ça c'est sûr »
Code 5.2	« Euh bah de nouveau je pense dans une certaine mesure oui, peut-être une assez faible mesure qui est liée justement aux enseignements que les gens ont pu tirer de la crise et aux bénéfices enfin c'est un peu bizarre de dire ça mais ouais aux bénéfices qu'ils en ont retiré en termes de qualité de vie. Donc je pense qu'il y aura une baisse mais elle sera limitée, il y aura un changement de comportement mais ça sera limité »

	Établissement 8
Code 5.1	« Les vols loisirs, ainsi que les vols permettant des regroupements familiaux sont actuellement beaucoup plus demandés »
Code 5.2	

	Établissement 9
Code 5.1	« (…) j'ai un côté de moi qui me dit qu'il y a des gens qui ont rien compris, qui sont dans leur petit confort, qui comprennent pas que l'urgence elle est au-delà du petit confort personnel »
Code 5.2	« (…) mais je pense que ça y'aura un changement aussi qui vient des employés eux-mêmes » « (…) là où je pense qu'il y a un changement de mentalité de l'entreprise et des employés aussi je pense que c'est tous ces voyages, ces incentives donc je vous parlais avant »

	« (…) c'est vrai qu'avant la pandémie je me heurtais encore à des raisonnements « non on a besoin de ces voyages-jà » et je pense que le covid, ouais cette situation-là va quand même changer… cette prise de conscience va changer les mentalités. Je vous donne un exemple on a une unité d'affaires qui voulait partir à Dubaï, quoi c'est le patron qui voulait absolument amener toute son équipe à Dubaï et ça a créé de la part des employés des remarques négatives, donc déjà Dubaï en termes de sustainabilité c'est une catastrophe, je dirais que des pistes de ski à 50 degrés, je veux dire c'est juste pas soutenable d'aller là-bas et du coup ça a été mis en vote et le voyage a été refusé par les employés eux-mêmes » « C'est la grande question en ce moment et à titre privé je sais pas on dit que les gens… je pense quand même que le covid fait réfléchir beaucoup de personnes sur comment on vivait avant. Les week-ends à Barcelone, etc… toute cette consommation ou surconsommation de l'avion je pense quand même que les humains sont pas complètement bête et réfléchissent aussi » « (…) et je vous dis les incentives, j'attends de voir parce que là c'est plus d'actualité vu qu'on a un travel ban, mais je pense que tous ces voyages qu'on faisait avant, le petit sucre pour l'employé d'aller à Marrakech, d'aller je sais pas je pense réellement que ça va être repensé pas seulement par la direction générale mais aussi challengé par les employés en se demandant « what for », si c'est pour aller dans un hôtel 3 jours à Marrakech autant aller 5 jours à Lucerne ou je sais pas où en train et avoir un peu plus de temps à savourer » « Honnêtement je sais pas moi je pense quand même qu'il y a un… bah je le vois en termes d'habillement, en termes de sobriété, en termes de… je pense que beaucoup de gens ont… rien que chez nous avant c'était de la surenchère en termes de vestimentaire, je pense qu'on est retombé un peu, je pense qu'on consomme moins en termes vestimentaire et je pense que pour les voyages ça sera pareil. Je pense qu'il y a une envie de maintenant effectivement de sortir de la Suisse parce qu'on la connait par cœur, mais moi j'ai de l'espoir, je pense vraiment qu'il y a une réflexion, que beaucoup de gens ont mis l'église au milieu du village, recentrer leurs valeurs sur autre chose que cette consommation effrénée, aussi en voyage, en tourisme » « Des modes de vie plus low profile et savourer, je pense qu'on a dû tous quand même développer des techniques et tactiques pour survivre là, voilà pendant ces mois, faire du sport, découvrir son environnement proche et je pense que ça, ça va pas disparaître complètement, c'est ce que je pense personnellement »

11.10 Entretiens

11.10.1 Enquêtée 1 et Enquêté 2

Moi : Magnifique je me présente rapidement Jérémy 25 ans. Du coup je fais mon travail de master sur tout ce qui est alternative à l'avion. Je suis donc étudiant à l'université de Genève, je fais un master en sciences de l'environnement et pour valider mon master je réalise une étude sur tout ce qui est développement des alternatives à l'avion pendant la pandémie. Il y a donc deux parties distinctes une première partie ou justement j'effectue un constat de tout ce qui a été modifié pendant cette pandémie que ce soit en termes de pollution atmosphérique ou sonore qu'est-ce qui a été modifié entre 2019 et 2020 entre autres et qu'est-ce qui va se modifier aussi durant les années à venir et à partir de ce premier constat je vais essayer de discuter de toutes les alternatives. Comment est-ce qu'on a repensé par exemple le télétravail, les vidéos conférences, est ce que les entreprises d'aujourd'hui vont adopter des nouvelles stratégies de voyage, de déplacement des employés, est-ce qu'il y a des avantages économiques aussi derrière ça dans le sens ou peut-être voilà d'aller jusqu'à l'autre bout du monde c'est très coûteux, il vaut mieux aujourd'hui le faire par visioconférence etc… ou bien aussi d'autres alternatives que ce soit en termes de trains, transports publics etc… ou bien même les comportements individuels des gens. Donc c'est pour ça que la première partie « constat » moi je vais surtout discuter de tout ce qui est pollution atmosphérique et sonore et à partir de ce constat voir vers où est-ce qu'on ira plus tard dans 5-6 ans, 10 ans… est-ce qu'on va retrouver un niveau de 2019.

N. J'espère pas.

Moi : Ou est-ce que on va se diriger vers un entre-deux.

R. Bon après on n'est peut-être pas très représentatif par rapport à ton travail dans le sens que… par rapport aux entreprises.

Moi : Non non là c'est vraiment la première partie c'est vraiment sur la pollution atmosphérique et sonore y'a rien du tout sur les alternatives c'est juste peut-être 2-3 questions sur vous comment est-ce que vous envisagez la suite ou comme ça mais sinon voilà les entreprises ça sera avec d'autres personnes justement.

R. Je peux le dire aussi j'ai une entreprise donc en fait mais on verra après.

Moi : Je sais pas si vous voulez vous aussi vous présenter brièvement juste activité, profession, combien de temps ça fait que vous vivez ici et où est-ce que vous habitez comme ça je l'aurais en audio.

R. Alors Renato 60 ans donc, dont 32 ans à Cartigny bon pas tout à fait ici, 20 vingt-et-un ici et 11 de l'autre côté.

N. Mais dans le même village.

R. Mais dans le même village, 32 ans. Dans le cadre de l'étude on pourra donner nos avis sur les variations dans le temps. Euh… chef d'entreprise lié au bâtiment génie civil voilà.

N. Et moi Nathalie 58 ans j'ai… j'ai rejoint l'entreprise de mon mari il y a 6 ans et je m'occupe de la partie secrétariat et puis évidemment je vis aussi à Cartigny depuis 32 ans et puis voilà.

Moi : OK l'entretien va se passer selon les questions suivantes : donc y'a vraiment une partie plus intro générale, ensuite une période que je caractérise avant pandémie donc avant covid, et ensuite une période justement ou c'est en plein dans la pandémie ou post pandémie. Puis, juste des questions d'ordre général donc pour ce qui est justement déjà de la période avant covid **si vous deviez caractériser l'évolution du trafic aérien durant toutes ces dernières années, on en avait parlé justement déjà avant même qu'on commence… Qu'est-ce que vous diriez ? Comment est-ce que ça évolue tout ça ?**

N. Fulgurante… Exponentielle

R. En 30 ans… alors peut-être pas exponentielle, mais bien linéaire je dirais qu'en 30 ans bah voilà on est passé de 3 fois plus de vols je présume…

N. Même plus…

R. Ouais peut-être…

N. Moi j'ai… je disais à mon mari et c'est marrant, peu dans notre environnement proche, je crois que je dois être la plus sensible moi depuis 7-8 ans je supporte plus j'ai l'impression qu'il y a des avions tout le temps. Donc moi je pense que c'est… ces 5 - 10 dernières années ça a été pas linéaires ça a grimpé beaucoup plus sec que ce que tu dis quoi.

R. Je me réfère au statistique du nombre de passagers je crois que c'est passé de 5 millions à 15 millions à peu près sur 30 ans donc…

N. Avec les vols charters aussi. Fret aussi… non mais aussi alors les marchandises.

R. Les avions sont beaucoup plus remplis que… qu'avant donc en fait…

N. Il y a les avions qui volent sans passagers quoi.

R. Je connais pas le nombre d'avions, je connais juste le nombre de passagers alors il y a beaucoup plus d'avions mais ils font moins de bruit faut avouer … avant on les entendait décoller en pétarade.

N. Mais non c'est le nombre d'avions qui sont…

Moi : J'imagine… du coup ce que vous dites c'est intéressant par rapport au fait que vous devenez de plus en plus sensible, que vous supportez plus, que ça vous prend « ici » on reviendra sur une question comme ça plus tard et justement en période aussi pré covid moi j'ai déjà commencé à faire des recherches de mon côté je vais… je vais pas vous dire parce que sinon ça influencerait. Il y a l'ordonnance sur la protection du bruit qui existe l'ordonnance sur la protection de l'air et… et ils disent que voilà l'aéroport de Genève c'est un élément non négligeable dans tout ce qui est pollution atmosphérique et sonore. **Quelles sont les conséquences directes de cette pollution pour vous, que ce soit par exemple vie de famille ou ce genre de choses ?**

N. Moi les conséquences directes c'est vraiment le niveau sonore qui est le plus… alors maintenant au niveau de la qualité de l'air nous on voit pas une grande différence. On a pas… on a pas de poussière on n'a pas de… c'est pas quelque chose qu'on voit.

R. Y'a pas de choses visibles c'est pas physique voilà.

N. Elle est là, on imagine bien qu'elle existe de manière assez conséquente mais c'est vrai que quand je mets ma table ici, elle est pas plus propre maintenant qu'avant.

R. Au niveau poussière alors, au niveau odeur on sent rien.

N. C'est pas perceptible.

R. On sent rien, vu l'altitude quand même on est quand même à un certain éloignement ça doit quand même être très diffus donc je ne suis pas sûr qu'on soit plus impacté nous ici qu'à Soral par exemple au niveau atmosphérique.

N. C'est pas perceptible.

R. La route de Chancy est bien régulière aussi ça doit bien diffusé quand même entre les camions, les machins.

N. Et donc justement c'est pas perceptible alors que la pollution sonore ça l'est totalement.

R. Alors la pollution sonore c'est simple… là on aurait déjà dû arrêter de parler 5 fois et voir plus.

N. Alors je suis pas sûre… on doit pas arrêter de parler à Cartigny mais… mais c'est vraiment oui oui non c'est vraiment moi je vais me coucher le soir depuis le mois de mars de l'année passée je me couche et je savoure tous les soirs en disant y'a pas un bruit voilà. Donc moi ça va… moi ça… vraiment ça… ça me… pour moi c'est… c'est vraiment un vrai bénéfice.

R. Moi ça m'impactait moins dans le sens où je pars les avions ont pas encore décollé, quand je reviens voilà… puis c'est vrai que je me couche pas trop tard mais quand je suis assez bien fatigué en fait je les entends pas donc c'est vrai que j'étais un peu moins… Alors je les entends le week-end… le samedi, le dimanche quand il y avait les départs EasyJet à 6h00 enfin la première arrivée c'est 6h00 il y est toujours d'ailleurs, l'Ethiopian 6h du matin 00… ça arrive donc que je me réfère je sais l'heure parce que j'entends l'avion mais c'est tout en gros.

Moi : D'accord.

R. L'habitude hein.

Rire

Moi : Exactement. **Et par rapport à ce que vous disiez avant aussi j'ai une autre question, est-ce que vous pensez que ça a un impact sur votre santé ? Si oui comment ?**

N. Alors ça j'en suis absolument convaincue moi je veux dire même pour lui qui les entend pas ou mes voisins qui les entendent pas tellement je pense que les nuisances sonores ça a… alors j'ai pas d'impact j'ai pas développé une maladie ou un mal être spécifiquement par rapport à ça mais je pense que le la nuisance sonore qu'on assimile tous les jours elle a un impact clair sur notre santé globale… oui certainement !

R. Oui après je pense ça dépend la qualité de son sommeil, si t'as un sommeil léger…

N. Mais même la journée R.

R. Oui, peut-être.

N. Moi quand tout s'est arrêté au mois de mars ce silence, parce qu'il y avait tout hein, il y avait aussi la route là, du coup c'était… ce silence la dernière fois qu'on l'avait vécu c'est en plein milieu du désert du Namib. C'est… c'est quelque chose de… là on réalise à quel point de… dans nos vies globales maintenant on est impacté par le bruit tout le temps que ça soit la route, que ça soit dans les magasins, les radios que ça soit…

R. Je veux juste mettre un guillemet. C'est que toi tu te réfères à une vie ici, cela tienne, en dehors du travail… t'as quand même de la chance d'être assez longtemps là mais quand tu es en ville tu travailles en ville dans le cadre d'une entreprise de maçonnerie toute façon du bruit j'en ai toute la journée donc en fait j'en ai même moins ici… c'est pour ça que les nuisances sonores ça existe mais ce que je veux dire c'est que toi tu le relèves plus parce que tu pars d'une… d'une base moyenne basse.

N. Oui mais c'est que je te dis ça veut dire que l'homme on s'est habitué à ce niveau sonore mais c'est pas bon je suis sûre que c'est pas bon.

R. Je pense pas qu'on s'est habitué, on fait avec mais je pense pas qu'on s'habitue ouais… de facto déjà tu deviens sourd je pense qu'il y a pas mal de problèmes d'oreille.

N. Oui on s'habitue parce que tu dis que tu les entends plus… ou peu.

R. Oui, peut-être…

N. Alors qu'elles sont là réellement et concrètement.

R. Sauf que ouais parce que j'ai l'habitude d'avoir un niveau sonore plus élevé autour de moi donc je présume ça me choque un peu moins.

N. Peut-être.

R. Parce que quand tu passes à côté d'un compresseur qui fonctionne c'est comme si t'es à l'aéroport à côté de l'avion qui décolle.

Moi : En tout cas ce qui est intéressant c'est que vous avez des perceptions….

N. Différentes…

Moi : **Différentes oui mais après les problèmes de santé ça peut aussi être comme vous le disiez, vous êtes sensible, ça peut être du stress, de l'anxiété, de la colère par rapport à ça en fait. Est-ce que vous avez l'impression de ressentir ce genre de sentiment ?**

N. Alors colère est un mot un peu fort mais ouais je… je me dis que le monde tourne plus rond puis que oui ça m'énerve ça m'énerve voilà peut-être le mot colère est faux mais …

R. Ça a été une discussion justement « covidienne ».

N. On va dire avant le covid même.

R. Un peu… mais le seul truc c'est que… les discussions de l'année passée covid ont amené à… j'ai dit mais… nous étions quand même gros utilisateurs de l'aéroport quand même…

N. Ça sera l'étape d'après mais en tout cas moi je vais changer ma manière de vivre.

Moi : Intéressant.

R. Oui voilà après c'est vrai que… alors la chance ou je sais pas comment on appelle ça ou l'envie d'aller voir beaucoup de choses… d'ailleurs on en a fait beaucoup et c'est vrai qu'on a fait beaucoup en avion donc …

N. Ah oui on était des sur-consommateurs de l'avion.

R. Nous étions des utilisateurs plus… plusieurs fois annuel quoi donc voilà. Donc je lui disais on discutait bien je dis mais si tous les genevois le prennent 5 fois par année c'est normal qu'il y ait du monde hein je veux dire.

Moi : C'est sûr.

N. ça été une prise de conscience aussi de se dire qu'il fallait qu'on modifie enfin… on peut pas simplement gueuler contre ça et continuer à utiliser de la manière dont nous l'utilisons, nous deux.

Moi : C'est très bien. OK. Maintenant plus des questions qui sont par rapport à la période justement covid, la pandémie, etc…. à partir de mars donc. **Déjà une première question générale selon vous quel a été l'effet de cette pandémie sur le secteur aéronautique si vous deviez peut-être quantifier ou en ordre de grandeur ?**

R. Moi en tant que chef d'entreprise pour eux j'aimerais pas être à leur place parce que c'est désastreux. Enfin je veux dire on passe de à fond à zéro avec le curseur en moins de 3 jours. Bonjour à gérer… ça devrait juste être catastrophique.

N. Catastrophique j'imagine oui… pour eux.

R. Après… après par chance les employés de l'aéroport étant un truc semi étatique ont pu avoir le revenu garanti enfin pas les privés, des entreprises privées mais les autres ils ont payé le report et payé 100% à rien faire donc c'est pas plus mal donc… mais… mais voilà… mais… d'autres et puis après c'est pas les seuls mais… y'a pas que l'aéronautique qui a payé… avec tout ce qui a été bloqué c'est clair que ça leur coûte cher, très cher.

Moi : Oui effectivement.

R. Comme je disais enfin j'estimais quand même que la prépandémie bah va coûter encore très cher puisqu'il y aura sûrement des changements, il y aura… il faut prendre des virages oui… mais ça a pas été préparé donc le virage n'est pas prêt et y'en a qui vont se retrouver sur le carreau.

Moi : OK.

(…) aparté discute de XXX

Moi : **Bon apparemment vous êtes assez d'accord pour vous dire qu'il y a eu une diminution du trafic aérien et quel a été justement votre ressenti par rapport à cette évolution ?**

N. Du bonheur … moi je le mets comme ça.

R. Moi… euh un gros silence.

N. Un grand bien-être.

R. On entend tous les animaux.

Moi : C'est vrai que ça doit changer.

R. Même les hérissons qui viennent souffler le soir c'est rigolo.

Moi : Vous percevez clairement la réduction du trafic aérien et donc concrètement ce qui a changé c'est ça… c'est plus de bonheur, du bien-être, d'entendre la nature, le…

R. On a la chance d'être presque au milieu de la nature, bientôt un des derniers villages à la campagne. Bernex va bientôt être une ville. Il faut profiter ici sans avion c'est… c'est comme dans le film un éléphant dans sa trompe…

N. Un vrai bien-être. On s'égare pas.

Moi : Non mais c'est intéressant. **Et durant l'année 2020, donc voilà une très grosse baisse du trafic aérien, vous-mêmes vous… vous le dites et est-ce que selon vous il y a eu un regain à certains moments de l'année en termes d'activité ?**

N. Oui il y a eu un peu plus l'été passé mais jamais à un niveau… enfin voilà… c'était un.. un redémarrage il y a eu pendant les fêtes de Pâques là, il y avait un peu plus d'avion.

R. Un peu plus à Noël… les vacances d'octobre un tout petit peu…

N. Toutes les vacances, chaque fois qu'il y des vacances il y a un tout petit peu plus de trafic et puis, et puis là… non ouais y'a une reprise mais vraiment très très très très très très calme.

R. Ce qu'on entend aussi c'est… c'est des avions privés qui font pas vraiment moins de bruit que les gros.

Moi : C'est vrai pour la plupart… et donc **ce regain du trafic aérien de l'année passée en été 2020 vous avez noté qu'il y a eu un petit regain d'activité, est-ce que ça vous a dérangé ? Comment est-ce que vous l'avez ressenti ? Ou c'était acceptable ?**

R. Ah bah 30% des vols maximum c'était largement acceptable…

N. C'est acceptable.

R. Je dirais par rapport à 70% de baisse ça fait quand même beaucoup, ça me dérange pas mais là ça devient, c'est quand même beaucoup.

N. C'était encore acceptable

R. Je pense qu'on serait à côté d'un train que ça ferait exactement la même chose, un train ça fait pas mal de bruit aussi on entend de temps en temps des trains qui passent avec…. à Russin on est quand même assez loin mais selon comment ça souffle.

N. C'est vrai mais… c'est vraiment très loin.

R. Oui bah d'ailleurs je me demandais toujours dans la nuit qu'est-ce que c'est et ça dure assez longtemps enfin voilà c'est marrant.

Moi : **Et est-ce que vous pensez que cette situation, donc avec peu de vols par jour, elle peut perdurer ? En fait, dans quelle mesure elle pourrait perdurer ?**

N. Alors je souhaite personnellement, je souhaiterais qu'elle perdure mais pour qu'elle puisse perdurer faut que les gens modifient radicalement est clairement leur mode de vie puis ça je pense que c'est un tout petit peu utopique… de penser que la majorité des gens va… mais je pense qu'il y a quand même un certain nombre de personnes, mais ça sera…

R. Oui mais je pense qu'ils vont vite oublier… les bonnes volontés.

N. Pas tous, pas tous… la seule façon ce serait de modifier de façon radicale notre mode de vie de façon globale quoi… pas les G. et 3 personnes mais mais mais mais… tout le monde.

R. Après… après c'est antisocial mais il y aura une question de prix… pour y arriver il faudrait refaire les billets d'avion avec des taxes moi les taxes je suis… je suis pas du tout opposé surtout si elles sont destinées à… à aider enfin faire beaucoup de…

N. Je pense qu'il y a que si on touche au porte-monnaie, en faisant des prix d'avion à un prix élevé qu'il y aura une diminution du trafic aérien.

R. C'est malheureux mais je pense c'est comme ça.

N. Mais de nouveau c'est vrai ce que dit R. ce qui est pas juste c'est ceux qui ont de l'argent qui pourraient toujours et les autres pas.

R. Non mais attention je m'excuse on a un certain âge hein… donc quand même quelques années de plus que toi… on est parti on a eu de la chance de partir on avait 23 ans, 24 ans à l'époque on est parti en Australie, on est parti en truc, on devait… on payait un billet d'avion… on payait un billet d'avion c'était un salaire mensuel !

N. On économisait pendant… pendant plusieurs mois voire années pour se payer le voyage de notre rêve alors ce qui maintenant n'est plus le cas.

R. Maintenant avec 25 balles on va à Barcelone.

N. On consomme de manière très différente mais même moi tout d'un coup j'ai réalisé qu'on se fait vite un petit weekend à Nice, un petit weekend à Madrid.

Moi : Moi aussi, moi le premier.

R. Mais les billets d'avion à l'époque… alors les avions ils étaient à moitié vides mais c'était voilà … mais c'était cher y'avait pas des vols bon marché, y'avait rien, le moindre vol ici c'était cher.

N. Alors j'pense que des vieux routards comme nous qui avons déjà pas mal bourlinguer c'est aussi plus facile de se dire « oui mais maintenant on va faire qu'une fois par année etc », je me dis j'aurais 20 ans maintenant je sais pas si… voilà je sais pas… même… après ça va vraiment être la conscience écologique du monde d'après que vous allez offrir à vos enfants petits enfants vous les jeunes parce que nous c'est déjà... on a déjà tout bousillé malheureusement je et je m'en excuse…

R. Et ceux d'avant.

N. Mais nous, notre génération on a une grande part de responsabilité.

R. Bien sûr. Nous on prend conscience que… je pense c'est pas le cas de tout le monde mais ouais on va essayer de faire mieux.

N. Maintenant on peut mais c'est vrai que c'est un petit peu confortable aussi de le dire parce qu'on a bien profité avant c'est vrai que les générations qui arrivent maintenant elle… vous avez envie de… et puis ouais… je pense que la seule solution ça serait de… de faire les transports alternatifs à des prix beaucoup plus raisonnables et… et d'augmenter le prix des billets d'avion d'une manière exponentielle pour que vraiment ça freine quoi je pense ça va être la seule solution.

R. Faire pollueur-payeur donc en fait celui qui pollue paye ça me parait logique après il faut subventionner justement les autres et puis comme ça ils prendront des moyens qui polluent pas et puis punkt c'est pas très compliqué… c'est politiquement que ça passe mal. Puis après si politiquement ils prenaient des gros virages : qu'on couvre de panneau solaire un peu la moitié des routes les autoroutes j'en sais rien les voitures, les voies de chemin fer enfin …

N. Toute la mobilité moins polluante bon après je sais pas les trams ou comme ça je sais pas… mais il faudrait vraiment que ça aussi au niveau prix ça change, chez les CFF c'est des prix beaucoup trop exorbitants pour être attractif.

R. Pour des jeunes en plus…

N. Déjà en plus que c'est plus long, tu voyages de manière différente ok mais financièrement y'a pas photo quoi. Je veux dire tu peux prendre un vol à 35, 30 chf pour aller à Nice et puis tu payes 80 .- pour aller à montana.

R. Déjà ils doivent tous se réorganiser déjà s'il faut mettre 1 semaine pour aller en Grèce c'est bon et alors sur 2 semaines de vacances à faire un aller-retour tu te retrouves avec 2 jours sur place

N. Avec une vraie une vraie volonté politique globale et mondiale on peut y arriver mais il faut une vraie… une vraie volonté et ça on en est encore très très loin.

Moi . C'est intéressant vous venez aussi de dire que justement il faudrait plus travailler ensemble dans le sens où aujourd'hui voilà ZRH ils ont des destinations qui sont relativement plus éloignées que Genève de manière générale donc souvent les gens font une escale à ZRH et prennent l'avion jusqu'à Genève voilà il y a aujourd'hui des discussions autour du fait de par exemple prendre son avion Chicago jusqu'à Zurich et ensuite de prendre un train par exemple. **Dans votre réservation sur internet allier par exemple Swiss avec les CFF. Vous pensez que ça serait quelque chose d'envisageable ? Vous connaissez des choses qui existent comme ça ?**

N. Alors bah… c'est faisable …

R. Avant ça existait parce que… enfin alors à notre époque quand on prenait l'avion on pouvait aller en train je crois que c'était compris alors c'est plus cher mais…

N. À l'époque on choisissait l'avion parce que c'était plus rapide.

R. Ouais parce qu'on aimait bien prendre l'avion… non mais je veux dire…

N. Mais bien sûr que c'est réalisable… là de nouveau c'est qu'une question de volonté de partenariat entre les compagnies aériennes et les CFF.

R. Surtout que la fréquence normalement des trains ici en Suisse est plus rapide ça évite les temps d'attente.

N. Nais ça évite surtout des sortes de navette qui ne veulent rien dire entre Zurich et Genève alors qui veulent peut-être dire quelque chose à un certain moment donné pour les … si c'est tôt le matin ou tard le soir ça ramène les travailleurs et encore je sais pas quel nombre ils sont.

N. Les genevois qui vont sur Zurich pour le boulot mais…

Moi : **Donc vous pensez qu'en termes de compétitivité le fait de prendre par exemple si vous deviez faire une escale à Zurich de prendre le train jusqu'à Genève ou l'avion à Genève vous seriez hésitant ?**

N. Non plus maintenant, mais de nouveau… maintenant !

R. Après ça dépend quel type de voyage tu fais c'est quand même c'est c'est 2h21 le Genève Zurich en train.

Moi : 2h57 je crois

R. 3h ouais ouais ça dépend toujours le temps qui nous font aller maintenant c'est clair que le temps de… de venir avant, le test covid, tout ça le truc et la totale…

N. Je crois qu'il faut juste dépasser tout ça R… qu'on pense différemment.

R. Oui je sais mais attention on regardait quand même le timing.

N. Jusqu'à maintenant on le faisait enfin après moi je vais devenir très… pour moi ça c'est important.

R. Alors ça va être le bonheur quand on sera retraité on aura tout le temps qu'on veut c'est vrai que quand on a des vacances un peu réduites à 10 jours là… si on perd 4 jours à l'aller 4 jours au retour c'est vrai que… c'est plus des vacances. C'est du transport… non mais c'est vrai.

N. On aura aussi ce confort, on sera plus stressé par le temps c'est vrai

R. Alors ce problème là il vient pas quand t'es jeune parce que tu te dis t'as 2 mois de vacances d'été bah tu t'en fous tu prends moins cher et puis tu vois d'autres choses puis quand t'es retraité ça sera la même chose. Mais la phase intermédiaire je pense que c'est une phase un peu plus dure.

N. Je pense c'est une question de volonté.

R. Ouais ouais sauf que tu y sors de cette phase donc faut se mettre dans ce monde de ceux qui travaillent qui ont une durée de vacances limitées parce que là…

N. Oui, mais pour que les choses bougent il faut quand même aller dans un truc qui modifie notre mode de pensée quoi alors de nouveau c'est confortable de le dire à l'âge qu'on a et qu'on a pas 20 ans et ça je le reconnais mais à 100 pour 100 vraiment. Mais si on veut arriver à faire quelque chose de vraiment vrai là, il faut vraiment que les gens de manière mondiale et globale pensent différemment quoi.

R. Y'a pas que le voyage y'a tout le reste… ça va faire partie d'une globalité générale de renverser la tendance je vois pas pourquoi on met pas des tonnes de panneau solaire… que chaque fois qu'il y'a une éolienne qui vient il faut 14000 oppositions et machin… je suis bon… ok c'est peut-être pas la panacée en Suisse l'éolien, mais le panneau solaire franchement ça

fonctionne assez bien on pourrait quasiment être autosuffisant enfin largement autosuffisant et remplacer toutes nos centrales et nos machins avec des panneaux solaires… système…

N. Des avions solaires !

R. Non mais il existe… il existe de bon (…) il l'applique… mais les barrages tu profites de pomper…

N. Des avions solaires !

R. Euh ouais peut-être qu'il vont y venir mais…. non ça sera à hydrogène, l'avenir c'est pas les batteries ce sera l'hydrogène.

Moi : Okay c'est intéressant.

R. Depuis très longtemps même pour ma voiture un truc etc mais bon à priori c'est pas très efficient de produire enfin il faut produire l'hydrogène, le retransformer, etc… au bout d'un moment on perd trop de pourcent pour nous, pour les déplacements en voiture. On a peut-être de la chance d'avoir plein de panneaux solaires, et de produire notre propre hydrogène et puis faire mon plein… autant l'utiliser peut-être pour une chose…

N. La voiture moi ça j'ai de la peine à abandonner.

Moi : Ah ça c'est une autre problématique…

R. Moi j'ai une voiture électrique c'est sympa c'est sympa c'est vachement bien…

N. On va pas s'égarer…

Moi : Non mais c'est intéressant parce que les… les questions sur les trajets intermodaux le fait de prendre l'avion et ensuite le train c'est aussi des questions que j'aimerais poser à certains spécialistes du domaine que ce soit les CFF etc… donc d'avoir votre avis aussi là-dessus c'est intéressant. **Justement par rapport à tout ce qui est avion on discutait d'est-ce que ça va durer en fait cette situation donc, est-ce qu'il y a un retour à la normale qui est inévitable en fait c'est-à-dire à période d'expansion comme vous l'avez écrit durant ces… ces 30 dernières années ?**

N. Je crains…

R. Malheureusement cette pandémie elle va quand même ralentir cette expansion et ça je pense encore pour au moins une année donc en fait ça va être plus… ça va être plus doux comme reprise ça va pas être une reprise à fond…

N. Moi je crains parce qu'en fait notre monde actuel fonctionne que sur le système argent rentabilité etc… et puis justement le temps d'après ce qu'ils disent le temps c'est de l'argent hein donc tout ça… oui moi je suis quasi sûr que les… les… nos… nos dirigeants vont pas faire que ça redémarre différemment quoi.

Moi : Non c'est bien aussi, vous parlez plus d'un ralentissement… deux avis différents c'est très bien aussi.

R. Le ralentissement oui ou alors c'est vrai que… il faudrait faire quand on dit que y'a chaque année euh c'est reparti à la hausse au niveau du production là le taux de productivité du monde s'agite… on veut produire toujours plus que ce que la terre peut supporter… mais ça c'est les

économies qui veulent parce que en produisant plus y a plus de rentrer donc on peut rembourser les dettes enfin… Si y'a de l'inflation c'est encore mieux parce que la dette baisse difficilement mais là y'a pas tellement donc tant mieux pour nous. Nous suisses je pense qu'on va plutôt avoir selon les accords qu'on doit avoir ça va plutôt chuter nous au niveau des salaires donc bah….

N. Chérie…

R. Ouais on verra.

N. Faut qu'on consomme moins de façon globale que ça soit l'avion ou tout le reste.

Moi : Voilà on a fait les premières questions donc avant covid pendant covid, maintenant plus des questions d'ordre général un peu ce qui est basé sur **la recherche et des études qui montrent en Grande-Bretagne ou même aux Pays-Bas que justement tout ce qui est problème sonore lié à l'avion tout ça relève plus d'un niveau politique et les gens ont le sentiment de moins pouvoir influencer ça en fait. Quel est votre sentiment par rapport à ça ? Parce que vous… vous pensez que vous pourriez peut-être influencer par le biais de certaines initiatives… comme celles de 2019 par exemple ?**

N. Bah oui, je pense que que… que je pense que tout… tout peut-être changé c'est… c'est… c'est de nouveau, c'est une question de volonté mais le problème c'est que en tant que citoyen lambda alors oui on a un pouvoir au niveau des votations qu'il y a des choses qui sont soumises à votation après on pourrait pousser pour qu'il y ait plus de référendum dans ce sens-là, plus de votations machin mais je… je… j'ai l'impression que ça c'est pas tellement des choses qui sont à mettre sur le tapis quoi, de nous laisser ce choix à la votation et à prendre des décisions où on peut vraiment intervenir parce qu'en tant que citoyen tout ça on peut juste intervenir en modifiant de nouveau notre façon de fonctionner et de consommer c'est tout, ce qui est déjà pas mal…

R. Après les modifications globales elles vont malheureusement se faire assez doucement dans un premier temps elles commencent à… y'a des changements ou des volontés de changement bon certains pays ont été un peu plus vite que ça mais enfin bon…

N. Regarde les pays nordiques, combien de temps en avance sur nous ?

R. Ouais attention attention attention tu parles de quoi là parce que les Norvégiens ils peuvent dire comme ça mais ils le font sur le dos du pétrole qui vendent hein donc c'est facile voilà les islandais c'est très facile c'est simple ils vivent sur un volcan, il y a eu du chaud partout donc c'est pas compliqué

N. Mais ils ont une manière de vivre qui est plus… globalement plus…

R. Alors moi je vois différemment je vois les Portugais les Espagnols et les Açores les trucs comme ça ils ont développé vraiment des nouveaux projets pour récupérer l'éolien, le solaire les machins les trucs alors que ils ont pas de pétrole mais au moins ils ont appliqué les idées qui existent.

N. Mais ils ont du soleil et du vent, et la mer qui fait tourner les choses.

rire

R. Bah autant en faire de l'énergie avec ça et ça c'est bien. On a aussi du soleil, on a moins de vent mais on a de l'eau donc on peut utiliser le soleil et l'eau, bon l'eau il est assez utilisé il est

controversé dans certains types de barrages. Par exemple ici on voit qu'ils vont bientôt vidanger le barrage de Verbois, pas très bon pour la faune et voilà donc c'est clair que si tous les 4 ans ils bousillent la faune il restera pas grand-chose donc est-ce que c'est bien, pas bien… voilà mais il y a d'autres moyens comme ça, comme repomper l'eau… franchement c'est pas compliqué pour la Suisse mais ils ont de la peine quand même je trouve hein. On aurait pu prendre ce virage de votation après le tremblement de terre de Fukushima là enfin après le… parce que y'a eu cette votation qui a juste raté de l'abandon du nucléaire en Suisse a très peu 49 51 je crois c'était y a…

Moi : Je sais même pas si j'avais le droit de vote …en 2011 je crois.

R. Ouais enfin voilà donc 10 ans mais y'a une votation…

N. Mais juste une petite parenthèse par rapport à ton travail de master c'est parce que toi t'as vraiment tu… tu… ça t'intéresse pourquoi parce que t'as… t'as vraiment une conscience de… de vouloir modifier les choses et bouger les choses ?

Moi : Alors là c'est une question intéressante en soi moi voilà c'est une présentation que je fais pas moi-même au début parce que sinon ça influence aussi vos réponses. Moi voilà je travaille à l'aéroport de Genève je suis aux litiges bagages chez Swissport c'est un job étudiant voilà donc justement j'ai la chance de toucher les RHT en ce moment d'être au chômage technique d'être payé etc… mais en fait moi voilà l'aviation c'est un domaine qui m'a toujours passionné mais c'est vrai qu'il y a certaines périodes en fait où moi quand je travaillais c'était en journée voilà on commençait à 14h l'après-midi je finissais à 1h50 du matin selon les jours justement vous parliez des journées charter et je me disais que peut-être au bout d'un moment c'était trop en fait et justement cette période covid avec 3 vols par jour, c'est ce qu'il y avait un certain moment c'était Francfort Londres et et d'autres destinations, et je me suis dit bon là c'est peut-être aussi pas assez mais justement quel équilibre trouver en fait ? Et c'est de là que m'est venue l'idée. Et aussi de se dire bon bah on a été forcé de retravailler un peu nos moyens de voyager nos moyens d'échanger que ce soit pour les entreprises ou même pour les individus donc est ce que vraiment il va y avoir un changement sur la durée ou on va retrouver tourner à une normal d'expansion. Donc voilà un peu ma volonté personnelle et ce qu'il y a derrière mon projet.

M. D'accord.

R. Bah écoute des changements il y en aura quand même quelques-uns, tous ceux qui auront vu que ça rapporte des économies au niveau pognon ils vont le faire certaines boîtes ici on a quand même beaucoup d'habitants de qui travaille chez Procter. Le télétravail est devenu assez complet et puis je pense qu'ils vont y voir quand même il va y avoir une diminution certaine de ces demandes de voyage d'affaires, ce qu'on appelle des voyages d'affaires.

N. Sauf que ça risque aussi de faire tomber des postes ça et voilà il y a toujours les… il faut vraiment regarder les deux côtés du truc.

R. Y'a un avantage c'est que de facto ça va augmenter les prix des avions. Automatiquement c'est la petite partie de ceux qui payaient à 4 fois ou 6 fois le prix (qui voyageront moins).

N. Ces gens ne voyageaient pas en économique…

R. Il voyage pas économique en général, je parle des grands vols.

N. Mais nous autour de nous il y en a plein qui sont à la maison et qui voyagent plus pour leur job et qui ont quand même cette sensation que c'est quelque chose qui risque de durer. Alors il y a certaines choses qui vont reprendre…

R. Au lieu d'en faire un par mois ils en feront deux par an en fait, je pense que ça va diminuer ça va beaucoup diminuer.

Moi : Donc voilà ça c'est plus la problématique de ma 2ème partie de travail voilà. Le… le projet doit être un peu pluridisciplinaire comme la faculté le demande c'est pour ça que je parle un peu de tout ce qui est environnement en première partie : pollution sonore atmosphérique et tout qui est aussi très important par rapport à l'aéroport international de Genève et ensuite justement de… de toutes ces alternatives comment est-ce qu'ils vont être développés ou pas.

R. Parce que justement… alors parce… ce qu'avait essayé de faire le conseil fédéral enfin sur un projet de loi de bloquer tous les travaux, bloquer les zones et tout ça c'était franchement…

N. Par rapport à quoi ? Tu parles de quoi là ?

R. Il voulait bloquer tous les développements possibles dans certaines zones de l'aéroport, par rapport à la zone de bruit je trouvais que c'était quand même assez vache … on a rien demandé de nous bloquer les possibilités surtout si tout d'un coup le monde change il faudra rechanger toutes les lois et truc ça me paraissait un peu trop fort alors je mélange mais j'en parle parce que ça fait partie des contraintes qui allait être imposées plutôt disons… comme c'est fédéral en plus.

Moi : **Du coup justement par rapport à ça aussi c'est la dernière question c'est l'aéroport de Genève ils ont aussi mis en place une certaine politique d'insonorisation ils se sont engagés à débourser plusieurs millions pour tout ce qui insonorisation surtout dans les habitations encore plus proches est-ce que pour vous c'est une solution ?**

N. C'est prendre le problème du mauvais côté pour moi, mais ça serait quand même appréciable si rien ne change que ça se fasse effectivement. Mais qu'est-ce que qu'est-ce que t'entends par insonorisation ?

R. Surtout vitrage et filtration.

N. Ah d'accord par exemple chez nous… alors bon on n'est peut-être pas concerné parce qu'on est trop éloigné de l'aéroport là… mais ça voudrait dire que dans d'autres zones où ils sont vraiment impactés plus encore que chez nous, il participerait à hauteur pour insonoriser la maison ?

Moi : Maison, immeuble, etc.

R. C'est différent si tu construis neuf il t'impose de mettre des vitrages et ils participent pas…

N. Ah alors c'est une grande nuance.

R. Voilà bon après de facto le nouveau système le nouveau système maintenant de classification pour l'isolation même thermique des bâtiments t'empêche quasiment d'ouvrir les fenêtres donc ça sera payant…

N. Mais mais mais mais mais si si je vois si je respecte ma logique à moi c'est prendre le problème par le mauvais côté quoi c'est dire on met du voilà… pour faire passer le truc qui se

développe toujours plus toujours plus toujours plus toujours plus mais par contre c'est vrai que si ça devrait quand même se développer comme ça bah bien sûr que c'est bien pour les gens qui vivent encore plus sous les avions que nous.

R. Mais juste par rapport au bruit c'est pas l'aéroport mais quand on est venu à cartigny on a construit d'abord de l'autre côté et il y a 30 ans, y'a plus de 30 ans pour que l'autorisation soit valable il fallait qu'on signe une décharge qu'on s'opposait pas au stand de tir et c'était politique parce qu'on ne pouvait pas on n'avait pas l'autorisation si on signait pas la décharge…

N. Peut-être que quand tu construis dans la zone sous l'aéroport tu dois aussi signer quelque chose.

R. Euh t'es obligé d'appliquer les mesures et le sabra ils sont assez… assez chiant.

N. En tout cas ce que je veux dire aussi par rapport aux normes du bruit c'est que régulièrement dans la presse à l'époque il y avait « oui mais maintenant les avions ne peuvent plus atterrir après… » je sais plus je crois que c'est 23h il me semble hein.

Moi : Minuit, en théorie.

N. Alors je peux dire que c'était juste pas respecté quasi tous les jours quoi. Alors moi j'étais là « Ah voilà encore un qui a payé pour pouvoir atterrir » et je me dis ça… pour moi c'est scandaleux, ils mettent… déjà minuit c'est super tard mais bon il faut pour rester concurrentiel on est obligé de nouveau mais enfin voilà et tu te dis mais mais mais mais quasiment tous les jours il y avait un dépassement quoi.

R. Le problème était lié au nombre de voyageurs et qu'il y avait du retard.

N. Oui mais je m'en fous ! Il y a quand même une règlementation et je comprends pas pourquoi on accepte que je sais pas que EasyJet ou Swiss ou … puisse, parce que j'imagine que l'avion qui atterrit en dehors de ses heures a des taxes.

Moi : Oui il faut demander une dérogation.

N. Voilà mais ça devrait juste pas être accepté point barre.

Moi : **Sinon de manière générale est-ce que vous avez des remarques sur des points sur lesquels vous voulez revenir peut-être ? Des questions que je vous ai posé ?**

N. Non c'est bon, on espère que l'aéronautique ne redémarrera pas comme avant mais je pense que c'est utopique, j'ai très envie d'y croire mais je pense que c'est utopique.

Moi : **Juste une dernière chose alors vous qui étiez un peu plus impacté au niveau sonore que votre mari vous pensez que c'est surtout en journée donc c'est-à-dire 6h 22h ou plus la nuit que vous ressentez cet impact ?**

N. C'est plus en fin de journée, c'est plus déjà les beaux jours parce qu'on est plus dans le jardin, on a les fenêtres ouvertes, etc… et puis je dirai que c'est en fin de journée parce que c'est le moment où tu rentres du boulot tu te détends, t'es dans le jardin et tu les entends vraiment beaucoup et les week-ends aussi, en été où tu les entends vraiment. En hiver c'est moins gênant, à part quand je vais me coucher et que je peux les compter toutes les trois minutes. Au lieu de compter les moutons je compte les avions quoi.

R. C'est marrant mais le changement de type d'avion il y a un impact avec les gros là les avions du Golfe en général euh nous on entend moi j'entends on entend tout autant le vortex de l'avion.

N. Et ça c'est nouveau aussi n'avait pas ça avant.

R. Le vortex c'est pour générer la portance ça crée des tourbillons d'air, c'est marrant l'avion est presque en train d'atterrir qu'on a le vortex, ça refait un deuxième bruit, un bruit d'air et ça on l'a depuis 6 ans, depuis qu'ils ont généralisé les gros porteurs.

R. Je pense que tout ne peut pas être réglé par télétravail enfin c'est trop compliqué ça ralentit beaucoup… les gens ne se voient pas, au niveau des contacts humains c'est horrible, c'est plus des contacts. Y'a quand même un changement sociétal qui s'est fait…

N. ça serait intéressant d'avoir aussi le retour des entreprises qui bossaient beaucoup avec des vols à l'extérieur quoi, parce qu'eux j'imagine qu'ils vont radicalement changer leur façon de faire pour des questions économiques principalement.

(…)

R. Typiquement les vols privés aussi s'ils sont plus taxés moi je vois pas le problème ils peuvent se permettre de payer donc on autant les taxer.

N. Si on veut que la planète respire mieux et que vos enfants et petits-enfants et petits-petits-enfants aie la même chance il va falloir qu'on pense globalement totalement différemment.

R. C'est pas l'avion qui va polluer le plus.

R. Et puis on s'aperçoit que ça va ça va coûter très cher on est les seuls à s'autodétruire.

N. Moi j'ai plein d'espoir dans la jeunesse qui arrive voilà…

11.10.2 Enquêtée 3

Moi : Okay… alors brièvement je vais me présenter. Donc je m'appelle Jérémy j'ai 25 ans et je suis actuellement étudiant à l'université de Genève je fais mon master en sciences de l'environnement et justement dans le cadre de mon master je dois réaliser un mémoire, mémoire sur lequel je vais étudier la pandémie et plutôt quel a été l'effet de cette pandémie sur le développement des… des alternatives à l'avion. Un travail qui s'organise en deux parties : une première partie ou je vais partir d'un constat c'est-à-dire que voilà l'aéroport il crée certaines nuisances ici à Genève que ce soit en terme de pollution atmosphérique ou même sonore raison pour laquelle je m'entretiens avec vous maintenant et ensuite une deuxième partie ou je vais essayer de discuter de toutes les alternatives qui ont été développées ou bien repensées pendant la période de la pandémie que ce soit en termes de visioconférence… peut-être des entreprises vont adapter un nouveau mode de déplacement de leurs employés pour des raisons économiques mais aussi écologiques et voilà ça sera la deuxième partie. Mais la première partie avec vous justement c'est vraiment tout ce qui est pollution sonore et atmosphérique donc merci encore d'avoir répondu je sais pas si vous voulez aussi peut-être vous présenter brièvement c'est-à-dire votre activité, etc…

J. Oui alors je m'appelle J. et j'ai 37 ans je suis domicilié à Versoix euh et puis je suis secrétaire médicale.

Moi : **Super et vous habitez plutôt voilà…. dans une maison, appartement, vous avez un balcon ?**

J. Oui alors j'habite en appartement et j'ai un grand balcon.

Moi : D'accord super grand balcon très bien. Alors voilà j'ai quelques questions pour vous… c'est organisé en quatre parties distinctes donc une petite introduction générale comme on est en train de faire maintenant ensuite c'est une partie que je caractérise comme de « pré covid » donc avant toute la pandémie ensuite une période pendant la pandémie et maintenant. Ensuite des questions d'ordre général donc déjà… d'accord… euh… **si vous deviez caractériser l'évolution du trafic aérien durant ces années qu'est-ce que vous diriez ?**

J. Durant ces années donc ça prend pas en considération la pandémie ?

Moi : Voilà c'est ça.

J. Alors euh ben avant j'étais à Bellevue et maintenant à Versoix et j'ai vraiment les avions qui passent en dessus de chez moi mais ça fait seulement trois ans que je suis ici donc je… j'ai un recul de 3 ans et voilà j'ai… j'ai l'impression que enfin… ça pour moi le… le trafic aérien me dérange énormément le soir en particulier parce qu'il y a beaucoup de… de vol low-cost en fait qui atterrissent tard le soir et c'est vrai que ben… les… si y'a pas le double vitrage on entend plus la télé et ça… ça c'est fortement dérangeant surtout le soir . Où il y a même il y a aussi une… alors je sais que vous travaillez sur le bruit mais il y a aussi une pollution en fait des lumières parce qu'ils ont des… des gros grosses lumières pour atterrir et… et ça aussi c'est en fait c'est très polluant quand on est sur le… sur le balcon avec une petite bougie ben on a un gros spot qui vient dans la figure donc il y a ça aussi. Donc c'est vrai que le soir je…. je dirais jusqu'à… jusqu'à 10h il y a vraiment un enchaînement de petits points de lumière une ligne de… de d'avion qataris toutes les 5-10 minutes ça c'est ouais… ça c'est désagréable au niveau du bruit ça c'est clair.

Moi : D'accord super merci et justement il y a… il y a ce qu'on appelle ici en Suisse l'ordonnance sur la protection contre le bruit, il y a aussi l'ordonnance sur la protection de l'air, et justement ils montrent que l'aéroport de Genève c'est un élément non négligeable en termes de pollution par rapport à ça et vous l'avez déjà un peu dit mais **quelles sont justement les conséquences directes de cette pollution pour vous ? Vous avez vraiment un sentiment d'existence ou alors… ?**

J. Oui oui bien sûr y a vraiment une pollution sonore et… et bah voilà aussi du coup visuel dans le sens ou ça éclaire énormément ça c'est aussi une… un problème de la ville… la pollution de la lumière enfin y'a plus de… de nuit euh donc c'est vrai que.. au niveau du bruit… l'été on a envie de… de vivre avec les fenêtres ouvertes ben on a on évite de regarder le téléjournal avec les fenêtres ouvertes voilà des choses comme ça. Après au niveau de la pollution alors je… c'est pas perceptible c'est-à-dire que je… je suis consciente que j'ai des litres de kérozène qui sont déversés juste au-dessus de nos têtes mais… mais moi je peux pas le… le ressentir ce genre de chose qu'on la pollution. Par contre euh de l'air ça… ça c'est quelque chose que je ressentirais peut-être dans 10 ans si je reste 10 ans ici sous… sous des litres de kérosène à chaque fois.

Moi : **Mais vous… vous… enfin… vous avez justement le sentiment que ça existe en tout cas ?**

J. Oui oui oui je… je pense que quand je suis assis sur mon balcon et que je vois défiler des dizaines d'avions la suite je me rends bien compte… avec peut-être pas le spot idéal.

Moi : **Au niveau sanitaire… donc vous m'en avez déjà un peu parlé au début mais vous pensez que ça a un impact sur votre santé et si oui comment ? Vous m'avez expliqué que voilà ça vous impacte plus le soir parce que… vous pouvez m'expliquer encore plus en détails pourquoi est-ce que vraiment ça a un impact sur votre santé à votre avis ?**

J. Alors la mienne non parce que j'ai… j'arrive facilement à dormir mais c'est vrai que mon ancien conjoint quand qu'il va dormir lui il a un sommeil très très léger lui… ça lui pose de gros soucis donc il se réveilla extrêmement fatigué le matin ouais ça c'est vrai. Euh maintenant moi sur ma santé directe moi… je… je… là aujourd'hui je vois pas particulièrement… c'est plus un inconfort réel de qualité de vie plutôt plus que de santé.

Moi : **Très bien est-ce que ça crée chez vous des fois un sentiment d'énervement, de… de stress ou d'anxiété ?**

J. Ce genre de bruit à certains moments de la journée… anxiété pas… mais énervement oui, quand on doit remettre trois fois en arrière ce qu'on écoutait à la télé bah oui c'est… ça ouais ça c'est un peu embêtant. Enfin c'est… c'est vraiment ben voilà… enfin… une adaptation ou… je sais si j'ai la fenêtre ouverte je vais pas regarder un film le soir ici. Si je vais regarder un film je ferme la fenêtre voilà c'est… je… je m'adapte comme ça à cette situation ou alors je mets plus fort la… le volume quand j'entends au loin l'avion qui arrive, je commence à augmenter le volume comme ça je sais que voilà… c'est plus une adaptation en fait ouais.

Moi : **Et de nouveau par rapport à la pollution atmosphérique vous m'avez expliqué que c'était pas forcément perceptible, donc vous avez le sentiment que ça existe, est-ce que vous pensez que sur le long terme justement si vous continuez à vivre à Versoix ou autre… aux alentours de l'aéroport, ça aura un impact sur votre santé ?**

J. Alors oui, oui je pense oui, je … je suis convaincue de ça.

Moi : Donc voilà on a fini la… la partie avant la pandémie on passe maintenant à tout ce qui est pendant la pandémie et donc première question assez générale. **Selon vous quel a été les effets de la pandémie sur le secteur aéronautique ?**

J. Alors ça a été dévastateur je pense pour eux et génial pour moi c'était… c'était vraiment chouette d'avoir du calme d'entendre les oiseaux enfin parce que il y'a eu clairement moins. Vu que tu avais… l'aéronautique qui était là en moins mais il y avait aussi les voitures en moins et… et j'avoue que c'était très agréable et ouais vraiment pour moi c'était génial et je… je sais que pour eux c'était une grosse catastrophe et des grosses pertes de plusieurs millions de… de francs mais eux ils vont survivre.

Moi : **C'est la question exactement pour… vous me l'avez déjà un peu dit… mais de quelle manière vous avez perçu cette diminution du trafic aérien ?**

J. Alors assez radicale pendant la… le premier confinement, il y avait vraiment quasiment plus d'avions, deux par jour et puis bah ouais c'était… c'était vraiment très reposant et très agréable. Oui je pense que ouais c'était très agréable, voilà le calme était très agréable.

Moi : **J'imagine et vous pensez que justement ça… ça a eu un impact sur votre bien-être de manière générale ?**

J. Oui sur mon bien être de manière générale après c'est… c'est… c'est toujours difficile de.. de ressortir uniquement le… le bruit comme chose agréable parce qu'on a, en même temps, vécu une chose complètement chamboulant donc on avait un autre rythme de vie aussi et il y avait aussi l'histoire de ne pas avoir le travail, d'être en chômage partiel, c'est vrai que… bah voilà on était au calme à la maison sans bruit… ah c'était très agréable ouais vraiment moi je… mon premier confinement c'est extrêmement bien passé j'étais très bien à la maison.

Moi : **C'est vraiment un entremêlement de… de beaucoup de facteurs qui ont fait que voilà vous avez senti que sur votre bien-être il y a eu une amélioration ?**

J. Oui, et le bruit, le bruit est inclus dans ce… c'est… c'est tout plein de petites choses qui ont fait que c'était… c'était bien mieux l'année passée oui.

Moi : **En 2020 vous avez eu le sentiment qu'il y a eu un regain d'activité à… à l'aéroport de Genève ?**

J. Ah oui… oui de nouveau, oui c'est clairement… déjà dès la… la sortie du premier confinement on a pu ressentir tout de suite les… le… les effets de… de la vie qui reprenait, des mouvements, des justement des… des transports des gens qui… qui voyagent qui… qui prennent le train qui prennent… parce que j'ai aussi des rails de train en fait juste devant chez moi donc oui il y a eu… vraiment le bruit a repris, les oiseaux on les entendait moins, enfin voilà tout a repris depuis l'été je dirais déjà.

Moi : **Et dans quelle mesure vous pensez que cette situation, c'est-à-dire avec peu de vols par jour et donc entre autres moins de nuisances, elle peut perdurer ?**

J. En fait sur le… euh… dans la mesure où on trouve d'autres alternatives je… de… des transports qui soient peut-être électrique, enfin je sais qu'il y a beaucoup… beaucoup de… d'entreprises qui planchent sur de nouveaux moyens de transports que ce soit des Google cars ou… ou des… des objets volants électrique ou solaire ou je… je sais qu'il y a pas mal de choses qui vont… qui sont développées en ce moment, donc voilà peut-être sur le marché public dans,

dans une dizaine d'années. Mais voilà je pense que pendant 10 ans on va vivre dans un entre deux et… des… des mises à niveau, comme Genève qui a envie de… de mettre tout d'un coup la ville à 30 kilomètre-heure mais sans proposer non plus à côté des parkings ou des choses pour que les gens puissent faire avec. Cette… des nouvelles règles… donc je pense que dans le temps, les… les avions avec le kérosène et puis… puis tout ce bruit euh c'est voué à disparaître , ça c'est ce que je pense.

Moi : **D'accord, j'avais aussi une question pour voir ça… c'est… je demande aux gens aussi s'il pense qu'il y a un retour à la normal qui est inévitable ? Et donc selon vous d'ici voilà une décennie ou plusieurs décennies on va avoir un… un entre-deux ? J'entends par retour à la normale… voilà une expansion du trafic aérien depuis ces dernières années, chaque année il y a de plus en plus de passagers, plus en plus de vols, etc…**

J. Ouais alors non je… je pense pas que ça… ça… je pense pas qu'il y aura un retour à la normale dans le sens ou ce sera expansif je pense qu'il y aura cet entre-deux ou ben là on a vu les vacances de Pâques les gens se sont rués dans les aéroports ou même en voiture mais on a besoin d'aller… d'aller voir l'autre d'aller voir dans les autres pays donc ça y aura toujours ce… ce trafic… c'est ces gens qui… ces migrations ça je… je pense que c'est propre à l'être humain.

On est des êtres grégaires donc ça… ça paraît logique… euh… mais par contre je pense qu'il y a quand même là… on voit dans les votations notamment suisses que y a le… les verts qui ont pris beaucoup beaucoup de place qu'il y a les gens qui ont une conscience écologique beaucoup plus présente et moins timide et moins honteuse comme il y a dix ans où on disait les verts toujours là à nous embêter… là je pense que les gens votent plus vert, vote plus gauche, votre plus dans ce sens-là et… et du coup ça… ça permet aussi à des des de jeunes entrepreneurs ou même des grosses boîtes de… de plancher sur des alternatives.

Je pense que c'est déjà en cours que cette pandémie fait profiter aux… à ces gens… le… de réfléchir à d'autres solutions et que là maintenant y'a plus le choix c'est plus genre un projet que… qu'on mettra après l'expansion du capital de l'entreprise. Là c'est vrai j'ai… j'ai le sentiment que les entreprises se disent vraiment là il faut qu'on soit euh avant-gardiste là-dessus et qu'on réfléchisse à tout autre chose au niveau de… du transport voilà à grande échelle.

Y'a aussi la… la ville qui s'adapte à une… une circulation douce une mobilité douce je pense que… j'avais entendu aussi une… une conseillère fédérale qui est énervée à l'idée d'enlever les vols Genève-Zurich parce que… elle voilà… elle pouvait pas se permettre de faire 6h de trajet aller-retour Genève-Zürich dans une journée quand elle a un emploi… enfin un agenda tellement important qu'on peut imaginer à quel point un conseiller fédéral et elle… elle parlait… Enfin du coup je comprends tout à fait son point de vue même si j'ai aussi cette conscience écolo mais je comprends que… on peut pas juste dire maintenant on est écolo et puis bah tous ceux qui avaient un quatre-quatre ben maintenant ils doivent se… se débrouiller du jour au lendemain et puis prendre un vélo électrique ça c'est pas possible on peut pas c'est juste qu'on va on va mettre on va nous mettre à dos tous les gens qui ont des 4-4 donc pour les inclure je pense qu'il faut pouvoir faire des entre-deux, proposer des parkings des P+R, proposer une mobilité publique moins chère, peut-être avec des… avec les CFF qui ont fait pas mal d'efforts à ce sujet-là et cette conseillère… pour parler des grands trajets, donc Genève Zurich c'est 3h de train euh… si on doit le faire sur une journée ça fait 6h dans une journée c'est énorme. Mais y a des possibilités de de faire des tunnels pour des trains à grande vitesse mais à très très grande vitesse où Genève Zurich serait possible d'être relié en 30 minutes comme avec un avion. Mais

avec une autre… je sais pas comment s'appelle cette technologie mais où les rails en fait sont… sont surélevés y a un frottement et… et ça il y a pas de… enfin bref… je sais qu'il y a des technologies ou il y a, il y a des possibilités d'avoir des transports écologiques et très performants et en Suisse on a tout à fait les capacités de le faire. Voilà… donc voilà ce que je pense.

Moi : C'est super intéressant parce que vous relevez énormément de points sur lesquels moi-même j'ai… j'ai étudié avant c'est-à-dire justement tout ce qui est développement des trains mais aussi vous parlez des entreprises qui doivent être avant-gardistes, vous parlez aussi du fait que la population commence à avoir une conscience qui est plus écologique et finalement vous parlez aussi de… du rôle de l'état que ce soit du Canton ou de la Confédération avec justement les verts qui prennent de plus de place, peut-être d'une nouvelle votation qui va être mise en place. **Est-ce que vous pensez par exemple que les votations c'est… c'est une solution, par exemple il y avait eu une initiative en 2019 je sais pas si vous vous rappelez c'était pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève, est-ce que vous pensez que des initiatives similaires pourraient se développer à l'avenir pour justement contenir un peu ce développement ?**

J. Alors je… ouais je… j'espère enfin après c'est ce qui fait que je pense en plus que d'être fière de… de mon pays je… j'ai… je pense que j'ai surtout juste de la chance d'être là où je suis j'ai… j'ai rien aucun mérite dans le fait d'être né là où je suis et c'est une des choses qui me plaît dans mon pays c'est… c'est ce fait que… c'est le fait que le peuple a un rôle énorme en fait on nous laisse euh… c'est dans notre culture de nous laisser aussi un… une parole et je pense que oui les choses elles vont dans ce sens-là de… que le peuple est un peu plus conscient que les… les grosses entreprises ne sont pas les… que la seule solution qui a aussi besoin de… de… d'avoir un regard un peu plus… j'ai… j'ai pas vraiment le… le vocabulaire je suis désolée, mais peut-être un peu plus populiste, local et avec aussi voilà de… de… qu'on ait aussi notre mot à dire sur ce que nous on vit et… dans la petite échelle et pas que de voir le grande échelle et le rendement et le…. et l'expansion à l'infini parce que tout a une limite enfin voilà. Donc je pense que de… de s'agrandir à l'infini cet aéroport puis… je ne se sait pas c'est pas la solution non plus je pense que la solution elle est vraiment dans la… la technologie. On peut nous apporter des choses euh écologiques et performantes et je pense que là maintenant le… l'aéroport et les avions et le kérozène c'est complètement has-been mais qu'on est encore, on a… on a rien d'autre pour l'instant donc on va devoir faire avec et oui il faut absolument empêcher… je crois que la Chine essayait aussi de… d'acheter pas mal de… de points comme ça d'aéroport de truc, de chose, bidule, et… et ça je pense que il faut que… que les choses elle reste un petit peu à nous oui voilà et qu'on puisse aussi avoir notre mot à dire en fait sur cette expansion-là. Je sais pas si j'ai répondu à la question en fait.

Moi : Si si merci, **par rapport au train aussi vous parlez des trains à très grande vitesse entre Genève et Zurich, est-ce que vous estimez que ça serait vraiment, on parle aujourd'hui des trajets intermodaux c'est-à-dire par exemple de prendre le train d'un point A à un point B et ensuite l'avion d'un point B à C, par exemple faire Genève Zurich en train et ensuite partir à New-York et voilà ça permettrait de réduire déjà les… les vols entre Genève et Zurich. Vous pensez que les trajets intermodaux comme vous en parlez avant, c'est… c'est une bonne solution finalement ? C'est un entre-deux ?**

J. Oui, oui… oui je pense que c'est une bonne solution après il faut, il faut toujours que… que les verts, les écolos prennent bien en compte le fait que on reste dans un monde capitaliste et stressant où on a une… une pression de… de rendement donc je… je peux tout à fait comprendre qu'une conseillère fédérale trouve aberrant de faire 6h de trajet dans une journée déjà bien chargée… euh alors que y'a des choses qui serait possible pour qu'elle… que Genève Zurich aller-retour en une journée ça fasse 1h de temps. Donc je pense que qu'il faut pas oublier ça dans les mises en place de solutions écologiques, il faut aussi qu'il y ait toujours ce confort de temps moi je suis maman. Je suis… j'ai 2 arrêts de train qui sont à égale distance de 10 minutes à pied, je me dépêche le matin j'ai un enfant donc euh… euh ça fait que les départs le matin ils sont toujours… c'est… c'est… moi je peux pas me permettre de… de courir de faire un sprint jusqu'à la gare, si j'ai pris un peu de retard donc je suis obligé de prendre ma voiture pour aller jusqu'au prochain… à la prochaine gare il y a un tout petit parking ou je peux laisser ma… ma voiture pendant 15h donc ça c'est super mais euh… mais il est très vite rempli parce qu'il y a de plus en plus de gens qui ont… qui sont au courant de ce parking-là donc je peux… je… je pars de chez moi en voiture je pose ma voiture à la gare je prends la… le train ensuite une fois que j'arrive à la gare je prends le tram et je… une fois que j'ai posé mon enfant à l'école je marche jusqu'au travail donc ça me fait 4 moyens de transport en… aussi je continue à pieds et enfin voilà je… je pense que Genève pourrait se permettre de me soulager à niveau-là, il me propose, s'ils me proposent des solutions moi je veux bien lâcher ma voiture ouais ça c'est un stresse… de… d'amende… de bouchons… de… de faire des accidents de mettre de l'essence tout ça c'est un stresse que je serais ravi de pouvoir laisser ma voiture dans le monde, mon quotidien, mais euh je… je suis pour c'est un monde plus sain et écologique bien sûr mais tout en niant une réalité de de mère célibataire euh qui a qui a un enfant qui ne peut pas se déplacer encore seule donc voilà moi je veux bien… je veux bien faire tous les efforts du monde mais j'ai pas… j'ai pas envie non plus de devoir… enfin non justement je suis pas prête à faire tous les efforts du monde justement, je veux bien faire de… des efforts mais pas que mon quotidien sans… voilà d'une moins bonne qualité j'ai pas… j'ai pas envie de me lever 1h plus tôt le matin pour ne pas… pour… pour prendre le train et puis… Alors voilà j'aimerais bien que Genève puisse me trouver des solutions que si mon bus si mon train je le… je le rate, pas que j'en ai un autre dans 55 minutes après ou voilà pour l'instant les… les… si je rate mon train ben je suis obligé de reprendre ma voiture enfin c'est plein de petites choses comme ça ou je pense que Genève *rire* pourrait lancer des… de gros appels à projets que… y'a énormément de choses à faire euh je pense beaucoup P+R… je pense que la mobilité douce, les zones 30 km/h c'est vraiment aberrant et c'est justement tout ce que j'explique c'est d'aller contre c'est… c'est ce vote vert de… de… écologique et donc l'extrême ça va pas non plus.

Fin toute… tout parti politique et extrémiste et l'écologie à l'extrême ça ne va pas non plus parce que ça… ça exclut euh énormément de gens qui n'ont pas d'autres moyens et… et qui qui devraient euh vraiment euh casser leur qualité de vie à un point tel… que ce qui serait pas juste !

C'est facile de dire si on habite aux grottes de dire bah…j'ai pas… je vois pas pourquoi les gens prennent leur voiture bah oui on est au centre-ville donc ils ont tout à disposition, moi à Versoix personnellement, oui, c'est une galère de… de venir en transports en commun, oui seule… si j'ai pas mon fils je peux le faire, avec mon fils je trouve que c'est beaucoup trop de… de… d'efforts et je prends ma voiture voilà.

Moi : Non mais c'est… c'est intéressant parce que voilà c'est peut-être à votre échelle en tant que maman le fait que il y a toujours cette problématique du temps, de rentabilité et ce qui est tout à fait normal moi le premier et ce que vous dites c'est que si on vous propose des solutions vous… vous ferez les changements nécessaires en fait et voilà vous êtes d'accord pour vous dire aussi que la problématique que vous ressentez vous, peut être attribuée par exemple à cette dame qui… du conseil fédéral, qui doit… qui devrait prendre le train 3h aller 3h retour mais en fait ça… c'est… c'est pas faisable pour elle par exemple. Et voilà c'est ça qui... qui est vraiment intéressant dans ce que vous dites.

Finalement juste des questions un peu aussi d'ordre général puisqu'on a voilà… on a discuté un peu de toutes les solutions envisageables pour éviter de retourner à une politique d'expansion de l'aéroport. **Mais il y a certaines études qui montrent aujourd'hui que tout ce qui est lié à l'aéroport et à Genève notamment ça relève beaucoup d'un domaine politique, d'un domaine de pouvoir, par exemple avec tout ce qui est entreprise internationale etc… et les gens ont le sentiment de manière générale de pas pouvoir changer les choses en fait par rapport à ça. Que pensez-vous de cette affirmation ?**

J. Alors je… je pense que l'écologie peut avoir une place dans le capitalisme qui lui ne changera pas. Oui ça c'est clair que je pense pas que… bon selon mon point de vue… la… les… pour les gens qui ont du pouvoir c'est en gros c'est l'argent qui donne l'accès au pouvoir on peut faire plein de choses quand on a de l'argent, pas que des mauvaises hein je suis pas en train de dire les gens riches sont mauvais non on peut faire justement plein de bonnes choses aussi avec… avec de l'argent donc je pense pas que ce.. ces échanges internationaux et politiques sont effectivement des… des enjeux de pouvoir de… d'ego et de… et d'argent très important. Et ça… ça ne changera certainement jamais parce qu'on a aussi ce petit défaut-là, l'être humain d'avoir besoin de ce pouvoir , et je pense que voilà ces gens-là doivent certainement beaucoup aimer leur métier… euh… mais… mais par contre je pense que les… l'écologie peut avoir un… peut être inclus au capitalisme et euh… un développement selon moi complètement aberrant de… de vouloir toujours expandre à l'infini. Mais… mais si… s'ils injectent de l'argent je… je sais que les américains ils sont en train de faire ça je sais qu'il y a les Allemands aussi qui sont en train de faire ça, ils sont en train d'injecter des… de l'argent dans des projets de transports écologiques, je crois solaire surtout et qui serait, en fait, à disposition du… du public donc pour… ce serait pas uniquement pour les riches qui vont d'un toit de… d'une maison à un autre ce serait vraiment pour tout le monde comme ces idées du Google car moi ce qui me fend le cœur parce que j'adore conduire mais… que l'ordinateur conduise à notre place ça me dérangerait mais ce serait aussi une autre possibilité euh… et… et je pense que c'est possible de faire des avions qui… qui pollueraient moins le… au niveau atmosphérique. Au niveau sonore euh… qui serait écologique je pense que… au jour d'aujourd'hui il y a assez de gens intelligents, il y a assez de gens qui ont justement de… de quoi financer des projets comme ça et assez de jeunes motivés pour pouvoir… je suis certaine que c'est possible de le faire enfin voilà.

Euh déjà aujourd'hui c'est… y'a… y'a déjà des gens qui ont réfléchi à ça il y a déjà des projets qui… qui sont en laboratoire et… et voilà. Donc du coup oui je pense que c'est possible de continuer à avoir tous ces échanges internationaux politiques et monétaires… enfin… et… et de… et d'avoir une mobilité écologique en même temps. Même à l'international, tout ça c'est… je suis sûre et certaine que c'est possible ! Maintenant il y a un enjeu du pétrole , c'est ça le problème, c'est que il faut le vendre ce pétrole donc bon… donc voilà… peut-être qu'un mix

des deux c'est aussi sage, enfin dans les nouvelles énergies, on voit aussi que de mettre tous ses œufs dans le même panier ça va pas, donc peut-être essayer de… de continuer un peu avec l'essence, un peu avec l'électricité, un peu avec l'hydraulique, un peu avec le solaire, si on si on mixe un peu les possibilités, on épuise moins des ressources et on peut aussi être rentable et avoir du rendement voilà. Mais je suis pas ingénieur donc je crois que c'est possible mais…

Moi : Je ne le suis pas moi non plus.

rire

Moi : **OK, il reste juste deux petites questions, une qui… aussi basée sur certaines études qui montrent que vivre près d'un aéroport ça offre une multitude d'opportunités que ce soit en termes d'emplois, de transports publics, tout ce qui est commerces et qui aurait un effet compensatoire vis-à-vis des nuisances, quel est votre avis… quel est votre opinion par rapport à ça ? Bon alors est-ce que déjà vous vous sentez concernée par cette question ?**

J. Non alors absolument pas, ou pas du tout, non pas du tout, du tout, et puis euh là en plus moi je suis vraiment dans le quartier de la ****** et je… quand je suis arrivée je crois que y'a eu une Migros qui a été construite mais avant ces gens-là n'avaient absolument rien à… à 10 minutes de marche autour de… donc je vois pas trop comment ça peut être compensé. Y'avait que des bus, il y avait même pas de trains, enfin bon c'est… je… je crois pas non, je… voilà je le vois pas dans mon chez moi, je le vois pas non.

Moi : **Pas de problème, vous savez… je sais pas si vous êtes au courant GA s'est engagé… voilà… à mettre certaines politiques d'insonorisation des… des bâtiments qui sont autour de l'aéroport. Vous pensez… qu'est-ce que vous pensez de cette politique d'insonorisation de la part de Genève Aéroport ?**

J. Ah ben je pense qu'en attendant qu'on trouve d'autres technologies ben c'est certainement utile après je ne sais pas les tenants, les aboutissants, je sais pas si la… je… je… non j'ai pas entendu parlé de ça déjà. Bah honnêtement je pensais que ça se faisait d'office un peu comme les… quand on construit des autoroutes, on… ils s'engagent en fait euh à payer les frais c'est ça… à peu près ça ?

Moi : Oui.

J. Ah okay, oui bah je pense que ça… c'est… c'est une bonne chose je pense qu'il devrait aussi essayer de s'engager à… à trouver une autre solution plus technologique en fait tout simplement de… de virer certains avions à kérozène et puis à moteur et c'est de trouver autre chose mais en attendant voilà c'est ce que je dis c'est qu'en attendant que les choses arrivent ça… ça se fait pas en deux ans ça… ça va se faire sur des dizaines d'années, des décennies, comme vous le disiez… Oui c'est bien donc on attendant, oui je pense que c'est très important que l'aéroport s'engage à faire ça ouais, je pense que c'est une bonne chose mais moi, pour moi ils vont rien pouvoir faire … pour moi… parce que je suis pas aux abords de l'aéroport je suis juste sur la ligne d'atterrissage en fait donc à moins de me mettre une cloche en dessous de mon immeuble y a pas de possibilité pour moi mais voilà c'est pas grave j'ai une belle vue sur le lac au moins ça compense… c'est ça ouais… ça… ça compense plus que les soi-disant commerces ou opportunités.

Moi : **C'est vrai… très bien… eh bien voilà est-ce que vous avez des remarques, des points sur lesquels vous souhaiterez revenir ou même me poser des questions directement, moi j'ai… j'ai tout ce qu'il me fallait c'était super intéressant en tout cas merci à nouveau.**

J. Ben merci à vous… non ben je… j'aimerais juste savoir si c'est possible en fait d'avoir un retour sur sur votre… votre travail tout simplement…. c'est effectivement un sujet très intéressant et puis parce que bon je sais pas… est ce que je pourrais… je serais intéressée de… de connaître votre étude en fait voilà.

Moi : D'accord bah écoutez oui avec plaisir là pour le moment… comme je l'ai dit je suis vraiment dans la première partie de mon étude je suis en train de mener les entretiens pour finir la première partie voilà c'est… c'est juste pour montrer que l'aéroport à un effet sur… sur la population genevoise environnante à ce dernier et ensuite je vais me diriger vers toutes les entreprises vers même l'OMS ou d'autres organisations internationales pour voir comment eux ils vont peut-être changer leur politique et à partir de là se… se dire bon il y aura peut-être moins de vols de business peut-être y'en aura plus et ensuite dès que j'aurai fini mon travail avec plaisir je vous l'enverrai.

J. Ça me ferait vraiment plaisir ça serait très intéressant.

Moi : J'espère ça sera fini d'ici cet été il faut…

J. Ohh bah là c'est… c'est… c'est vous qui savez prenez votre temps, voilà c'est très intéressant votre… votre sujet et bon je pense que c'est tout à fait d'actualité je me demande bien effectivement qu'est-ce que les… les… l'OMS et autres entreprises auront à dire tout ça enfin

Moi : Ça me fait très plaisir que vous soyez intéressée en tout cas et puis bah je demanderais…

J. Vous passerez le message à ma collègue quand ça sera prêt… bon… ben merci en tout cas de… de m'avoir écoutée.

Moi : Merci pour votre disponibilité surtout et c'était vraiment très intéressant merci beaucoup.

J. Merci à vous, alors je vous souhaite une bonne journée.

Moi : Bon week-end merci.

11.10.3 Enquêtée 4 et Enquêté 5

Moi : Alors brièvement je vais me présenter donc je m'appelle Jérémy j'ai 25 ans je suis actuellement étudiant à l'université de Genève je fais mon master en sciences de l'environnement et dans le cadre de mon master je réalise un mémoire qui discute des alternatives à l'avion et donc mon travail s'organise en deux parties distinctes une première partie ou je discute des… des effets que l'aéroport de Genève a sur la population environnante à ce dernier, que ce soit en termes de pollution atmosphérique sonore ou même visuelle et ensuite… raison pour laquelle d'ailleurs on s'entretient ce soir et merci à nouveau. Et ensuite une 2ème partie où je vais essayer de discuter de toutes les alternatives, où je vais m'entretenir aussi avec certaines entreprises, voir s'ils ont repensé leur façon de voyager, est-ce qu'ils vont repenser leur façon de voyager à l'avenir, en termes de visioconférence, télétravail ou bien même le changement des… des comportements de manière générale donc c'est à peu près ça mon travail. Okay et je sais pas si vous voulez aussi vous présenter brièvement.

J. Alors… alors ouais bien volontiers donc moi Jean K. j'ai 64 ans je vie à Genève je suis employé de banque et je moi personnellement j'habite Meyrin depuis 1992, à toi Florence.

F. Voilà alors bah moi je m'appelle Florence K. donc moi je travaille à Meyrin donc je suis réceptionniste dans un centre sportif euh… donc ça va faire 15 ans que j'y suis voilà ouais début mai 15 ans avant ça je… j'ai travaillé 18 ans dans la banque euh… j'ai toujours vécu à Meyrin donc voilà moi j'ai connu que ça et actuellement je vais au travail enfin actuellement depuis pas mal d'années d'ailleurs je… je vais à vélo voilà pour éviter de prendre la voiture.

Moi : D'accord merci beaucoup en tout cas… mes questions elles s'organisent de la manière suivante il y a vraiment une partie un peu plus introduction générale comme on est en train de faire maintenant ensuite une… une période qui est avant le covid et c'est très bien parce que ça fait beaucoup de temps que vous avez vous habitez à Meyrin donc j'imagine que vous avez pu voir une évolution et ensuite une… une 3ème partie où là c'est vraiment la période pendant la pandémie qu'est-ce qui a changé et finalement des questions un peu d'ordre général. **OK donc pour la première question vous avez déjà répondu c'est parfait… et si vous deviez caractériser l'évolution du trafic aérien durant ces dernières années qu'est-ce que vous diriez ?**

F. Alors personnellement c'est vrai que ces dernières années on a quand même ça… enfin moi personnellement j'ai senti quand même une… une évolution du trafic aérien ça c'est clair euh maintenant depuis le… le covid, ça a été… ça a été le jour et la nuit voilà.

J. Ah d'accord bon pour ma part j'ai… honnêtement… j'ai pas trop senti si y'avait une évolution, y'avait une augmentation du trafic, on est passé de presque rien à presque tout… bon j'ai aussi commencé ma vie professionnelle comme transitaire à l'aéroport donc je… mais j'étais un peu habitué un peu aux avions. Le trafic a augmenté mais je… j'ai pas ressenti que… on va dire dans les 20 dernières années que le trafic a doublé, alors qu'il a certainement… alors qu'il a certainement doublé quoi, mais ça me… ça m'a pas plus dérangé que ça.

Moi : D'accord c'est très intéressant voilà **après pour une période covid il y a la… l'ordonnance sur la protection contre le bruit et l'ordonnance sur la protection de l'air qui montre que l'aéroport de Genève est un élément non négligeable en termes de pollution atmosphérique et sonore et quelles sont justement les… les conséquences directes pour vous de cette pollution ?**

J. Sonore ?

Moi : Oui sonore ou atmosphérique si vous la ressentez aussi ou même visuelle…

J. Ouais euh alors pour ma part la pollution sonore alors effectivement avec le covid elle a pratiquement disparu en tout cas dans… dans la première partie tout ce qui était l'année dernière euh… nous on habite à Meyrin à champs-fréchets donc vraiment tout en bas à hauteur… je pense que tu connais vers la… la même ligne que la… que la piscine de Meyrin.

Moi : Je vois tout à fait.

J. Voilà donc si tu veux on n'est pas en première ligne pour le bruit alors forcément on entend certaines fois les avions décoller le matin surtout en fonction de… que… la fenêtre ouverte en fonction du vent euh de face à 5h30, 6h00 on entendait les premiers avions décoller bah c'est pas quelque chose qui est journalier quoi autrement on habite bon bah t'entends les avions quand ils sont… quand ils vont côté Jura… qui passe par-dessus ils vont direction du Jura bon bah t'entends un peu les avions mais franchement pas plus que ça je pense pas plus qu'un autre endroit à Genève quoi.

Disons qu'il y a sur l'axe de l'aéroport donc question pollution sonore où on habite ça dérange pas par contre on a euh… on a repris maintenant, mais c'est à mon beau-père, il avait un petit jardin le… ce qu'on a appelle les jardins familiaux je sais pas si tu vois ce que c'est ?

Moi : Oui oui je vois tout à fait.

J. Voilà ben nous on a justement un jardin familial qui est juste à côté de la piste hein, qui est à côté de la piste vers…

F. Vers l'aéroport privé

J. Vers l'aviation légère et on est vraiment bon bah tout près… c'est alors là c'est vrai que là on a senti quand même une… une grande différence très grande mais très grande hein.

F. C'est-à-dire quand… quand il y a eu des vols qui ont repris quelques vols qui ont repris je dirais vers la fin de l'été on était surpris parce qu'on était vraiment on n'entendait plus rien on était tellement habitué au calme et ça nous a surpris donc c'est là que… enfin moi personnellement j'ai pris conscience du bruit qu'il y avait avant.

J. Ouais alors ouais alors euh comme toujours c'est des… c'est des bruits que tu intègres et puis quand tu passes ton week-end là-bas t'entends pas tous les avions décoller alors certains t'entends un peu plus fort, d'autre tu entends pas parce que t'es pris dans tes activités mais je reconnais que pendant la pandémie on a vraiment senti qu'il y avait une très très grande différence quoi ça c'est clair il y a plus d'avions donc…

Moi : Donc vous avez vraiment… voilà… quand vous étiez au jardin familial vous avez vraiment eu le sentiment que ça existait et que ça a pu un peu s'estomper pendant la pandémie si je comprends bien.

J. Ouais alors là… là carrément même défendre d'avion vous disais attends mais c'est… c'est bizarre on entend y'a même pas un avion c'est-à-dire qu'il y a plus un seul avion qui décolle au tout début de la pandémie on va dire il y a une année au mois d'avril y'a une année avril mais là… on s'est dit là… ça soit vrai… c'est là qu'on a vu quand même une très grande différence ouais.

Moi : C'est… c'est intéressant.

F. Par contre alors moi j'ai pas constaté une différence du point de vue pollution de l'air, tu parlais pollution sonore mais pollution de l'air honnêtement moi ça m'a pas frappée, pas trop touchée.

J. On sent pas trop franchement… c'est assez rare, il faut vraiment qu'il y ait un vent très fort qui pousse le kérozène de notre côté mais non personnelment j'ai l'impression que c'est plus les… les gens qui habitent dans l'axe de l'aéroport, qui sont côté Vernier ou côté Bellevue qui doivent plus sentir la pollution que nous quoi.

Moi : D'accord si vous la sentez pas c'est… bah tant mieux d'un côté.

J. Ah ouais heureusement.

Moi : **Et sinon est-ce que vous pensez que cette pollution sonore elle a un impact sur votre santé ? On a parlé un petit peu de pollution sonore que ce soit en termes de stress, anxiété ou d'énervement.**

J. Non non non moi ça m'a jamais trop… non non parce qu'il est fini le bruit… c'est t'entends un avion décoller bon ça dure… ça dure 30 secondes puis c'est fini quoi.

F. Mais je pense que c'est une habitude ouais moi je voulais dire j'ai… j'ai 55 ans voilà j'ai… j'ai vécu 55 ans avec les avions donc c'est comme quelqu'un qui habite près d'une gare il entendra tu t'habitues je pense.

J. C'est… ça c'est paradoxal c'est… c'est pas un bruit que t'as vraiment sur ta tête. Je pense que les gens qui sont vraiment dans l'axe, qui ont les avions qui passent au-dessus de leur tête alors ça c'est horrible.

Moi : D'accord.

J. C'est… habiter du côté de Vernier où nous on a des amis qui habitent à Bellevue ou à Genthod, bah quand y'a un avion qui atterrit, il passe sur ta tête hein donc là t'entends tout. Nous à Meyrin c'est vrai que c'est un peu décalé de l'axe donc ouais t'entends le bruit des avions oui mais comme d'autres entendent le bruit des trains, ou t'entends le bruit de la circulation mais c'est pas quelque chose qui… qui m'a… m'a empêché de dormir ou qui m'a posé des…

F. Si je peux juste te raconter une petite histoire on a un fils qui a 27 ans quand il était évidemment beaucoup plus jeune il faisait du foot et euh… il a eu fait des matchs à Vernier…

Moi : Oui je vois tout à fait.

F. Voilà et les… les avions passent toujours juste au-dessus du terrain de foot et ça… et ça… ça nous avait… ça nous avait surpris à ce qu'on entend… on entendait… je me souviens qu'on s'était fait la réflexion on entendait beaucoup plus l'avion que nous ou jardin ou ici où on habite… ouais vraiment dans un couloir, dans le couloir… vraiment dans l'axe ouais.

Moi : **Merci pour cette anecdote et par rapport à la pollution atmosphérique vous m'avez dit que justement elle est pas forcément perceptible mais est-ce que vous pensez que ça peut avoir un effet sur le long terme sur votre santé ou pas du tout ?**

J. Alors oui c'est clair que personnellement je pense que la pollution atmosphérique de toute façon ça peut qu'impacter notre santé, à la rigueur on pourrait même dire comment on fait

encore pour être encore vivant parce que… non je plaisante un peu mais bon quand on voit… bon moi j'ai fait du vélo moteur quand t'es en ville quand tu te déplaces t'as quand même les gaz d'échappement oui alors c'est vrai on l'a sens… en fin de compte pour moi la pollution tu l'as sens pas tellement sauf quand tu sens le kérozène ou les gaz d'échappement d'une voiture.

F. Alors ce que tu dis là c'est très intéressant parce que euh donc moi je descends rarement en ville Jérémy quand je descends en ville je sens la pollution. Je quitte Meyrin je descends en ville euh et ça me dérange alors ça c'est vrai je peux dire je le dis ça me dérange voilà. Mais à Meyrin je sens rien.

Moi : OK ouais c'est vrai que c'est super intéressant. Alors maintenant plus des questions qui concernent plus la… la pandémie en elle-même enfin la période de la pandémie. **Selon vous quel a été le l'effet de la pandémie sur le secteur aéronautique ?**

J. Alors pour moi ça a carrément été catastrophique en tout cas pour ce secteur… ben je pense… je pense qu'on se rend pas compte de… des dégâts que ça a causé quoi c'est du jour au lendemain on va dire pratiquement toute une… toute une activité qui s'arrête donc pour moi oui grosse catastrophe en tout cas pour… pour ce secteur tu vois là après on verra quand ils vont se rétablir hein… mais je pense… non pour moi ouais un impact très très très fort quoi je pense c'est une des… une des activités économiques pour moi je pense qui a le plus souffert parmi une des activités économiques à avoir le plus souffert.

F. Parce que ça touche plusieurs secteurs de… de travail.

J. Ouais mais il y a plus d'avions, les gens se sont habitués à se déplacer en avion, aller en vacances en avion, enfin pas tout le monde, mais beaucoup voilà donc je pense là pour moi ce serait très fort là… les conséquences.

Moi : **Et comme on avait déjà un peu brièvement parlé mais de quelle manière vous avez perçu cette diminution du trafic ? Si vous l'avez perçue.**

J. Alors nous c'était comme on le disait au préalable, c'est… on a vu essentiellement… en fin de compte où on l'a le plus remarquée c'est au… c'est au jardin on entendait plus de bruit quoi là on a vraiment aperçu qu'il y'avait une forte diminution. Pour notre activité… pour… pour nous… point de vue loisirs, on prend pas non plus l'avion toutes les 5 minutes donc ça ne nous a pas changé notre vie personnelle à… à ce niveau-là. Non c'était uniquement vraiment au jardin là on a vraiment perçu d'une manière significative qui avait plus d'avions quoi vraiment là… là c'était très net.

Moi : D'accord et justement par rapport au jardin avant la pandémie vous… vous avez pas vraiment l'impression que ça dérangeait c'est après la pandémie que vous vous êtes dit « ah en fait c'est… il y a vraiment une grosse différence »

F. Oui bon il faut savoir aussi que les décollages et les atterrissages, il y a des tranches horaires c'est un bruit qui est… qui est pas continu du matin jusqu'au soir.

J. Ouais c'est vrai que c'est pas voilà… c'est pas New-York non plus .

F. Il y a des moments ou des périodes dans l'année par exemple en été il y a peut-être un peu plus d'avions mais euh… ouais c'est pas continue continue hein.

Moi : D'accord.

J. Par exemple y'a des euh le dimanche ou le samedi des fois… des fois y'a entre 5 et 6 peut-être plusieurs avions qui passent de manière rapprochée on dit ouais ça s'arrête pas quoi puis après des fois on entend pas donc c'est pas… c'est pas un bruit non-stop on va dire de 8h du matin jusqu'à 20h00 le soir ou y'a toutes les minutes un bruit quoi.

Moi : Ouais tout à fait hein ça c'est… c'est sûr.

J. Et puis je pense qu'il y a beaucoup d'avions qui décollent… qu'on les entend même pas parce que… tu les entends plus parce que… on les entend plus parce qu'on les a intégrés , parce qu'on travaille, parce qu'on discute, parce qu'on fait des choses y'a vraiment l'avion qui… il y en a certains qui font plus de bruit ou des avions qui sont un peu plus gros quoique… mais voilà.

F. Mais je répète, ça nous a… ça nous empêche pas d'avoir une discussion par exemple quand on est au jardin, contrairement à si on se trouve dans l'axe de décollage ou d'atterrissage où là tu dois arrêter de parler parce que tu… tu t'entends pas ouais…

J. Ouais c'est vrai ça. C'est rare quand même pendant une discussion qu'on doive s'arrêter de parler ce… c'est extrêmement rare quoi.

F. Faut vraiment que ce soit un gros porteur je pense.

Moi : **Ouais d'accord et vous m'avez parlé aussi du fait que voilà c'était catastrophique économiquement parlant pour l'aéroport de Genève vous pensez que… quel rôle il joue l'aéroport de Genève ?**

J. Alors moi je pense que l'aéroport de Genève joue un rôle essentiel en tout cas pour l'activité économique ça c'est clair. En tout cas pour son développement à partir des années 50 – 60 qu'avec… avec l'ONU déjà donc avec les nations unies et puis tout ce qui… les autres… toutes les autres fils onusiennes et ça permet aussi... t'as comme la Suisse… bah la chance de pas être trop impacté par la seconde guerre mondiale il y a beaucoup de sociétés qui sont venues s'installer ensuite dans les années 50 donc… donc l'aéroport permet… permet quand même le développement d'une activité économique. Et puis je pense c'est ce qui a permis entre autres un certain nombre d'autres éléments, mais je pense c'était un élément qui a permis à Genève de se développer.

Moi : Merci beaucoup pour cette réponse ouais c'est vrai que… il joue un rôle important ici à Genève l'aéroport.

J. Et puis surtout que l'aéroport de Genève quand on compare quand on regarde… avec d'autres aéroports c'est vrai que… c'est un aéroport il est… bon maintenant c'est plus d'actualité… vraiment bah… c'est plus à la mode mais en fin de compte il y avait à l'époque… il était pas près de la ville mais on est près de la ville voilà je veux dire quelqu'un à l'époque qui… il prenait… prenait son taxi au centre-ville en un quart d'heure après il est à l'aéroport oui maintenant c'est plus le cas quoi mais il est proche de la ville donc il offre pas mal de possibilités alors bon maintenant… effectivement c'est un peu moins… un peu moins d'actualité… effectivement.

Moi : Oui c'est un aéroport qui est très urbain.

J. Il est devenu urbain… on a eu l'occasion de voir comment c'était Meyrin dans les années 50, 60 où… quand ils ont… quand ils ont construit la piste de cointrin dans les années 20 c'était… c'était la campagne totale

F. On a de la chance qui a… qui a… qu'il y a qu'une piste hein tu regardes Zürich je sais pas combien des pistes ils ont…

J. Ils ont deux pistes, c'est rare les aéroports avec trois pistes.

Moi : Oui c'est vrai que… ouais on a une seule piste effectivement. **Et vous m'avez parlé justement de quand vous êtes au jardin etc… avec très peu de vols et dans quelle mesure selon vous cette situation avec peu de vols par jour elle pourrait durer ou pas ?**

J. Écoutez euh j'ai envie de dire égoïstement moins y'en a mieux on se porte je vais te dire… ouais après je suis un peu partagé parce que c'est pas quelque chose qui me…. qui me traumatise quoi je veux dire entendre au jardin dans une après-midi 4… 4 fois le bruit d'un gros avion qui décolle et puis bon les 20 autres je les entends même pas ou à peine euh je pense pas que ça va… ça m'a… personnellement je suis… je suis pas trop sensible à ça quoi non moi c'est comme tout le monde si maintenant le trafic augmente et qu'il est de plus en plus bruyant je reconnais que là ça pourrait être gênant voire… donc je voulais des fois… nous on est partagé ouais. C'est un peu voilà on a vu avec le covid y'a plus de bruit donc c'est très bien alors franchement j'applaudis à 2 mains pas pour le covid mais comme il y a moins d'avion ce calme était très très appréciable mais si l'activité reprend je sais pas… je vais pas me dire zut ça repart, j'ai vu des reportages des gens qui habitaient vraiment dans l'axe qui pouvait plus aller dans leur jardin en temps normal et puis la qui pouvaient plus profiter pleinement de leur journée parce qu'ils entendaient plus le bruit d'avion alors pour eux effectivement c'est quelque chose… pour nous c'est… c'était pour nous personnellement c'était beaucoup plus que gérable quoi on est d'accord .

F. Je pense qu'on serait pas restés habiter à Meyrin si vraiment ça nous dérange…

J. Non mais je dis au jardin si c'est pour faire ta grillade et puis toutes les 30 secondes t'as un avion qui te passe sur la tête tu dis non je vais ailleurs… je… t'apprécie pas quoi.

Moi : Okay bah écoutez ça c'est… c'est très bien pour moi parce que pour le moment j'ai vraiment eu des personnes qui étaient plus situées dans le couloir comme vous m'en parlez par exemple au stade à Vernier et là justement pour eux c'est… c'est des nuisances qui sont lourdes au bout d'un moment mais c'est très intéressant aussi d'avoir un point de vue de personnes qui sont proches de l'aéroport mais qui sont pas forcément touchées, qui ont pas vraiment le sentiment que c'est… ça a un effet sur eux.

J. C'est un peu ça, beaucoup de gens pensent que Meyrin… ça… ça veut dire aéroport, qu'on est extrêmement impacté mais en fin de compte malgré… comme je disais d'avoir des amis qui habitent du côté de Bellevue et Genthod moi-même qui ai vécu longtemps au Lignon j'avais des amis qui habitent à Vernier, donc vraiment dans Vernier dans… dans le village de… de Vernier bah je peux te dire que quand t'étais chez eux et puis avec les fenêtres ouvertes en été bah chaque fois qu'il y a un avion qui arrivait… parce que l'avion il est peut-être à 300 mètres euh… non je dis franchement là il fallait arrêter de parler complètement quoi… puis je me suis dit vrai… c'est vrai qu'à Vernier… et je connaissais un monsieur qui habitait à Vernier dans le design construit des nouveaux immeubles dans les années euh courant des années septante qui était vraiment dans l'axe alors qu'on était chez lui qui a carrément… tu disais je peux pas vivre là-dedans… alors vraiment dans l'axe… c'est terrible !

Moi : Ouais une dernière partie qui concerne plus de questions assez générales donc je sais pas si ça vous touche forcément mais **il y a certaines études qui montrent que… le… tout ce qui est lié à l'aéronautique et aux aéroports de manière générale c'est… ça relève plus d'un domaine politique et les gens ont le sentiment de ne pas forcément pouvoir y changer quelque chose est ce que vous partagez cet avis ou pas du tout ?**

J. J'ai pas trop bien compris la question donc euh l'activité d'aviation est plus politique ?

Moi : Voilà en soit politique, économique, ce serait plus de dire que les gens qui sont touchés par ça en fait par l'activité de l'aéroport ils ont le sentiment qu'ils peuvent pas changer les choses parce que ça relève vraiment domaine politique.

J. Ah d'accord oui alors effectivement c'est un peu… effectivement les… les gens qui sont fortement impactés par l'aéroport euh bon j'ai… j'ai d'abord… j'ai presque envie de dire une chose une personne qui a hérité de sa villa qui était dans l'axe et puis la villa a été construite avant l'aéroport en première place c'est 1920, 1930 j'pense toute personne qui va habiter… qui accepte d'habiter proche de l'aéroport… il doit accepter les nuisances quoi pas accepter les nuisances disons il sait qu'il y a des nuisances donc il devrait pas en être surpris ! Maintenant effectivement par rapport à l'activité économique pour Genève et ses environs elle est quand même importante alors après… après on mettra dans la balance l'intérêt général économique de chacun et puis euh voilà donc c'est clair que les gens qui sont dans la zone ils sont fortement impactés ils se retrouvent face à eux avec toute l'économie avec voilà et donc pour moi… Non pour moi c'est clairement un problème politique quoi.

F. Pour toi c'est politique ?

J. Bah c'est un problème politique tu peux changer ça par la politique, mais y'a aussi des rapports politiques qui… ils font ce qu'ils veulent en développement de l'aéroport ou le garder tel quel quoi.

Moi : Okay si vous avez un avis nuancé vous pouvez en faire part aussi.

F. Ouais moi je pense que c'est aussi économique.

J. Ouais… ouais… ouais, économique et politique oui.

F. Je veux dire supprime l'aéroport de Genève qu'est-ce qu'on aura ? Rien que par exemple pour… pour livrer la marchandise à Genève tu fais quoi ? ça va être la route qui va être utilisée… c'est… quoi va être utilisé ? Donc tu vois un peu…

J. Ça m'étonnerait qu'il y ait beaucoup de fret.

Moi : C'est… c'est très bien aussi d'avoir des avis partagés j'ai eu aussi un autre couple qui… qui avait des avis partagés c'est toujours très intéressant mais **en tout cas vous êtes assez d'accords pour vous dire qu'il y a vraiment une relation de pouvoir qui est un peu derrière l'aéroport de Genève finalement ?**

F. Oui oui.

J. Ouais ouais ouais, oui c'est clair ouais.

Moi : D'accord sinon je voulais juste dire une chose aussi par rapport à… à moi-même, déjà on a fini la plupart des questions, c'est que moi je suis étudiant et je travaille aussi à l'aéroport de

Genève en fait c'est une chose que je ne dis pas au début de… parce que sinon ça peut influencer l'avis des personnes. Je travaille aux litiges bagages chez Swissport donc voilà j'ai aussi une bonne connaissance de l'aéroport j'ai toujours été passionné d'aviation etc moi c'est… c'est vraiment une étude pour voir si ça dérange les gens ou pas finalement et d'avoir votre avis aussi qui est relativement nuancé ça peut ça… ça m'aide beaucoup dans ma recherche donc ça je vous en remercie et voilà c'est pas de jeter la pierre sur l'aéroport ou quoi que ce soit.

F. C'est ça... oui oui…

J. Ouais ouais… non… non pas du tout le sujet… tout à fait quoi je pense pas… bon il y a beaucoup de gens qui sont peut-être contre l'aéroport, ils sont contre, bon il y en a qui veulent des améliorations d'autres ils veulent pratiquement l'éliminer bon voilà après pour les extrêmes… les extrêmes sont jamais bonnes conseillères quoi de toute façon… l'aéroport sera fermé peut-être… que peut-être aussi avec le covid la… peut-être l'activité va quand même fortement diminuer, voilà… franchement diminué, avant que ça revienne comme c'était avant covid je pense qu'il y aura beaucoup de… beaucoup d'années, beaucoup d'années… peut-être inconsciemment les gens aussi ont pris conscience que le petit week-end EasyJet à 60 francs peut-être que… ils pourraient s'en passer quoi voilà ou peutêtre qu'au lieu d'en faire trois par année ils peuvent en faire qu'un tu… voilà quoi. Voilà après peut-être chaque personne personnellement on va essayer de… de changer ouais, changer ses habitudes, de voir qu'il est pas mort parce qu'il a pas fait tous les 3 mois son petit week-end à Barcelone ou je sais où quoi, après faut voir comment… les… comment les choses vont évoluer ouais. C'est… puis finalement espérer que la technique et la technologie, on parle de plus en plus de techniques avancées, c'est pas encore pour demain… mais on parle de plus en plus de comment… de moteur électrique , de l'avion électrique, là évidemment c'est bon pour demain, mais le jour il y aura moins d'avions bruyants et plus d'avions électriques peut-être ça…

F. Bon ce que je veux moi j'aimerais dire aussi c'est que quand on a un problème dans la vie tout le monde a beaucoup de volonté pour les choses tu vois pour améliorer ou pour voilà mais ce qui me fait peur c'est que quand gentiment les choses vont reprendre on risque quand même de… de revenir comme on était à 2019 voilà.

Moi : Effectivement

J. Comme on dit, les bonnes… les bonnes habitudes se perdent vite et les mauvaises reviennent au galop. Mais avant… mais bon il faut voir quoi, pour l'instant on est en pleine pandémie on aura la réponse d'ici un ou deux ans quoi, en fin de compte je dirais qu'en tant que… qu'en tant que Genevois… on peut pas se plaindre donc on peut… on est peut-être privilégié dans le coté… de dire qu'on a un aéroport qui est quand même à proximité et… et c'est quand même agréable d'avoir un avion tout près quoi si on regarde égoïstement que ça, que son bourillon, bah franchement je trouve… je… personnellement je suis comme assez content d'avoir un aéroport à Genève c'est pas quelque chose que disons d'emblée c'est ça après quelque chose que je voudrais fermer ou… le voir disparaître.

Moi : Moi aussi je le cache pas mais… et vous avez dit quelque chose de très intéressant aussi par rapport au fait que il y a peut-être un retour à la normale qui est inévitable par rapport à nos mauvaises habitudes entre guillemets ça serait… c'est justement ce que j'essaie de savoir est-ce qu'il va y avoir un retour à la normale dans 5, 10, 15 ans ou finalement est-ce que vraiment les… les gens, les entreprises, les sociétés vont changer leur façon de… de voyager ou pas.

J. Alors je pense personnellement… je pense que beaucoup de sociétés vont changer leurs habitudes tout simplement parce qu'elles sont… elles sont plus visibles que… que le simple citoyen et puis que… peut-être à se faire montrer du doigt en disant que… continuer à faire des vols en avion pour aller à Paris ou pour aller à…au Luxembourg car pour faire des vols on va dire qu'on peut faire 2, 3h au 4h maximum en train… euh… peut-être ils vont peut-être changer leur méthode de voyager : vidéoconférence... Peut-être aussi avec le covid… des petites choses après… des petites choses qui vont… ils vont changer. Maintenant pour le citoyen lambda bah évidemment celui qui faisait des vols EasyJet… qui… qui faisait que ça je pense qu'il rêve que ça reparte. Et puis comme nous comme on faisait très peu ça nous manque plus que ça hein… je vais te dire ça c'est un peu ça le problème c'est que chaque personne en fonction de comment il utilisait cet aéroport ben forcément chacun perçoit la chose différemment quoi.

Moi : **Exactement et vous m'avez parlé des trains, est-ce que pour vous ça pourrait être une alternative envisageable si on développe… ?**

J. Alors moi personnellement je vais te dire… nous on… nous on adore, on le prend pas souvent mais… mais bon on a bien voyagé en train quand on a l'occasion bah de se faire un petit tour en Suisse là… là… des fois avec les communes tu peux acheter un billet pour 40 francs et puis ça permet d'aller de gauche à droite ça pendant une journée c'est vrai qu'on est pas des grands utilisateurs de train mais on sait qu'on aime bien aller en train quoi moi ça me gêne pas d'être dans un train. Le problème qu'il y'a c'est que le train bon… là ça a rien à voir avec l'avion, mais le train… le train coûte cher et puis des fois tu prends plus facilement ta voiture ben voilà…

Moi : D'accord

J. ça c'est un peu ça le problème mais bon l'alternative du train peut… Mais bon si c'est aussi pour euh… quand on voit qu'il faut payer 55 francs pour faire Genève Lausanne aller-retour bon parce que je pense que le travail faire quoi tu te dis tu paies 60 francs pour aller… pour aller en Grèce avec EasyJet depuis 55 francs pour faire l'aller-retour Genève Lausanne quoi

Moi : Cette problématique que vous soulignez par rapport au fait que les trains coûtent cher donc vous prenez l'exemple de la voiture, ça peut être attribuable aussi à l'avion les trains coûtent cher donc on prend l'avion…

J. C'est… ouais c'est-à-dire que nous aussi on prend l'avion… c'est parce qu'on peut pas se déplacer.

Moi : Non mais je disais pas par rapport à vous directement mais de manière générale moi par exemple…

J. Ouais… ouais alors après bon aussi le… l'avion amène quelque chose, voyager en train et quelques fois… 4h, 5h bon ça va mais suivant la distance qu'on fait c'est vrai que l'avion… l'avion est quand même beaucoup plus pratique hein je vais te dire si tu veux aller à Athènes en train en… en avion t'y es en 3h30. Tu vas aller en train bon… je pense qu'on en a bien pour une journée quoi.

Moi : Exactement ouais, j'imagine… en tout cas ouais. Très bien alors je sais pas s'il y a vous avez des remarques ou des points sur lesquels vous souhaiteriez revenir ou si vous voulez vous-mêmes poser des questions.

J. Écoute on a répondu le plus sincèrement possible… Alors c'est vrai que des fois, on est toujours surpris en habitant Meyrin, on a déjà l'impression que les gens qui habitent à Meyrin des fois il faut… ils sont fous ou ils disent pas la vérité parce qu'ils sont près de l'aéroport. En fin de compte quand j'avais 36 ans c'est vrai que j'avais aussi mon… l'impression dans ma tête « ouais Meyin » c'est les avions non mais en fin de compte je suis pas persuadée que c'est un endroit où… où l'aviation… l'endroit est plus dérangeant donc c'est vrai que pour nous la… la relation avec la l'aéroport elle est… elle est différente quoi.

Moi : D'accord.

J. Nous en fin de compte on n'est pas trop dérangé par le bruit par contre on apprécie sa proximité bah quand tu pars en vacances en 1/4 d'heure tu y es, quand tu rentres le soir ben là je veux dire quelqu'un vient te chercher voilà on… 1/4 d'heure t'es chez toi. Donc moi personnellement euh ouais je dirais… si je dois tout mettre dans la balance moi je suis plutôt positif par rapport à l'aéroport. Alors il doit évoluer évidemment il faut que… tu peux avoir des avions moins bruyants, éviter certaine tranche horaire pour que les vols… je suis tout à fait d'accord, mais moi… moi j'aime bien quoi franchement euh c'est pas quelque chose qui me dérange ouais pour moi c'est absolument pas pesant quoi.

F. Non pas pesant.

Moi : Très bien, écoutez… un avis nuancé par rapport à ce que j'ai vu jusqu'ici donc ça c'est très bien pour ma recherche en tout cas je vous remercie beaucoup déjà d'avoir répondu à mes questions.

F. On te souhaite bonne chance pour la suite de tes travaux quoi…

Moi : Merci

J. Quelle est la date du rendu de ton master ?

Moi : Alors j'ai pas vraiment de date mais j'aimerais bien le rendre cet été, le plus rapidement voilà.

J. D'accord et tu dois rencontrer beaucoup de gens ? Tu t'es fixé combien de personnes ? Combien de ?

Moi : Alors pour la première partie tout ce qui est plus constat de si l'aéroport a un effet sur la population à Genève je me suis dit 7-8 personnes, je vais discuter avec le… peut-être le président de l'ARAGGE, c'est l'association des riverains à l'aéroport de Genève donc ça…

J. Ah d'accord.

F. Ok.

Moi : Mais après c'est vrai que j'ai pas besoin de trop de personnes par contre pour ce qui est des entreprises, des organisations internationales, ou l'OMS et même à l'aéroport étant donné que moi j'ai… j'ai quelques contacts là-bas j'ai… j'estime qu'il faudrait en tout cas une douzaine… une bonne douzaine de personnes.

J. D'accord ouais… ouais, et sans être indiscret dans ta recherche du coup… tu cherches à contacter je sais pas moi des gens qui habitent vraiment côté Colonie ou Champel qui sont pas

impactés… absolument pas impacté par l'aéroport du… en tout cas au niveau nuisance puis de la pollution atmosphérique.

Moi : Non, pour le moment non mais c'est vrai que je voulais demander à mon professeur qui m'encadre… enfin moi j'avais envie de le faire donc je sais pas s'il me… s'il me conseillera de le faire, c'est vrai que ça peut être intéressant d'avoir un point de vue qui est complètement externe en fait qui…

J. Ah d'accord bah je pense qu'il peut avoir aussi des opinions beaucoup plus tranchées en disant que bien sûr voilà… donc je crois c'est toujours intéressant de comparer.

Moi : Ouais exactement enfin moi j'habite à Soral et c'est vrai qu'ici on entend rien ou des fois quand le vent il souffle mais sinon…

J. Ouais c'est vrai… non c'est vrai vous avez d'autres problèmes… toutes les.. les voitures qui traversent le village… bah tu vois à la rigueur alors ça… ça me dérangerait plus voilà ouais.

F. Alors ça ça me dérangerait plus.

J. Tu parles de Soral on allait manger 2-3 fois là à… il s'appelle comment café fontaine hein c'est ça je crois.

Moi : Exactement.

J. Voilà bon café fontaine en était… t'arrives à 18h00, mais j'étais arrivé un peu avant 19h moins quart t'attends les amis pour l'apéro, c'est vrai que t'as le bal des voitures non-stop quoi alors c'est vrai que j'imagine quand t'habites juste sur axe c'est pas évident quoi.

F. Bah par exemple Meyrin… c'est… c'est quand même pas évident pour te dire, si je dois sortir de Meyrin euh si enfin… je dois prendre la voiture pour aller à quelque part si je peux le faire avant 16h je le fais avant 16h. Ah oui à partir de 4h c'est fini. Aujourd'hui j'ai quitté mon travail donc moi je travaille en face du CERN, dans un centre sportif d'accord ? J'ai fini à 4h mais j'ai… tous les jours je dis mais quel bonheur d'être à vélo parce que quand tu vois quand tu vois le trafic qu'il y a mais c'est impressionnant… c'est impressionnant donc moi les voitures c'est vrai ça me dérangerait plus ouais.

J. Alors bah voilà à la rigueur ouais le trafic automobile je pense me dérange plus que les avions sauf si évidemment t'es dans l'axe axe de l'avion mais ouais nous on habite… puis comme on… comme on disait au jardin c'est pas… non… non voilà dans les nuisances je dirais je pense la voiture… je la mettrais plus devant quoi.

Moi : D'accord parfait écoutez moi je j'ai tout ce dont j'avais besoin…

F. Bah écoute on espère que ça t'a permis d'avancer merci voilà donc on te remercie aussi de nous avoir fait participer à ton étude quoi…

Moi : Merci, c'est gentil.

F. Bah écoute une bonne fin de soirée et puis… Jérémy alors bon… bon courage merci beaucoup.

Moi : Merci bonne soirée.

F. et J. Ciao ciao.

11.10.4 Enquêtée 6 et Enquêté 7

Moi : Voilà, ça c'est tout bon. Donc brièvement. Moi je vais me présenter, alors je m'appelle Jérémy, j'ai 25 ans, je suis étudiant à l'université de Genève, je fais mon master en sciences de l'environnement et pour valider mon master, je dois réaliser un mémoire qui porte justement sur tout ce qui est entre guillemets alternatives à l'avion, donc je pars d'un simple constat que peut-être l'aéroport peut déranger les riverains ici à Genève et ensuite à partir de ce constat, j'essaye d'étudier dans quelle mesure les entreprises ou bien les individus, les comportements ont pu changer. Vers où est ce qu'on va aller plus tard. Est-ce qu'on va retrouver une certaine normale, c'est-à-dire un aéroport qui se développe fortement ? Ou bien est-ce qu'on va avoir plutôt vers un entre deux entre cette période de pandémie et… et la période avant la pandémie. Donc je sais pas si vous voulez aussi vous présenter brièvement.

W. Alors moi, je m'appelle W. Euh, je suis à la retraite, j'ai été dans le restaurateur… restauration. On habite depuis 1993 à Genthod. Mais depuis 1972 à Meyrin, 73 même.

A. Oui, donc je m'appelle A. Je suis assistante de direction, mais je ne travaille plus depuis 5 ans. Voilà, j'ai arrêté. J'ai pris une préretraite principalement pour m'occuper des petits enfants, puisqu'on en a 3. On a une maison, un jardin, et puis ça occupe beaucoup donc voilà.

Moi : D'accord, c'est une bonne décision.

A. Si on peut vous aider, parce que c'est vrai que le bruit des avions a changé depuis une année.

Moi : Voilà, c'est… c'est ça qu'on va essayer de discuter ensemble, alors il y a vraiment une, une partie où je vais discuter plus de manière générale. Ensuite, une période que je caractérise de ce qui est avant la pandémie, donc vraiment des… des questions qui sont situées avant la pandémie et ensuite une période qui est pendant la pandémie donc, et finalement des questions d'ordre général qui sont basées sur certaines études, etc. **Donc, pour commencer, si vous deviez caractériser l'évolution du trafic aérien durant ces dernières années, qu'est-ce que vous diriez ?**

W. De quoi ? J'ai pas compris là.

Moi : Si vous deviez caractériser l'évolution du trafic aérien ces dernières années.

W. C'est bon, à vrai dire, que… bon qu'on soit à Meyrin ou qu'on soit à Genthod. Euh, ça dépend tout le… le vent, comment il souffle … il y a le décollage et l'atterrissage, d'accord ? Euh, si on regarde pour le décollage, il y a beaucoup plus de bruit. Pour atterrissage un peu moins.

Moi : D'accord.

W. Euh, nous, depuis qu'on est venu Genthod le… je ne sais pas comment dire le, le… le tracé ou le passage des avions, ils sont bougés.

A. Les couloirs

W. Les couloirs, voilà les couloirs. Euh, ça veut dire que quand on est venu en 93 à Genthod le couloir, ils étaient beaucoup plus loin de chez nous, et maintenant il est presque plus près de chez nous. Alors on a plus de bruit.

Moi : D'accord.

W. Mais on a pas à… ça veut dire que l'avion il atterrit pas sur notre tête. On le voit décoller ou atterrir, mais il passe pas au-dessus de nous. Euh, maintenant pour le bruit. Dans le passé. C'est vrai qu'il y avait beaucoup plus de bruit et surtout y'avait un avion qui atterrissait vers minuit moins 5 moins 10., je me rappelle plus maintenant que celui-là même les fenêtres portes fermées. Il y avait toute la télé ou la maison, il vibrait. Depuis je pense, une dizaine d'années ou 5 ans y'a plus, euh… Voilà, ça veut dire que nous, on a compté à peu près on comptait tous les une minute tous les 2 minutes, y'a un avion qui atterrit ou qui décolle avant le covid.

Moi : Carrément.

W. Voilà. Euh, franchement. Euh, à la longue, quand vous habitez, on s'habitue, on fait moins attention que… par contre si y'avait des amis qui venaient ou des gens qui…ils ont pas l'habitude qui venaient à la maison, eux ils remarquaient qu'il y a le bruit d'avion.

À l'intérieur des maisons on entend presque plus maintenant avec le… la protection qui allait construction et tandis qu'au jardin c'est vrai que des fois on s'entend pas parler.

Moi : D'accord.

W. Euh, qu'est-ce qu'on peut faire ? Qu'est-ce qu'on pense ? Pourquoi on était tout content quand il y avait ce covid ? Parce que même en rigolant, j'ai dit à mon épouse, c'est le moment de vendre la maison parce qu'il n'y a plus d'avions, ni choses on fait le tour ce qu'on veut. Voilà, ça c'est entre parenthèses pour la joke… Mais c'est vrai que maintenant il faut voir le pour et le contre c'est vrai que maintenant comme on habite pas loin de l'aéroport, ça nous embête un peu, l'avion et le bruit d'avion, surtout le pollution de l'avion donc quand vous avez des… votre dalle, qui sont laides à l'extérieur, qui noircissent assez… maintenant moins, avant y'avait beaucoup plus… ça veut dire qu'on pouvait pas nettoyer avec karcher et puis même pas 2 mois après était de nouveau noir. Maintenant il est moins polluant les avions. Après ce qu'on constate maintenant, je sais pas comment expliquer moi je ne suis pas contre l'aéroport, euh, parce que je trouve que l'aéroport c'est quand même une richesse pour notre Canton. Malheureusement, il y a les partis verts ou des choses qui qui poussent les gens de ne pas prendre l'avion pour les… pour les petites distances ou des choses. Mais malheureusement aujourd'hui s'il nous propose ça, il faut qu'ils nous proposent des trains moins chers.

Moi : Bien sûr.

W. Euh, parce qu'il nous pousse pour prendre des… le train ou le bus ou les choses, mais quand on regarde le prix c'est plus cher que l'avion.

Moi : Effectivement, c'est… voilà.

W. Euh… de l'autre côté, il faut regarder aussi que aujourd'hui les… les jeunes bon… bon on a eu la chance de voyager, profiter, aujourd'hui la jeunesse il voit le monde différemment parce que le monde est devenu petit… c'est grâce à des avions, grâce à des aéroports. Je ne sais pas quoi te dire. Je suis pour et je suis content.

Moi : Un entre-deux, quoi.

W. Oui, parce que je me dis que nous on a besoin, parce que même nous, on peut pas aller n'importe où avec le train ou avec la… la voiture, on est obligé quand même de prendre l'avion. Euh ils nous ils nous facilitent le… de voir du monde de voyager dans des coins où on n'a jamais

pensé d'y aller. Mais c'est vrai que s'il peut modifier… le… la consommation d'avion ou la pollution d'avion ou le bruit d'avion…

A. ça serait mieux

W. Moi je suis pas contre qu'ils agrandissent la… l'aéroport parce qu'aujourd'hui de plus en plus on a besoin… même s'il y a des gens qui sont encore… Voilà, ça c'est mon… mon opinion, ça, on peut être contre, on peut être pour. Ça… Je ne sais pas, je ne suis pas tellement enfermé et je remarque quelque chose que y'a 2-3 jours y'a une émission qui avait le parti vert...

A. Ouais, je lui ai dit.

W. Le parti vert est devenu un peu moins gourmand, il demande moins qu'auparavant.

Moi : D'accord.

A. C'est en train de changer.

W. Voilà ils commencent à changer, ça veut dire qu'avant, ils étaient 100 pour 100 contre pour l'avion… l'aviation. Ils proposent des choses que… oui et non… raisonnable. Plus raisonnable… les heures de… de le… la nuit qu'ils arrêtent à 11h ou à 22h à la place de minuit sauf pour les avions sanitaires ou des… des urgences. Ça, je le comprends. Euh pour les grandes distances ils disent que c'est bien l'avion parce que… on est quand même un… un Canton international. Il y a tous les… il y a toutes les associations, les… des bureaux, des choses que… qu'on travaille avec les Nations Unies, le… on est relié dans le monde entier, alors ils sont pas contre les longs voyages de longue distance. Ce qui sont contre, c'est tout ce qui est interne, ce qui disent Barcelone, Genève, Angleterre… Genève et chose. Mais on va y aller comment ? Mais…

Moi : C'est vrai, c'est. C'est bah, ça revient à ce que vous disiez par rapport au train.

W. Voilà, voilà aujourd'hui, je m'excuse aujourd'hui je l'ai calculé... grosso modo peut-être je me trompe mais y'a un ami qui habite à Lausanne aller-retour Lausanne avec le train, ça lui fait quatre-vingts francs.

Moi : C'est vrai que c'est très cher.

W. S'il n'a pas d'abonnement, s'il n'a pas demi-tarif, s'il n'est pas à la retraite ? Quatre-vingts francs pour faire 64 kilomètres. Moi, ce prix-là, je viens et je retourne à Londres.

Moi : Effectivement.

W. Ouais. C'est ça… je ne sais pas comment on peut associer les 2 choses. Euh, mais il faut trouver une solution…c'est facile à dire on ferme, on arrête de choses, mais de l'autre côté, il faut qu'il ouvre quelque chose.

A. Oui.

W. Il penche sur ça.

Moi : Oui, voilà. Okay, bon, vous avez dit plein de choses qui sont très intéressantes par rapport au train, notamment le… l'importance aussi de l'aéroport ici à Genève, et ça fait, ça fait une voilà plusieurs décennies même que vous habitez Genève près de l'aéroport, donc vous avez

vraiment senti une évolution de l'activité à l'aéroport, c'est-à-dire en termes de nombre de vols chaque jour.

A. Oui… oui oui.

W. Ah, et si ça a… ça… si c'est pas doublé, ça a triplé ça oui, mais je redis de nouveau on a moins… qu'on dirait qu'ils ont… ils font moins de bruit. Voilà.

Moi : D'accord.

W. Qu'avant… avant, il y avait beaucoup plus de bruit sourd que ça nous dérangeait c'est vrai que maintenant y'a l'avion qui passe... Ils sont plus silencieux. Oui, voilà, pas tous, mais certains.

A. Ils sont plus silencieux, pas tous mais c'est vrai que certains…

W. Ils sont devenus… euh, tout ceux qu'ils sont avec hélices, et les avions italiens où… le… le moteur qui est sous l'aile, le… derrière là, y'a moins en moins ça. C'est vrai.

Moi : Effectivement, après c'est. C'est une volonté aussi de l'aéroport de Genève de faire venir des avions qui sont moins bruyants à Genève.

A. Oui, oui.

Moi : **Est-ce que vous pensez que ça a eu un impact sur votre santé, que ce soit en termes de stress, anxiété ou de… énervement à un moment donné pendant votre vie ?**

W. Tu veux la vérité ? Mais la vérité n'est pas l'avion. Mais si on regarde, c'est pas l'avion, d'accord ? Euh, c'est plus… c'est tout ce qui est autour. Ça veut dire que les gens, ils sont devenus moins tolérants de tout. Ils rouspètent pour tout et ils pensent… qu'ils peuvent mieux faire ce qu'ils font maintenant… et comme je suis déjà pas mal dans les associations des… de président et machin. Euh, c'est vrai que quand on n'est pas dans le… dans l'affaire, on critique, mais une fois que vous êtes dans l'affaire. Non, ils avaient raison. On peut pas faire différemment. Ouais, ça c'est le mentalité d'aujourd'hui d'accord, moi, nous… personnellement, moi… c'est vrai que quand on a déménagé de Meyrin… Les premiers, 5-6 mois, euh, elle n'était pas bien du tout. Euh, parce qu'à Meyrin, on avait les avions, mais on était dans un appartement, mais un peu en retrait, tandis qu'ici on venait… si… on était tout près de là, de l'aéroport, le jardin, le bruit de choses. C'est vrai qu'elle était pas bien, elle était même malade. Mais voilà, euh, elle avait fait même… même une dépression mais mini mini dépression que ça a passé. Alors aujourd'hui, elle est très heureuse. J'espère.

A. Oui, oui, mais. Il m'a fallu quand même… quand même 6 mois pour m'habituer que c'était pas… que le bruit des avions c'était un peu.

W. C'était, le tout, c'est le tout, c'est….

A. Plusieurs choses à la fois, donc de déménager d'une… d'un appartement à une maison déjà c'était 3 fois plus grand, l'école était plus loin. Il y avait pas que l'avion mais… n'empêche que pendant 6 mois, j'ai perdu le sommeil, j'ai dû suivre euh voilà…

W. Mais c'est pas que les l'avions.

A. Parce que l'avion, ça m'a quand même dérangé.

W. C'est ce que je dis. C'est que… l'avion, ça nous fait pas de dépression. Les choses, c'est la vie d'aujourd'hui qui me font la dépression. Le tout, voilà.

A. Le tout.

Moi : Voilà, je. Je vois tout à fait ce que vous voulez dire, c'est que… c'est que le bruit a participé de près ou de loin en fait, hein, voilà.

A. Exactement.

W. Mais comme je dis, une fois que vous habitez quelques années, vous habituez, vous faites même pas attention. Non, franchement, on fait rarement attention, sauf si y'a un avion de militaires ou quelque chose. Euh. Mais autrement, c'est un… .

A. Je crois qu'il y a beaucoup de chargement de famille… en tout cas, j'ai pas l'impression que les gens qui sont dans Genthod enfin, pour ceux que je connais en tout cas, euh ils n'ont pas quitté Genthod pour ou à cause du bruit… En général, les gens restent parce que voilà, c'est… c'est la campagne, c'est près du lac, c'est agréable. Une petite commune, une charmante petite commune, proche de toutes commodités. Elle a beaucoup d'avantages aussi, qui qui, qui fait que cette commune est attirante.

W. C'est-à-dire qu'on est en ville, sans être en ville.

A. On est à 2 pas du bus du train de la nature enfin voilà, et les gens ont beaucoup d'animaux aussi les promène enfin, c'est.

W. Voilà, on est en campagne, mais on est en ville quoi tout près de Genève.

A. On est bien là.

W. Euh, ce qui est. Ouais. Tu m'as posé une question, ce qui me... m'énerve un peu plus, c'est que y'a beaucoup de gens… euh, qui vient… qui visitent, qui achètent une maison et une fois qu'ils s'installent, ils font une réclamation à la mairie ou à l'aéroport qui le bruit de l'avion, il dérange. Il fallait qu'ils réfléchissent avant qu'ils achètent… avant qu'ils habitent et ça ça m'énerve parce qu'ils ont acheté en connaissance de cause, qu'il y a les avions.

A. Il demande des dommages et intérêts.

W. Ouais, voilà, et ça je trouve que c'est pas correct. Voilà.

Moi : D'accord.

W. Je sais pas si c'est pertinent pour ton… je vous explique peut-être on dépasse un peu, mais.

A. Peut-être qu'on est un peu en dehors.

W. Voilà, non, mais écoutez, c'est voilà, c'est on est là aussi pour discuter. Y a des choses qui sont plus pertinentes pour mon travail, d'autres un peu moins. Mais c'est toujours intéressant d'en discuter. C'est. C'est pour ça qu'on s'entretient là. Et si vous deviez, euh, enfin… vous parlez de certaines nuisances, quand est-ce que ça vous dérangerait… ça vous dérange le plus, c'est-à-dire en journée entre 6 et 22h ou plutôt la nuit jusqu'à minuit ?

W. Ça veut dire que ce qui nous dérange, c'est quand il fait beau et que vous êtes au bord de la piscine. On se parle et puis il faut gueuler pour qu'on s'entende, c'est tout. La nuit non parce

que… en général on ferme les fenêtres, les choses parce qu'on est à la maison, on entend pas, c'est la journée quand on est en train de manger à midi où… où… le soir… c'est la journée.

Moi : D'accord.

W. Quand on est à l'extérieur, au jardin. C'est pour ça que dans un appartement, tu le sens moins, parce que tu es rarement dans un jardin… tu es au balcon peut-être mais tu n'es pas au jardin pour boire un verre ou manger quelque chose.

A. Voilà.

W. C'est la journée, plutôt voilà.

Moi : La journée. Très bien.

W. Le matin tôt à 6h, ça me dérange pas parce que bon on entend pas et le soir à partir de 22h, on est déjà à l'intérieur parce qu'il fait pas tellement chaud. Voilà, c'est la journée.

Moi : **Et vous m'avez parlé tout à l'heure de peut-être une pollution atmosphérique avec les vous m'avez parlé de dalle qui était sale, est ce que vous pensez que cette pollution atmosphérique a un impact sur votre santé ?**

W. Voilà, ça c'est quand… quand on est venu presque jusqu'en l'année 2003 ou 2000 ou 2005… euh, les dalles ça se noircissaient.

Moi : D'accord.

W. Parce que, il faut dire aussi que, à l'époque, il y avait des avions qu'ils ouvraient le réservoir pour atterrir. Oui, tandis que maintenant, ils font sur le lac… parce que… c'est pour ça qu'ils ont changé les couloirs.

Moi : **D'accord, et vous pensez que cette pollution, qui a eu ou qu'il y a toujours, elle a un impact sur votre santé maintenant ou dans les années à venir ?**

W. Non, non, parce que ce parce que moi, moi, il y a plus qu'il me touche sur la santé franchement, je vais dire c'est les voitures diesel ça… ça me touche plus quand je respire, oui, quand vous êtes derrière une voiture diesel, ça me dérange beaucoup plus que l'avion.

Moi : D'accord.

W. Parce que l'avion, vous le sentez pas et je… bon… je parle en… de nous parce qu'il y a des gens qui sont sensibles. Je ne peux pas aller dans un sens. Il y a beaucoup de gens qui sont très sensibles, qui soit plus pulmonaire ou pour respiration. Nous, grâce à Dieu. Non, ça nous dérange pas.

A. Ouais.

W. Pour… on était fumeur, on a arrêté de fumer… non non je ne crois pas, notre voix n'a pas changé.

A. Je ne crois pas non plus.

Moi : Vous avez répondu à pas mal de questions, c'est super et… alors maintenant, plus une période pendant la pandémie. **Selon vous, quel a été l'effet de cette pandémie sur le secteur aéronautique ?**

W. Alors, je peux. Je peux vous dire depuis que y'a moins d'avions, on a plus d'oiseaux. On n'entend plus les oiseaux dans les jardins.

A. Euh, voilà, et… et le calme. En fait, entre voisins on se posait des questions parce que… on comprenait pas dans… depuis tant d'années, on est là avec le bruit. On est un peu comment dire, on est, comment dire, on était presque à la recherche du bruit, ça paraît ridicule.

W. Ça me dérangeait qui avait pas de bruit.

A. Non, mais c'est vrai.

Moi : Non, mais j'imagine.

A. Avec ma voisine, on se disait mais qu'est-ce que c'est calme, c'est bizarre… on… on se croyait sur une autre planète.

W. Mais c'est vrai qu'il y avait plus d'oiseaux.

A. Il y avait alors, il y avait la nature qui revenait en force. On… on n'avait pas vu d'hérissons depuis un moment. Beaucoup d'oiseaux… Et qu'on n'avait pas vu depuis un moment, comme s'ils avaient réapparu à cause du silence… ou grâce au silence, je crois, grâce au silence c'était magique, un peu. On a vécu ça… mais le silence, on a bien apprécié. Être dehors sans bruit, c'était quelque chose de… d'incroyable.

W. Point de vue santé ça n'a rien changé à part le bruit c'est vrai que le bruit manquait. Elle dort sans bruit, c'était quelque chose de… d'incroyable.

A. Voilà.

Moi : **Les conséquences pour l'aéroport et économiquement parlant, vous pensez qu'elles ont été… ?**

W. Alors les conséquences… Bon, moi ça me dérange beaucoup personnellement ça nous touche personnellement parce que j'aime mon petit fils puisqu'il a 31 ans. Mon fils. Excuse-moi mon fils qui travaillent à la sûreté de l'Aéroport. Moi, j'aimerais bien qu'on le garde cet aéroport. Alors est ce que… on… ils agrandissent, mais s'il y a des… des avions moins bruyants ou électriques bientôt qui vont sortir… Ça dérange pas parce que… moi, je sens que le commerce, la prospérité de notre Canton ça dépend tout de l'aéroport, qu'il veut ou qu'il veut pas… Parce que quand tous ces voyageurs ou les touristes qui venaient, c'est vrai que notre pays est cher pour des touristes qui viennent, mais il y a pas mal des bureaux internationaux qui vient ou des activités ou des choses et ça nous apporte l'argent.

Moi : Effectivement.

W. Euh… Voilà.

Moi : Non, mais c'est. C'est vrai, et par rapport toujours aussi à la pandémie. **Est-ce que en 2020, vous avez voilà, vous m'avez dit qu'il y a eu un retour de la nature que vous avez revu les oiseaux. Un, un calme que vous vous demandez même s'il n'y avait pas un problème, est ce qu'il y a eu à un… un moment donné un regain d'activité durant l'année ? Regain d'activité, une reprise de… de l'aviation.**

A. Oui, une petite reprise. Mais très peu, très peu en fait, c'était surtout l'aviation privée comme notre fils travaille à l'aviation privée aussi je lui ai dit c'est bizarre je vois des avions et il m'a dit oui mais c'est des privés.

W. Privé pour le business, pour les affaires.

A. Pas des avions comme EasyJet, pas les Swiss, pas les EasyJet, voilà pas ces vols-là mais quand j'ai demandé y'avait régulièrement, si ce n'est pas, peut-être au même rythme qu'avant peut-être, mais très peu par rapport au trafic habituel. Ouais, on espère que ça va reprendre. Mais bon après je crois qu'ils vont faire le point à l'aéroport d'ici fin août. D'après ça, j'ai entendu.

W. Ouais. Ça veut dire qu'il faut regarder aussi… vous allez dire que je… je pense toujours le… la chose pour le finance mais aujourd'hui qu'on veut, qu'on le veuille pas je crois grosso modo il y a 2000 ou 2500 personnes qui est suspendu à l'aéroport, qui travaillent direct ou indirect.

Moi : En tout cas, oui, c'est.

W. À mon avis, si c'est pas plus, je n'ai pas le nombre juste.

A. Ou plus.

W. Un jour s'ils diminuent ou s'ils ferment je ne sais pas commercialement ou la situation de je ne sais pas parce qu'il va avoir beaucoup plus de chômeurs. Les… les jeunes, c'est surtout aujourd'hui vers les tous les… le boulot qui a à l'aéroport, c'est des jeunes qui sont… c'est pas les vieux, les vieux, ils sont dans les usines ou des choses que… Aujourd'hui, la jeunesse, c'est vers l'aéroport, vers le chimique ces choses. Moi je pense à ça aussi. L'avenir des jeunes voilà.

Moi : **D'accord, et vous l'avez… vous en avez un tout petit peu parlé, mais vous pensez qu'on va retrouver une normale, c'est-à-dire à une époque de 2019 ? Vous pensez qu'on va avoir plutôt un entre deux ou ?**

W. Ah, normal, je ne crois pas.

A. On sait qu'ils avaient dit ouais… ils avaient dit 23, 24 mais je ne crois pas, je crois que ça va prendre du temps.

W. Si ça continue comme ça… d'ici 5-6 ans, on a… parce que les gens, ils sont habitués maintenant comme ça. Faire attention les avions…. il prend pas autant de nombre de… de voyageurs. L'aéroport, il n'est pas ouvert, il faut tout le temps le masque. Il y a des…

A. Peut-être, ça va changer.

W. Le jour peut-être que on enlève les masques qui devient normal parce que aujourd'hui c'est rigolo à dire pour prendre l'avion pour voyager. Par exemple, j'ai une amie qui va partir voir sa famille à quelque part tout près d'ici, il a trouvé pour 152 francs l'avion aller-retour. Mais par contre il va payer 500 francs, juste le test 300 francs, juste le test PCR.

A. Parce que même… même vacciné, il faut faire le test PCR.

W. Moi je parlais avec ma fille, elle m'a dit, papa j'ai 1000 francs aller-retour... juste pour les tests en plus. Alors je ne sais pas jusqu'où on peut aller comme ça, mais. C'est pour ça que je crois pas que les volumes reprendront.

A. Très lentement, mais j'espère.

W. Ils vont reprendre très lentement.

A. Puis les prix des billets ont bien augmenté.

W. Ils ont monté parce qu'il y a une taxe de pollution et je ne sais pas quoi… ça a augmenté.

A. Oui. Alors le prix des billets, le test PCR, les familles peuvent pas toutes s'offrir une semaine à des prix affolants, même en Grèce.

W. C'est pour ça… qu'on fait ou qu'on fait pas, je pense pas qu'on va arriver à retrouver 2018 ou 2019.

A. Non, il faudra du temps.

W. Je ne crois pas. Il faut du temps, il faut du temps. Euh, voilà.

Moi : **Vous m'avez parlé aussi que les gens s'étaient habitués finalement à cette situation avec un aéroport qui a très peu de vols, etc. Vous pensez que ça va avoir un impact sur le comportement des individus à l'avenir ?**

W. Euh déjà y'en a qui… qui vont rouspéter. Aujourd'hui, nous, on remarque quand on est au jardin quand il y a en avion tout de suite… ah tiens c'est quoi comme vol… c'est quoi comme compagnie c'est comme si c'est des intrus qui rentrent dans notre vie.

Moi : D'accord.

W. Mais avant, on était habitué, on faisait même pas attention. Je sais pas comment dire… c'est devenu des oiseaux rares maintenant les avions.

rire

A. Une belle image hein.

Moi : Effectivement.

A. C'est des oiseaux dans le ciel.

W. Non, je ne pense pas. Non, je ne pense pas. Mais il y a toujours quelqu'un qui va rouspéter. Y'a toujours quelqu'un qui va réclamer. On est comme ça. C'est la nature, c'est la nature humaine.

A. Mais les gens qui voudront voyager, je pense surtout les jeunes, ne… n'hésiteront pas à partir, je pense.

W. Un exemple nous, on connaît quelqu'un qui, il habite un peu plus loin de chez nous… c'est quelqu'un qui rouspète tout le temps. Il a toujours critiqué, le bruit d'avion, la nuisance d'avion et chose, mais presque tous les mois, il prend l'avion pour aller à gauche et à droite. Voilà, ça c'est les gens que j'apprécie pas tellement.

Moi : D'accord. Oui, bien sûr. On a répondu à beaucoup de questions.

A. Ah bah c'est bien.

Moi : C'est… c'est une très bonne chose. Vous avez un avis qui est qui est très intéressant, en tout cas merci pour ça.

A. De rien, c'est pour ça que j'ai demandé à mon mari de venir aussi vu que ma voix se casse de temps en temps… il a beaucoup d'idées, ayant été conseiller municipal à Genthod.

W. Parce qu'on a travaillé sur ce sujet… l'aéroport on a même visité…

A. Ah oui, c'est vrai.

W. Parce qu'à l'époque, il y avait les… les zones. On faisait, les zones pas de pollution, de bruit c'est pour ça que jusqu'en 2030, normalement à Genthod les autorisations de construction, les nouveaux parce que ce qui a été fait, ce qui était fait avant, les constructions ou avant… mais tout ce qui a des nouveaux bails jusqu'en 2030, parce que je crois qu'il y a un règlement qui va changer en 2030.

Moi : Probablement.

W. Je crois. Je moi, je parle parce que j'étais y'a 5 ans, dans la commune… bon j'ai quitté. Bon euh, peut-être que ça change.

Moi : Par rapport aux justement vous parler un peu de politique, il y a certaines études qui montrent que l'aéroport et l'aéronautique de manière générale, ça relève d'un niveau qui est plus politique, donc les… les riverains, ils ont le sentiment de ne pas vraiment pouvoir changer quelque chose à ça.

W. Ah bah oui, c'est aujourd'hui.

A. Oui.

W. Même la circulation des voitures.

A. Et les travaux dans les rues aussi.

W. C'est politique, tout est politique.

A. On refait trois fois la rue, on se demande pourquoi.

W. À Genève ça a toujours été politique parce que le Canton il soutient tous les vols… qu'il soit vert, PLR, social, chose, y'en a qui rouspète parce qu'ils sont contre le gouvernement ou quelque chose. Mais au fond, tous les partis, ils peuvent pas fermer l'aéroport. Alors ils essaient de tourner la loi de leur façon ou mais ils sont obligés de tenir ce… parce que c'est quand même un entrée financière énorme pour le Canton. C'est… c'est ce qu'on parlait avant le covid c'est le seul business, il y avait de l'argent qui donnait à l'état, qui demandait pas de l'argent à l'Etat…

A. Je crois qu'il demandait pas de subventions pas comme, comme d'autres organismes.

W. Maintenant oui pour le son. C'est pour ça que… c'est politique, c'est… oui.

Moi : D'accord. **Et je sais pas si vous avez entendu parler de la politique d'insonorisation de Genève aéroport qui s'engage à déverser plusieurs millions pour les… les bâtiments et les insonoriser. Je sais pas si vous. Vous pensez que c'est une bonne initiative de l'aéroport ?**

W. C’est ce que je disais, c’est… il y a des zones c’est pas partout. Si on veut tenir l'aéroport, ils sont obligés de le faire … vous savez que ce soit politique… qui soit dans… il faut donner pour recevoir.

Moi : C'est une façon de voir les choses.

A. Ouais, on voit qu'il a été dans la politique un mois. Désolée.

W. Et oui, c'est comme ça, c'est... c'est là… non, c'est… c'est le rêve. On peut pas toujours avoir de couverture, il faut donner pour recevoir.

Moi : **Écoutez, moi de mon côté en tout cas, voilà, vous avez répondu à toutes mes questions très clairement et très franchement, ça c'est super. Est-ce que vous avez peut-être des remarques ou des points sur lesquels vous souhaiteriez revenir ?**

A. Euh, non.

W. Une autre chose que je joue, je j'ai déjà dit au début, s'ils peuvent étudier des avions moins bruyants ou moins polluants, moins gourmand de kérozène, si bientôt y aller l’électrique ou les choses c'est, c'est tout ce qu'on veut parce que ça s'est point de vue aviation, je crois, d'accord, parce que… si on remarque par exemple nous l'avion, on a la chance que la nuit qui soit minuit jusqu’à 6h il y a plus mais les gens qu'ils habitent sur une ligne de train… c’est pire que l’aéroport à mon avis.

Moi : D'accord.

A. On espère que…

W. Ouais, ça veut dire que y'a beaucoup de gens qui font pas ça en parallèle… Moi, je sentirai, ça me dérangerait plus parce que j'ai des amis qui habitent aussi sur les routes, c'est plus dérangeant, surtout quand il pleut, d'entendre le bruit des pneus ou le train parce qu’il s'arrête pas la nuit.

A. On espère quand même que l’aéroport reprenne son rythme.

W. Pas comme avant…

A. Non mais… parce que ça dépend aussi de… voilà, de l'évolution…

W. C'est pour ça, il faut… on espère quand même. Non, mais gentiment, y’a pas mal de jeunes ils ont eu la licence de pilote, mais maintenant ils sont au chômage technique parce qu'il y a plus de vol. L'avenir de ces jeunes-là aussi qu’il faut prendre en considération.

A. Et puis l’avenir des employés. Si la situation perdure, c'est pas bon signe.

Moi : Ça, c'est sûr. Vous venez de dire pas comme avant, de reprendre le trafic aérien, c'est-à-dire qu’avant, c'était trop ou il faudrait presque comme avant, mais un petit peu moins et mieux.

W. Mais de toute façon, de toute façon, on pourra jamais revenir à avant, je ne pense pas c'est pour ça que je dis, même s'il prend un rythme, je ne crois pas qu'on va arriver comme avant parce que avant, il n'y avait plus que 10000, 12000 ou 15000 voyageurs par jour.

A. Ah par jour je sais pas.

W. C'est par année c'était énorme. C'était, c'est… et avec tous les avions qui décollaient ou atterrissaient je sais pas toutes les minutes.

Moi : **C'était trop ou c'est, c'est pas quelque chose… ?**

W. C'était trop, c'est pour ça je pense pas qu'on reviendra comme avant.

Moi : Très bien, c'est super intéressant.

A. Pas dans un proche avenir. Peut-être dans quelques années, enfin… personne ne sait.

W. On va… on va tous voyager parce que bientôt, il va plus avoir des routes pour rouler. On va avoir tous nos petits avions pour voyager ou pour se déplacer.

rire

A. Personne ne sait. J'espère quand même que l'aéroport de Genève reprenne vie.

W. Oui, c'est le poumon de notre Canton, qu'on le veuille ou qu'on veut pas. C'est les… l'hôtellerie est rattachée à l'aéroport, les restaurations, voilà… les hôtels sont vides, alors sans touriste les hôtels sont vides. C'est pour ça, des fois, on dit par exemple, ils ont décidé de fermer les restaurants… C'est une autre chose que je parle. Je dois juste donner des… juste des exemples. Les gens, ils ont dit, on va fermer le restaurant pour qu'on… mais autour de restaurant, il y a toute une gamme des personnes qui travaillent. Les fournisseurs de nourriture, les… les agricultures, les bouchers. Mais tout ça, ça c'est comme l'aéroport. Si un jour ils arrêtent l'aéroport autour y'a beaucoup de sous-traitants qui vont souffrir.

A. On espère qu'avec la vaccination ça va reprendre… petit à petit, on suppose on ne sait pas. On a entendu le directeur de l'aéroport dire…

W. Ils savent que ça va pas revenir comme avant.

A. Mais ils vont tout faire pour que les choses redémarrent. Ils veulent rester positifs.

W. Même les verts, ils étaient assez tolérants.

Moi : D'accord je vois tout à fait, bah écoutez pour moi c'est tout bon merci à vous et merci de votre temps et votre disponibilité.

A. J'espère qu'on a pu aider.

W. Merci à vous, vous rendez quand ?

Moi : Cet été j'espère.

W. On te dit merde alors comme on dit.

rire

Moi : Merci beaucoup, bonne soirée.

A. et W. Au revoir bonne soirée.

11.10.5 Enquêtée 8 et Enquêté 9

Moi : Et voilà. Donc rapidement, je vais me présenter, donc je m'appelle Jérémy, j'ai 25 ans, je suis étudiant à l'université de Genève et je fais mon master en sciences de l'environnement et pour valider mon master, je réalise un mémoire qui discute de l'aviation, donc une première partie où je vais partir d'un constat est ce qu'il y a certaines nuisances sur les riverains à l'aéroport de Genève et à partir de ce constat, je vais étudier dans quelle mesure la pandémie a pu être un vecteur de développement aux alternatives à l'avion, que ce soit en termes de comportements individuels ou les comportements des entreprises. Est-ce qu'ils vont repenser la façon dont leurs employés se… se déplacent, etc. Et donc c'est à peu près ça mon travail, je sais pas si vous aussi voulez vous présenter brièvement.

C. Oui, Ben moi, je suis retraitée institutrice, j'habite Genthod qui est vraiment sous les avions ben voilà. Après au niveau… sur le travail, pas grand chose, mais voilà.

Moi : Oui, effectivement. Après justement moi je m'entretiens avec vous… pour une… parce que vous habitez à Genthod et peut-être vous faites face à ces nuisances de temps en temps. C'est vrai que la 2ème partie de mon étude, ce sera différent, donc brièvement… mes questions elles s'organisent de la manière suivante, donc il y a une petite partie un peu d'introduction générale. Ensuite, une période qui est, avant le… la pandémie. Donc vraiment avant le covid c'est-à-dire 2019 etc… ensuite, une période pendant la pandémie et finalement des… des questions supplémentaires un peu basées sur… sur la recherche, donc rapidement, une première question, c'est **si vous deviez caractériser l'évolution du trafic aérien durant ces dernières années, qu'est-ce que vous diriez ?**

C. Avant la pandémie c'était vraiment, y'a eu une grosse croissance, en tout cas au niveau des… des avions au-dessus de chez nous, on a vraiment senti que… que le volume, le trafic plutôt… s'intensifiait nous il y avait pas mal de aussi de… de séances par rapport à ça dans les régions environnantes, avant les votations sur ces nuisances et puis depuis la pandémie c'est clair que c'est génial à ce niveau-là, y'a plus d'avion. C'est vrai que, au niveau des… là c'est clair que depuis que en tout cas la pandémie eh bien c'est vrai que pour nous c'est tout bonus, tout bonus au niveau nuisance voilà.

Moi : Très bien, et vous, **vous m'avez dit que vous habitez à Genthod, c'est ça, plutôt dans un appartement ou une maison, jardin ou ?**

C. Alors, c'est maison avec jardin.

Moi : D'accord.

C. C'est une maison avec jardin qui est un petit peu qui n'est pas directement sous la ligne, mais qui s'en approche bien quoi. On voit bien les avions, mais ils passent un petit peu plus sur notre… sur le côté quoi. Mais voilà quand même, on les voit bien. Quand vous avez un petit enfant dans le jardin, c'est… ils lèvent les yeux à chaque avion les petits.

Moi : J'imagine.

C. Après ils s'habituent, ceux qui sont plus grands ils font plus attention aux avions. Après, c'est vrai que c'était, du style moi, j'ai une amie qui est à un kilomètre mais sur le… à peu près le même axe à Genthod, vous vous téléphonez, saison été, vous vous téléphonez, elle dit attends y'a un avion je m'arrête, attends, il est chez moi…

Moi : Ah ouais, carrément, d'accord.

C. Quand on est à l'extérieur ben oui, ça gêne.

Moi : Ouais, c'est vrai.

C. C'est vrai, mais c'est vrai que si on part un mois en Grèce sur une île où on a plus de… on revient, il faut se réadapter quasiment. Je veux dire aux bruits, aux avions surtout. C'est surtout l'été, parce que l'hiver, nos maisons sont isolées pour en fait. Mais c'est surtout l'été, c'est du style si vous êtes sur la… la terrasse euh, écouter vraiment quelque chose sur votre radio, il hurle, sur votre tablette vous écoutez un film, n'importe quoi à l'extérieur, ben, si vous vous mettez pas fort vous êtes sans arrêt interrompu quoi à l'heure de point des avions ça c'est sûr, ça c'est certain. Voilà.

Moi : D'accord. C'est précis, en tout cas, merci. Donc pour une période qui est avant la pandémie, donc 2019, 2018, etc. Il y a les… les statistiques sur enfin de l'ordonnance contre le bruit et enfin contre la protection du bruit et l'ordonnance sur la protection de l'air qui montrent que l'aéroport de Genève justement c'est un élément non négligeable en termes de pollution sonore et atmosphérique. **Et vous m'en avez déjà brièvement parlé. Mais quelles sont pour vous les conséquences directes de cette pollution ? Qu'elles soient sonore ou atmosphérique ou… ou même visuelle.**

C. Alors, mon Dieu, je vous ai parlé beaucoup de sonore, après atmosphérique, qu'est-ce que je pourrais vous dire. Oui, y'a des traces sur les toits ça c'est sûr, ça c'est sûr que les toits sont plus marqués. Euh, mais… ça ça me fait toujours penser, ça à rien à voir avec l'aviation, mais c'est vrai que ça à un moment donné y'avait la route principale, on avait le bus qui passait, les tablettes de fenêtres étaient beaucoup plus sale et c'est là qu'on voit toute la pollution de tout ce qui est… tous ces moyens de transport, parce que le.. le temps ou on a eu le bus qui passait sur le côté de la maison. Et Ben toutes les tablettes de fenêtres étaient drôlement plus sales et donc au niveau aviation ça doit être énorme, maintenant ça se voit surtout sur les… sur les toits. Après au niveau, du potager tout ça c'est difficile, j'arrive pas tellement à m'en rendre compte par contre au niveau des oiseaux, il y a une grande différence aussi entre… selon là… et puis maintenant, il y beaucoup plus d'oiseaux, ils viennent plus dans les jardins, il y a une sacrée différence au niveau des oiseaux. Après vous avez dit une pollution atmosphérique, auditif et puis quoi la troisième chose ?

Moi : C'est si vous avez le sentiment d'une pollution visuelle aussi parce qu'on en a parlé dans… dans certains entretiens, donc je sais pas si vous avez perçu ça.

C. Visuelle.

X. Des fumées ?

Moi : Par exemple, fumées ou par exemple, les lumières des avions la nuit ou ce genre de choses.

C. Alors perso, les lumières des avions, même si ça… ça ne me gêne pas du tout, je les vois pas. Enfin je veux dire je suis pas attentive à ça. T'es attentif à ça toi ?

X. On est pas tout à fait dans l'axe.

C. On est pas tout à fait dans l'axe quand même et puis euh… non, non à ce niveau-là y'a pas les fumées les trainées qu'on voit dans le ciel, surtout le beau ciel bleu… ces choses-là ouais. Après oui, ce qui m'impressionne toujours, c'est que le petit chemin qui amène chez nous, pas la route principale, bah certaines heures si vous voulez, vous voyez tous les avions, vous roulez et puis vous voyez face à vous tous les avions qui… qui… vous pouvez compter un certain nombre d'avions à la file indienne qui attendent pour atterrir. C'est assez impressionnant, je ne sais jamais… je me dis ouh il y en a quoi 1, 2, 3, etc… qui sont carrément en attente, en file indienne un peu, ça c'est sûr après tant qu'ils sont dans les habitudes on finit par s'habituer. Mais il y a des choses des fois un peu plus surprenantes, voilà, on remarque les plus gros avions, on sait les horaires surtout mon mari qui a un sommeil plus doux, à 06h00 on sait quel avion passe à quel moment des fois.

Moi : C'est vrai ?

C. C'est assez drôle mais voilà.

Moi : **Et par rapport à une pollution atmosphérique, est-ce que vous avez le sentiment qu'elle existe ?**

C. Ah bah c'est sûr !

X. Ah oui oui oui, elle doit être importante.

C. Elle est importante, ça doit juste être effrayant on y pense pas trop parce que c'est effrayant mais c'est sûr que c'est presque un peu... je ne cherche pas parce que c'est très inquiétant quoi mais c'est vrai qu'elle doit être énorme quand on voit cette file d'avions arriver on se dit mon dieu. Alors bien sûr qu'il y a des choses qui ne peuvent pas se faire… après au-delà de ça on n'est pas très sûr que tout soit correct et puis de toute manière il y a la pollution hein, j'imagine que… bon… c'est effrayant.

Moi : **Je vais pas trop vous embêter là-dessus, mais vous me dites que voilà, vous essayez de pas trop y penser. Vous pensez que ça a tout de même un impact sur votre santé ? Et si oui, comment ? Peut-être un impact que vous voyez pas, peut-être un impact dans les années à venir.**

C. Ah bah ça c'est sûr qu'au niveau des… des voitures aussi ça c'est sûr oui. Moi je suis quelqu'un d'asthmatique, en plus non mais c'est sûr que ça doit pas aider hein, ça c'est certain, ça, j'en suis certaine et qu'on est obligé de… il faut pas continuer comme ça, c'est clair mais au niveau des voitures également. Ouais ça j'en suis convaincu.

Moi : **Vous m'avez parlé aussi un moment de voilà les enfants qui regardent souvent les avions dans le jardin, etc. Vous diriez que si ces nuisances elles vous dérangent, c'est plus pendant la journée ou la nuit ?**

X. Alors la nuit, l'aéroport est fermé entre 23h00 et 06h00 le matin.

Moi : Ouais, enfin la nuit… j'entends par nuit c'est, c'est-à-dire de 22h à minuit, plus ou moins.

X. Non, mais c'est plutôt la journée. Ouais, ouais.

C. Mais moi, je suis quelqu'un qui dort super bien en plus, mais c'est vrai que maintenant qu'ils sont plus rares, j'entends plus celui de 6h du matin que… non mais ça dépend du niveau de

fatigue aussi. Mais c'est vrai que, en général, ils ont le droit depuis 6h à 6h00 pile poile ça démarre.

Moi : Effectivement

C. Mais là, il y en a qu'un ou deux, mais autrement quand il y avait pas la pandémie, ça défile à un rythme… bon moi, je suis quelqu'un qui dort très bien, donc voilà, mais mon mari dort moins bien et c'est vrai que quand on rentre de vacances et puis qu'on a plus l'habitude c'est vrai que ça peut surprendre. Après au niveau… moi c'est des petits enfants donc que les petits enfants, la dernière elle a trois ans mais c'est vrai qu'elle regarde les avions parce que voilà, c'est… c'est les premiers mots qu'ils disent quand ils viennent dans le jardin.

rire

C. Ah bah oui c'est surprenant, ils en ont pas chez… selon où ils habitent ils en ont pas, il regardent hein. Mais bon, bah c'est vrai que la nuisance la journée est plus gênante.

Moi : **D'accord. À plusieurs reprises aussi, vous m'avez dit que voilà, des fois, quand vous partez en vacances et que vous revenez ici, vous… vous devez vous réhabituer. Est-ce que ça peut créer un certain sentiment des fois de, de stress, d'anxiété ou d'énervement ou pas du tout ?**

C. D'énervement ouais, ces dernières années ça m'a gavé. J'me suis dit mais c'est pas possible quoi. Et peut-être le fait aussi que maintenant on est retraité, bon, moi je travaillais toute manière sur la commune au niveau scolaire mais mon mari travaillait à l'extérieur donc c'est vrai que du coup on est plus dans notre maison, plus dans notre jardin quand même. Et c'est peut-être aussi ça. Mais c'est vrai que non quand je rentre d'un endroit où il y a pas d'avions ou peu ou au loin, c'est vrai que… ah c'est vrai que ces dernières années j'ai pesté, vraiment !

Moi : D'accord, je peux comprendre.

C. C'est vrai que qu'à part ça c'est un lieu tellement agréable , on a le… on a tout, à part les avions on se sent super bien.

Moi : Bon, là, on a fini un peu toutes les questions qui sont avant la pandémie. **Maintenant, pour des questions qui concernent plus, voilà la période de pandémie. Selon vous, quel a été l'effet de la pandémie sur le secteur aéronautique ?**

C. Ah bah c'est clair que pour eux c'est catastrophique mais c'est vrai que pour nous, bah c'est vrai que c'est hyper agréable ! On a le sentiment de revivre de redécouvrir des choses d'être… ouais, moins de nuisances sonores. C'est vrai que si on n'aime pas… c'est vrai que c'est la table des voyages, mais autre bon, autrement, c'est tout bonus. Voilà, c'est une chose qui est positive, alors positive, on dit toujours combien de temps ça va durer. Après, c'est vrai que… est-ce que du coup on devrait pas revoir ça quand même à la baisse dans nos habitudes même si on a l'impression que tout un chacun bon bah tout ça va repartir comme avant, tagada je prends l'avion pour aller ici… là… je fais un grand voyage. Mais dans un premier… à l'heure actuelle, bah c'est tout bonus, pas pour l'aéroport mais c'est vrai que c'est tout bonus de pas avoir, euh, ces avions en-dessous et pour Genève quoi… pour la planète… pour tout quoi. Partout, où y'a moins d'aviation quoi. Ça nous remet ça… faut espérer que ça a un impact sur les habitudes des… des… de tout le monde après la pandémie au moins si tout un chacun arrivait à réduire un tout petit peu ses voyages en avion peut-être que…

Avion qui passe

C. Voilà y'en a un qui passe là.

Moi : **Vous vous en avez parlé, mais en termes de ressenti avec cette baisse de l'activité de l'aéroport. En termes de pollution atmosphérique, sonore, vous avez vraiment… et de bien-être. Vous avez vraiment eu une grosse influence, c'est ça ?**

C. Ah ouais, moi je trouve que… que c'est énorme. Là il me semble que ça a repris un petit peu le trafic bon c'est aussi la différence été hiver parce qu'en été enfin voilà, en plus qu'il faut beaucoup aérer. Mais je veux dire, c'est vrai qu'il y a toujours une différence, que vous vivez la maison ouverte ou la maison fermée. Et voilà. Mais non, c'est énorme la différence, au niveau… tout… au niveau sonore… enfin, voilà… les oiseaux sont surtout beaucoup plus présents comme ça… même quand vous sortez de chez vous. Hier, bah j'ai encore croisé, j'ai croisé quelqu'un en balade dans les bois, à proximité là… elle disait « Ah mais c'est fou, j'ai beaucoup plus de niches dans mon jardin, ils sont tous occupés, y'a des mésanges, ça n'arrivait plus » elle est sur Bellevue « on entend beaucoup plus d'oiseaux ». Voilà quoi, hier j'ai croisé quelqu'un dans les bois qui est venu là-dessus tout de suite. C'est… c'est génial, on voit beaucoup plus d'oiseaux, on les entend beaucoup plus, mes nichoirs sont pleins, enfin voilà quoi.

Moi : Ouais, c'est vrai que c'est quelque chose qui est revenu assez souvent dans mes entretiens. Les oiseaux qui chantent qu'on les entende. C'est vrai que ça revient souvent, c'est intéressant. **Et vous me parlez que ça dépend des périodes. Vous diriez que, en 2020, vous avez ressenti un regain d'activité du trafic à un moment donné durant l'année ?**

X. Pendant les vacances, le mois de février, il y a eu un regain là, pendant les périodes de relâche scolaire. En règle générale, il a quand même, je pense, entre 50 et 80, pour 100 de trafics en moins.

C. Voilà, c'est mon mari il est comme moi.

rire

C. Vous l'entendez ?

Moi : Oui, oui, c'est. C'est parfait. Merci beaucoup de participer aussi. **Très bien, et vous m'avez dit aussi que voilà vous craignez qu'on reparte comme avant, vous espérez qu'il y aura un impact sur les habitudes, etc. Mais vous pensez que il y aura un retour à la normale qui est inévitable ? Une normale, c'est-à-dire une… une expansion comme on a connu de 2010 à 2019 ?**

C. À craindre, mais c'est presque sûr…

X. C'est presque sûr.

C. Les choses s'oublient vite, même si les habitudes de voyage, moi, j'ai l'impression qu'il faudrait que au moins, ouais… si tout le monde… parce qu'on est quand même arrivé à des extrêmes au niveau de prendre l'avion je veux dire, les gens qui partent pour une journée, aller-retour. Pour les weekends, mais c'est tentant, c'est génial quoi. Mais qui l'a pas fait de partir vendredi soir et revenir dimanche soir ou lundi matin si c'est EasyJet et que ça a pas fonctionné…

rire

Mais j'ai un peu peur que nos petites têtes… voilà quoi, que les choses repartent comme en l'an 40 comme on dit. Après c'est dans tous les domaines, y'en a qui vont dire ouais mais si on fait pas d'efforts ailleurs, à quoi ça sert ? L'aviation… il y a des choses qui polluent beaucoup plus, beaucoup plus. C'est sûr qu'on va retrouver… tout le trafic maritime est énorme, les pollutions.

Moi : C'est aussi une autre grosse problématique.

C. Ouais, voilà nous qui prenons pas mal de… de ferrys, pas des paquebots mais des ferrys pour aller en Grèce, mais voilà, c'est autre chose. Voilà.

Moi : **C'est intéressant aussi, et quel serait pour vous les… les solutions envisageables pour… pour ne pas retrouver une certaine normale ?**

X. Doubler le prix des billets d'avion.

C. Ouais, mais alors là ça impacte… que ça va être réservé à la classe… voilà, y'en a qui pourront plus prendre les avions et toujours les mêmes qui pourront les prendre moi c'est pas la solution pour moi parce que doubler le prix des avions ben c'est les mêmes qui vont plus se le permettre quoi je veux dire et voilà mais après c'est compliqué, ça c'est compliqué. C'est vrai que si on mise sur la conscience de chacun, ça va pas le faire. Je pense qu'il y a beaucoup aussi au niveau comment dire impact sur les gens qui travaillent je veux dire, les déplacement professionnels, y'a énorme là. Donc est-ce qu'ils vont repartir ? Parce qu'effectivement beaucoup disent que des vidéoconférences tout ça c'est bien beau mais c'est pas la même chose que se croiser en direct et tout… discussion de couloir, hors couloir, en dehors de la vidéoconférence sont importants aussi et qu'on peut plus les avoir. Euh, voilà, mais je pense que… au niveau je pense que le trafic aérien y'a quand même énorme rien pour le trafic professionnel. Là aussi, il y a quelque chose à faire. Il y a tout ce qui est… tout ce qui est effectivement vacances et autres mais il y a aussi beaucoup dans le professionnel. Après les bonnes idées j'en sais rien… limiter le quota pour chacun, j'en sais rien, j'ai pas vraiment… il faudrait étudier, mais c'est vrai, il y a peut-être une imitation de… de quotas de tout en chacun.

Soit au moins que les gens soient sensibilisés, si au moins chacun diminuait à ça… ça aurait quel impact sur… voilà… après ben, c'est clair qu'ils essaient aussi de… de trouver les meilleures solutions pour diminuer la pollution au niveau de l'avion-même mais ça je sais pas jusqu'où on peut aller. Voilà.

Moi. Non, mais c'est très intéressant et surtout ce qui est intéressant, c'est que vous et votre mari, vous avez une perspective un petit peu différente sur les… voilà le… le fait de doubler le prix des avions ou pas. Et ça c'est tout à fait intéressant et d'ailleurs, ils vont… la loi sur le CO_2. On va devoir voter dessus début juin donc voilà ça c'est intéressant aussi pour moi de voir ça, cette différence.

C. Comment faire… c'est pas simple, s'en remettre à la bonne volonté de chacun c'est un peu compliqué. C'est un peu compliqué s'il y'a rien de carré, après ça lèsera forcément certaines personnes… je sais pas. C'est vrai que si on savait hein…

Moi : On le ferait.

C. Ouais mais voilà, y'a de quoi réfléchir je suis sûre. J'avais une idée mais elle est partie, si ça revient je vous dis.

Moi : D'accord, avec plaisir alors.

C. C’est la vieillesse.

Moi : Non non faut pas dire ça… bon on a déjà répondu à pas mal de questions. **Maintenant, plus de questions, voilà… basées sur certaines études. Des études qui montrent au Royaume-Uni ou même aux Pays-Bas que tout ce qui est relié à l'aéroport à l'aéronautique, ça relève beaucoup d'un aspect politique. Et les riverains, ils ont le sentiment de pas forcément pouvoir changer quelque chose à ça. Est-ce que vous partagez cet avis ?**

X. C’est exact.

C. Ah c’est sûr bah on a bien vu , il y a eu des conférences, des trucs-là qui est passé sur Léman Bleu je crois, et tout ça… mais c'est vrai que… on fait je veux dire, on essaie mais c’est… voilà, on est vraiment un grain de sable nous quoi, je veux dire les riverains.

Moi : D'accord.

C. Franchement, on a pas de pouvoir on se dit qu'il faut faire entendre notre voix notre avis, notre voix… voilà notre peur, donc tout ce qu'on veut, les nuisances mais dans une vie dense, mais on sait que ça a pas un immense impact. Sur Genève aussi, on se dit aussi… bon ça a rien à voir mais on se dit aussi que partout, quelqu’un qui n’a pas de de nuisances c’est pas évident. Vous avez qu’à voir votre frère à Soral, la route frontalière c’est pas évident hein. Il y a beaucoup, il y a beaucoup partout donc voilà. Voilà, mais non, je pense qu'on n'est pas… qu’on a pas beaucoup de poids.

Moi : D'accord.

C. On va pas faire changer les choses, mais entre guillemets c'est notre devoir d'essayer quand même de nous faire entendre. Il faut pas dire ça sert à rien ça sert à rien de ne rien faire. C'est sûr c’est anodin dans une moindre mesure mais faut quand même le faire. Voilà, c'est mieux que rien.

Moi : Super, et bah en lien aussi avec cette question. **Voilà un aspect politique, vous pensez… quel est le rôle aujourd'hui de l'aéroport de Genève pour le canton ?**

X. Il est financier, c’est juste financier à mon avis. C’est vrai qu’un pays comme la Suisse si on avait un aéroport international pour ce pays ça suffirait largement mais il a un intérêt financier. Et puis il a un intérêt pour les institutions internationales.

Moi. D'accord.

C. Bah oui.

X. Autrement, honnêtement, avoir un aéroport comme Zürich en Suisse ça suffirait largement quand on pense qu'on met même pas 2h pour aller jusqu’à Zurich en train, je sais pas si…

C. Et qu'on doit le faire pour certains vols.

X. Maintenant c’est tous les vols intercontinentaux ouais.

Moi : **D’accord. Là, on arrive à la question des trains aussi, c'est assez intéressant. Vous pensez que c'est une alternative qui est largement envisageable à des vols entre Genève et Zurich par exemple ?**

X. Quand on pense que maintenant qu’il n'y a pas de trafic qu’il y a 6 liaisons Genève - Zurich qui mettent moins d'une heure, on dit que c'est légèrement exagéré quand même, alors les gens disent oui mais c'est plus pratique… c’est plus rapide. Mais enfin à quel prix en finalité hein.

C. Voilà. Alors lui il sait mieux répondre, parce que là… là, j'aurais pas pu vous dire moi.

Moi : Justement, c'est très bien d’avoir les deux avis.

X. Et là on est à une période où il y a pas de trafic et il y a déjà 6 liaisons Genève - Zürich, on n’ose même pas imaginer quand le trafic est plein quoi on doit arriver au double quoi.

Moi : D'accord.

C Ouais, puis en plus… en plus maintenant, elle est quand même… les trains arrivent dans les… dans les aéroports, quoi.

Moi : C’est vrai.

C. C’est assez simple quoi.

* Aparté *

Moi : De toute façon, on arrive bientôt au bout. **Voilà, il y a une dernière question aussi, qui concerne la politique d'insonorisation mise en place par l'aéroport de Genève. Je sais pas si vous en avez entendu parlé. Si oui, qu'est-ce que vous en pensez ?**

X. Au niveau des maisons ? Des logements ?

Moi : Alors, si vous voulez je vous explique la politique concernant les maisons qui ont été construites avant les années 80, qui ont voilà des… des fenêtres qui résistent pas forcément au bruit, ils s'engagent en fait à… à payer les… les frais de travaux pour installer des doubles vitrages, etc.

C. Bah nous voyez on a une maison qui rentre pas là-dedans, on a une maison qui a 20 ans.

X. Vous parlez par rapport aux habitations ou par rapport au bruit des avions ?

Moi : C'est par rapport… Est-ce que leur politique est pour… selon vous, c'est une bonne solution pour, je sais pas, justement, éviter d'entendre trop les avions, etc.

C. Ah d’aider les riverains financièrement à isoler leur maison.

Moi : Voilà exactement, exactement.

X. Ça c’est le canton qui fait.

Moi : Alors l’aéroport s'engage à payer les frais.

C. Bah c'est bien pour… toute manière ben c'est pour l'hiver hein. Parce qu’avec des chronos pour les avions, ils sont quand même là et qu'on vit dans les jardins, ils sont quand même là donc c'est un pis-aller, quoi. C'est… c'est oui, c'est un moindre mal.

X. Mais il devrait y avoir une politique plus restrictive au niveau du bruits des avions maintenant ce qui se passe, c'est que quand un avion est trop bruyant, il va payer une amende et une taxe, surtaxe, et puis voilà, ça continue.

Moi : **C'est intéressant ça aussi d'être plus restrictif. Voilà, comme je dis, on arrive gentiment au bout. Est-ce que vous avez des remarques ou des points sur lesquels vous souhaiteriez revenir ou approfondir ou même m'expliquer certaines choses ?**

X. Non, mais par contre, c'est vrai qu'on pourrait se poser la question, pourquoi les gens ils ont acheté une maison, euh, à Genthod dans le fond parce qu'ils… on savait très bien qu'il y avait un aéroport. La réponse la plus simple, c'est que le trafic entre 1990 et 2018, il a dû tripler. Donc où est-ce qu'on était, disons quand même dérangé en 1990, on est arrivé à un niveau ou par exemple, si vous à l'aéroport, prendre un avion EasyJet ou peu importe entre 06h00-07h00, vous avez… vous avez pratiquement un avion toutes les 2 minutes qui décolle.

Moi : Effectivement.

X. Donc c'est là qu'il y a un problème avec le trafic est devenu complètement exponentiel. On… on prend l'avion pour tout et n'importe quoi. Et puis surtout c'est vrai que les… cette politique de bas prix qui est… les gens s'en privent plus quoi. Maintenant, tout le monde peut se payer un voil EasyJet et puis aller faire la fête un week-end à Barcelone ou Dieu sait où… j'ai rien contre d'ailleurs. Non, mais c'est vrai que ça engendre un trafic qui est démesuré ce genre de chose.

C. Dire que voilà on doit devenir raisonnable, c'est ça le problème.

Moi : C'est très intéressant.

X. Parce que je pense que le trafic, il a dû… à mon avis au moins triplé en 20 ans si c'est pas plus encore je suis gentil en disant triplé.

Moi : Très bien, écoutez, moi j'ai tout ce qu'il me faut aussi, je devais vous dire une chose, je dis toujours à la fin de l'entretien c'est que moi voilà je suis étudiant mais j'ai aussi un… un job étudiant à l'aéroport de Genève. Je travaille chez Swissport au litige bagage.

X. Oui, oui bah vous savez on a aussi notre nièce qui avait un job comme ça

Moi : Ouais, exactement, exactement. Du coup c'est vrai qu'à un moment donné, voilà, on avait beaucoup, beaucoup d'avions et moi-même je me demande si bah au final c'était pas trop et c'est pour ça… c'est de là qu'est venue mon idée de voir si la pandémie est un vecteur de développement aux alternatives, est-ce qu'on va repenser nos habitudes… pas. Voilà en tout cas, je vous remercie beaucoup pour vos réponses.

X. C'était l'été dernier quand tout d'un coup, on s'est sent… on a senti que la pandémie était terminée ou bien presque, euh c'était vraiment une ruée sur l'aéroport et on s'est retrouvé dans les mêmes bouchons pour accéder à l'aéroport dans les mêmes problèmes que… que… avant la pandémie, c'est pour ça que c'est pour ça que honnêtement, alors bon, c'est vrai qu'il y a beaucoup de gens qui en vivent de l'aéroport, mais il y a beaucoup de gens qui vivaient aussi dans… dans d'autres métiers et qui ont dû… qu'ils ont dû changer de métier parce que c'est leur métier n'existait plus donc ça sera peut-être… c'est un peu de mouvement perpétuel, ces choses-là. Je crois que… qu'on peut pas prendre l'excuse de… des emplois parce que les emplois ils peuvent être recréés peut-être à d'autres sociétés ou d'un autre chose hein.

Moi : Se reconvertir en quelque sorte.

X. Exactement. Exactement. D'ailleurs, je pense que vous êtes jeune, vous savez, peut-être, mais je crois que… à mon avis, tous les gens qui ont entre une soixantaine d'années ou à la retraite, ils ont… ils ont pratiquement je pense qu'il y a plus d'entre 50 et 80% des gens qui n'exercent plus le métier qu'ils ont appris à l'origine.

Moiu : Eh ben ça c'est quelque chose que j'ignorais.

X. Non, mais je pense que c'est le cas… enfin moi en tout cas, il y en a très peu qui… non mais je pense que 50% des gens qui doivent changer de métier alors, soit qu'ils existent plus ou que c'est bien difficile de faire vivre une famille d'un métier qu'on avait appris. Euh, c'est vrai que quelqu'un qui avait appris je sais pas… dans la radioélectricité ben maintenant il existe plus mais il y a plein de choses comme ça qui… ben on est obligé de... s'adapter.

C. S'adapter oui

Moi : C'est vrai aussi moi, la plupart de mes collègues c'était des anciens ou des anciennes stewards et hôtesses de l'air sur Swissair. Donc maintenant, il travaille chez Swissport, dans un métier qui est totalement différent. **Et vous m'avez parlé justement de… d'un fort regain en 2020. C'était quoi c'était pendant l'été de l'année passée, c'est ça ?**

X. Oui, c'était pendant l'été alors pendant l'été alors le trafic n'est pas revenu à la normale. Mais je pense qu'on a dû… on est passé de je sais plus combien… à peu près moins du tier du trafic normal. Et puis on a dû remonter à 50, 70% du trafic. Et là, c'est vraiment flagrant que… on voyait que les gens, ils faisaient plus du tout… enfin, il y avait plus de… de retenue .

Moi : D'accord.

X. C'est pour ça qu'on est moyennement optimiste par rapport au fait que ça revienne, que c'est… ça risque de revenir exactement la même chose. On oublie vite les… certaines leçons quand ça nous arrange.

C. On a aussi eu des voyages annulés on voulait partir au Népal.

rire

Moi : Voilà. Moi, j'ai… toutes mes questions j'ai réussi à les poser. Merci beaucoup encore pour votre temps et disponibilité c'était vraiment très intéressant pour moi.

C. Vous auriez besoin d'autres personnes ou vous avez assez de gens ?

Moi : Non, là pour… pour être honnête voilà, vous êtes les 8 et 9ème personnes et mon dernier entretien en fait ça avec XXX, je sais pas si vous connaissez l'association des riverains à l'aéroport de Genève.

X. Ah oui, il est pas à Genthod ce monsieur ?

Moi : Oui, oui, il habite Genthod aussi.

C. Ah monsieur Y. ?

Moi : Exactement. Je m'entretiens avec lui tout à l'heure cet après-midi.

C. Il habite le même chemin que nous.

Moi : C'est vrai ? Ah, d'accord.

C. Lui, il est un peu plus sous les avions encore.

Moi : Okay, on verra ce qu'il aura à me dire. Écoutez merci à nouveau.

X. Bah, je vous en prie. Et puis si vous avez besoin encore de renseignements, on peut toujours compléter, y'a pas de souci.

Moi : D'accord, merci beaucoup bonne journée, bon week-end et voilà tout de bon.

C. Merci, au revoir.

X. Merci, au revoir.

11.10.6 Enquêté 10

Moi : Très bien. Bon, je vais brièvement me présenter, donc je m'appelle Jérémy. J'ai 25 ans. Je suis actuellement étudiant à l'université de Genève, je fais mon master en sciences de l'environnement et afin de valider mon mémoire… enfin mon master, je dois réaliser mon mémoire, donc je vais justement essayer de discuter dans quelle mesure la pandémie a été un vecteur du développement aux alternatives à l'avion ou pas en fait. Donc je pars d'un simple constat, qui est que l'aéroport de Genève peut déranger les riverains et à partir de ce constat-là, je… je discute ensuite de comment est-ce que justement la pandémie a pu avoir un effet sur les alternatives à l'avion et notamment vous m'avez envoyé un document où vous, où c'est écrit, cette situation n'est pas destinée à durer, c'est-à-dire avec peu de vols, les premiers vols recommencent déjà c'est néanmoins une occasion unique de réfléchir à l'avenir d'un aéroport qui serait bien intégré dans son territoire. Donc c'est ça que j'ai envie de savoir, de découvrir, parce que oui, on va avoir un entre deux ou bien on va retrouver une… une normale entre guillemets. Donc je ne sais pas si vous aussi vous voulez présenter brièvement comme je viens de le faire, ça serait…

A. Oui, oui, pas de problème, donc je m'appelle XXX, donc, euh, comme formation je suis retraité comme j'ai X ans. Donc comme formation, j'ai été au début de ma… ma carrière on va dire pendant une quinzaine d'années donc dans le domaine de l'architecture et ensuite j'ai fait une licence en géographie à l'université de Genève et j'ai enseigné pendant 30 ans la géographie dans un collège donc au collège Voltaire et puis euh donc voilà, je crois que concernant disons les… les éléments de base.

Moi : D'accord, très bien, super… bon… alors on peut voilà moi mon entretien il se passe de la manière suivante, vous avez vu un peu vous avez envoyé la grille…

A. Oui oui c'est très bien d'ailleurs.

Moi : Il y a une première partie, voilà, c'est plutôt une introduction générale, ensuite une partie qui est avant la pandémie, une partie pendant la pandémie et finalement des questions plus basées sur la littérature qui sont plutôt des questions supplémentaires **donc déjà une première question, c'est depuis combien de temps vous vivez aux alentours de enfin vous vivez aux alentours de l'aéroport de Genève et où exactement ?**

A. Alors le… donc j'habite une jolie commune donc la commune de Genthod donc je sais pas si vous avez reçu l'ouvrage mais mon adresse c'est **** vous pouvez d'ailleurs vérifier sur ce qu'on appelle à Genève le site SITG qui est le site cadastral du canton de Genève, puis là vous pouvez situer. Alors en fait j'y habite depuis très longtemps parce que pratiquement depuis ma naissance, depuis l'âge de 5 ans parce que c'est une propriété familiale héritée par ma mère et mon grand-père. Et puis mise à part ? de 13 ou 14 ans où j'habitais en ville. Je suis revenu en 1986 à Genthod suite en fait à la donation de la maison par ma mère. Donc j'ai vécu, je peux dire toute la saga du développement de l'aéroport depuis les premiers avions à hélice qu'on appelle DC 3 DC 4, les avions absolument bruyants comme les caravelles et autres jusqu'à aujourd'hui. Donc disons je… je connais un petit peu le développement aérien et en fait je me situe très près de, je dirais de l'axe d'atterrissage au décollage de l'aéroport en gros, c'est 180 mètres de l'axe… de l'axe de la piste, environ 2,8 kilomètres depuis, depuis le… le point où je suis jusqu'à l'aéroport, les avions survolent à l'atterrissage 250 ou 300 mètres, donc je, je vois bien, je vois, je vois les hublots, je peux même compter les profils des roues des avions.

Moi :D'accord. Très bien. Ouais, c'est voilà au moins voilà, **vous m'avez dit que depuis 1986 vous habiter là-bas, vous avez une bonne vue d'ensemble, une bonne vue d'évolution peut-être donc ça directement avec ma 2ème question, si vous devez caractériser l'évolution du trafic aérien durant toutes ces dernières années, qu'est-ce que vous diriez ?**

A. Olalala, disons depuis la 10… les 10 dernières années, il y a une très forte croissance du trafic aérien. J'ai le souvenir, j'avais regardé en ancien procès-verbal qui date de 2006. C'est le directeur de l'aéroport à l'époque disait « oui le maximum, je dirais de prévision très haute pour l'évolution du nombre de passagers à Genève pour 2020 c'était 13 millions de passagers » or, l'année dernière donc, avant le covid, on était à 17 millions de passagers, donc la croissance du trafic aérien, notamment au nombre de passagers, peut-être un petit peu moins au nombre de mouvements. Parce qu'il est vrai qu'il faut distinguer le nombre de passagers et le nombre de mouvements. Puisque c'est vrai que ces dernières années on remplit mieux les avions, ils sont un peu plus grands et puis ça diminue… ou l'augmentation du nombre de mouvements est légèrement plus faible. Mais malgré tout, la croissance était très forte.

Moi : D'accord. Très bien.

A. Notamment avec le développement, il faut bien le reconnaître du low-cost. Et puis de la compagnie orange à Genève qui est 45 pour 100 du trafic passager. Donc c'est elle qui est la principale responsable entre guillemets hein de la croissance du nombre de passagers.

Moi : Très bien, merci beaucoup pour cette… cette réponse très précise, donc maintenant plus par rapport à une période avant la pandémie. **Il y a les statistiques sur l'ordonnance sur la protection contre le bruit et sur la protection de l'air qui montre justement que l'aéroport de Genève n'est pas un élément négligeable en termes de pollution atmosphérique et sonore. Quelles sont pour vous les… les conséquences directes de cette pollution ?**

A. Alors c'est vrai qu'il y a deux aspects, donc il y a l'aspect effectivement empreinte sonore, donc le bruit, euh, qui est disons considérable dans le sens ou même si les nouveaux avions font effectivement moins de bruit mais comme il y a beaucoup plus de fréquence et de mouvements, euh, je dirais les courbes de bruit ou la notion de bruit augmente donc euh, disons là c'est… on l'a vécu notamment je dirais, le souvenir que j'en ai le plus fort c'est l'été 2019 puisqu'en fait, il y a beaucoup plus de mouvements d'avion puisque c'est lié au low-cost EasyJet, puisque pendant les vacances estivales que pendant l'hiver, donc, EasyJet développe si vous voulez, ou met en en service des appareils en fonction de la demande mais qui essentiellement très importante pendant les fêtes de Pâques, de Pentecôte et puis les périodes estivales. Donc ça, c'est le premier volet, donc c'est vrai que du bruit y en avait de 6h du matin puisque l'aéroport ouvre à 6h00 jusqu'à parfois 24h20 24H30 puisqu'en fait l'autorisation à Genève, les avions peuvent atterrir jusqu'à 24H plus 30 minutes pour les retards. Donc ça veut dire qu'un avion peut atterrir à 00h29. Donc euh… et ce qui arrive parfois en été puisque… comme ils sont à flux tendu avec EasyJet, disons là assez souvent en été des retards d'avion.

Moi : D'accord

A. Ensuite, y'a l'autre aspect que l'aspect pollution, qu'on parle un peu moins, mais qui est aussi important notamment pas seulement le CO_2, le CO_2, c'est une vision globale, donc d'émissions de de carbone, le CO_2, donc sur la question climatique générale. Mais il y a d'autres types de pollution notamment comme les… les dio… ce qu'on appelle les dioxydes d'azote et le plus gênant pour les riverains c'est ce qu'on appelle les particules fines, les poussières ou les suies

parce que les… les avions émettent… diffusent si vous voulez des particules fines qu'on appelle parfois aussi, même… des ultras fines, vous le verrez peut-être dans des éléments, il y a des PM 10 et des PM 2,5 c'est vraiment très petit, c'est la taille de la section d'un cheveux pour les petits. Et ça, c'est ce qui est plus gênant en termes de santé pour les riverains, ça a des conséquences, on a eu des médecins, même s'il y a très peu d'études cliniques dans ce domaine-là, mais on sait que les particules fines pour les problèmes de bronchite, d'asthme et de de ce type de… là… sont quand même plus importants dans… dans la zone aéroportuaire, notamment aussi d'autres... les problèmes de… d'hypertension, maladies cardiovasculaires, troubles du sommeil. Parce que dans le sommeil, vous avez peut-être fait des études. En fait, même si on n'est pas réveillé, il y a des dégradations dans les niveaux du sommeil, donc vous pouvez dormir mais en fait votre sommeil est de moins bonne qualité donc vous pouvez vous réveiller le matin, en ayant l'impression d'avoir mal dormi même si vous avez dormi pendant 6h.

Moi : D'accord. Ouais, c'est… c'est très intéressant et pertinent ce que vous dites par rapport à ça, et d'ailleurs mon… mon professeur qui encadre mon mémoire avait fait une étude là-dessus qui montrait en fait en nombre d'années de vie perdues ce que les… les riverains de l'aéroport pouvaient subir. **Donc vous me parlez clairement d'un impact sur… sur une santé et il y a aussi une forme de stress, d'anxiété ou de… d'énervement ?**

A. Oui. Alors ça, c'est vrai que parfois, il y a… il y a quand même, disons, suivant le… le type d'avion, une forme de… d'irritation. Bon certains se disent, mais est-ce que vous vous habituez au bruit des avions ? Je dirais oui et non. En fait, on s'y habitue parce que quand on a une certaine, on connaît un peu les différentes mêmes formes de bruit par rapport au bruit on peut pratiquement distinguer tel d'avion si c'est un gros porteur, si c'est en avion privé. Donc on a une certaine perception du bruit. Et puis non dans le sens ou un moment donné, c'est vrai, parfois c'est… c'est irritant aussi. Moi je vois si par exemple je veux inviter des amis en fin de journée boire l'apéritif à l'extérieur. Suivant la zone de la maison où j'habite ben… je peux pas le faire parce que ça serait infernal donc il y a cette espèce de… de limites de l'utilisation de son logement en fonction du… selon le bruit de l'avion, surtout, c'est les gens ne connaissent pas quand ils viennent, ils voient les avions passer, ils entendent le bruit. Et puis parfois on doit s'arrêter de parler parce que bah voilà, selon le type d'avion, le bruit est très important, donc il y a une certaine gêne par rapport à ça. Anxiété ou angoisse peut-être moins y'a peut-être un aspect qu'on souligne rarement au niveau de l'aéroport, c'est le risque technologique, peut-être vous allez peut-être en parler, c'est-à-dire qui a malgré tout toujours une probabilité de risque qu'un avion puisse avoir un problème, on l'a vu avec un au décollage un avion à Denver aux États-Unis, c'est un avion qui s'appelle la Dreamliner qui est d'ailleurs utilisé aussi à Genève qui a perdu en fait l'enveloppe de son réacteur qui sont tombées très proche des habitations. Ça à Genève pour l'instant comme y'a qu'un seul acte de piste c'est mieux maîtriser, mais malgré tout il y a quand même quelque part la question du risque technologique qui peut qui peut jouer même s'ils prennent normalement au principe toutes les précautions techniques nécessaires

Moi : **D'accord, très bien, c'est. C'est très intéressant ce que vous dites par rapport à l'habitude. Voilà, j'ai déjà mené une bonne… j'ai déjà vu presque 10 personnes en fait, avant de m'entretenir avec vous, ils m'ont souvent parlé d'une certaine habitude, mais comme vous, il mettait en avant le fait que s'ils invitaient des amis en fait, eux étaient rapidement choqués par ça. Donc ça… vous diriez que ça a vraiment une influence sur votre vie de famille ou même votre vie avec vos amis ?**

A. Oui, d'une certaine manière, oui, je pense que parfois, je leur dis ben écoutez, venez pas à 18h00 ou 18h30, venez plutôt vers 20h comme ça on a déjà le gros… parce qu'il a souvent dans les tranches horaires essentiellement la tranche, 17h00, 19h00, 19h30, qui est très importante parce qu'il y a toute une série de flux d'avions qui arrivent. Après ça s'espace un petit peu et puis parce qui arrive c'est souvent… bon il se trouve que… il y a une entrée heureusement c'est là où en fait on a surtout le flux d'avion d'un autre côté y'a la maison, plus un balcon, alors des fois on prend l'apéritif sur le balcon, puis on mange dedans parce que voilà, j'entends on peut pas… euh, bon, si c'est mon fils, si c'est des jeunes, ils sont moins sensibles à cette notion de bruit pour eux bon voilà bon y'a du bruit mon fils il a 30 ans le bruit c'est pas tellement ça qui le dérange un peu plus la pollution mais je pense c'est aussi une question peut-être oui d'habitude peut-être de tranche d'âge aussi on peut être plus ou moins disons sensible à cette notion de bruit.

Moi : **D'accord, et vous diriez que c'est plutôt en journée que cela peut déranger le plus ou la nuit, donc la nuit, c'est-à-dire 22h, minuit 29, comme vous m'avez bien dit.**

A. Oui, je crois que bon, même si on en étant vieux on a un peu plus d'insomnie donc parfois…. Mais c'est vrai que toutes les… en tant qu'XXX, donc comité, toutes les plaintes ou les remarques qu'on a, c'est quand même les vols de nuit. Donc à partir de 23h quand il y a un décollage normalement il n'y a pas de vol au décollage planifié avant… après 22h00. Mais il y en a quand même parfois qui peuvent puisque dans les dernières normes du PSIA ils ont autorisé 3 décollages à partir de 22h00. Donc le soir, pour autant que ce soit des avions dernière génération mais un avion qui décolle, bruyant à… à 22h ou 22h10, il va réveiller des milliers d'habitants. Donc moi souvent en été je dors jamais avant minuit parce que ça sert à rien parce que je dors sous les toits donc on a 2 lieux avec ma femme bon pour des raisons x ou y ou même pour les raisons de bruit. Moi je dors sous les toits pour les… sous les toits parce que ça me dérange moins puis ma femme, elle dort dans une autre chambre, disons au premier étage. Il y a 3 étages, un rez-de-chaussée un premier et puis des combles et on, elle pouvait plus supporter le bruit des avions, donc elle dort à un autre endroit qui est quand même moins bruyant. C'est quand même, disons essentiellement les vols de nuit qui dérangent. Bon, des fois aussi la journée, mais bon la journée ma foi avec les activités diverses il y a un bruit ambiant donc ça gêne moins.

Moi : D'accord, euh…

A. En tout cas, toutes les remarques qu'on a, les critiques, les plaintes, c'est quand même essentiellement les vols de nuit, donc même à partir de… de 22h et tout notre combat à XXX c'est de lutter contre les vols de nuit. On aimerait que les normes OMS soient respectées, c'est-à-dire d'avoir 8h de sommeil.

Moi : D'accord.

A. Vous me direz que les gens à la Servette ils ont peut-être pas leurs 8h de sommeil à Genève mais bon voilà quoi.

Moi : **Très bien, euh, vous m'avez parlé aussi de la pollution atmosphérique, même si souvent les gens m'ont dit que c'est très peu perceptible. Mais vous avez l'impression que ça aura un effet sur votre santé ou que ça en effet, en tout cas sur votre santé ?**

A. Oui, je crois quand même parce que d'abord, elle peut être parfois visible suivant les zones, parce qu'on a vraiment là les petits toits ou les toitures on a de la suie, des couvertures noires de… de poussière noire. Et puis ma femme qui avait ces dernières depuis longtemps qu'elle avait pas de problème d'asthme, elle a eu cet hiver bon ben c'était l'hiver précédent, avant le covid, une forme de bronchite asthmatique alors c'est difficile de dire c'est à cause de ça, mais ça peut être à mon avis, un facteur aggravant.

Moi : D'accord. Parfait. On a déjà… pour toutes les questions avant la pandémie, on a déjà bien exploré le champ. Maintenant une question, des questions plus pendant toute cette pandémie. **Selon vous, quel a été déjà pour commencer, les effets de la pandémie sur le.. le secteur aéronautique ?**

A. Alors pour nous évidemment, ce sont vraiment… tout en étant conscients des drames liés à la… au covid. Mais quand il y a eu le confinement strict, donc on avril dernier, donc mars, avril, il y avait quasiment que 10 mouvements par jour, donc pour nous on revivait, parce qu'en plus de ça, c'était la période printemps aussi. Donc d'ailleurs j'avais écrit sur un blog, peut-être que… j'avais un petit blog de la CARPE que j'avais intitulé luxe, calme et volupté, c'est-à-dire que pour paraphraser une phrase de Baudelaire où on avait plus besoin d'être réveillé à 6h, parce qu'à partir de 6h il y a des vols, et qu'on pouvait entendre le bruit des oiseaux, qu'on avait l'impression que la nature revivait qu'on pouvait enfin pouvoir engager une conversation sans être interrompu toutes les 3 minutes, qu'on pouvait prendre son déjeuner ou son dîner sur le balcon sans être non plus survolés par des avions, qu'on voyait le ciel bleu et non pas strié. Vous savez, y'a des traînés de condensation qu'on peut voir, d'ailleurs c'est un des problèmes qui est aussi bien caché avec l'aviation qui nie ce problème-là. Mais il peut y avoir des effets au niveau météorologique, climatique avec cette traînée de condensation, ils appellent ça aussi les… donc c'est vrai que là pour nous… Euh, on a, disons, revécu, disons, d'une certaine manière, on avait même l'impression, c'était peut-être psychologique, mais que les arbres se portait mieux, qu'on avait plus de fruits que voilà quoi. Donc pour nous, c'était un véritable bonheur, autre que les problèmes je dirais de… de tragédie par rapport à tout ce qui s'est passé et ce qui se passe encore lié à la pandémie.

Moi : **D'accord. Voilà, vous avez revécu d'un côté, mais en même temps ou une sorte de tragédie pour l'aéroport.**

A. Voilà exactement. Ouais, mais bon, égoïstement c'est vrai qu'on a… on a quand même compris en se disant tiens voilà ce qu'on pourrait vivre s'il y avait très peu ou pas d'avion donc on a revécu dans ce sens-là. D'ailleurs, j'ai fait plusieurs invitations en disant venez venez, on va enfin pouvoir manger dehors sans être interrompu par les avions.

Moi : D'accord, ça c'est déjà très bien. **Et par rapport à la pollution atmosphérique et sonore. Quel a été votre ressenti pendant cette période ?**

A. Ah Ben de nouveau merveilleux parce qu'il y a eu des études, on attend encore les études plus précises de la part… vous avez un service à Genève qui s'appelle le SABRA. Peut-être que vous pouvez consulter le site qui en fait mesure l'ensemble des différents types de polluants à Genève et là, on sait qu'il y a eu notamment par… peut-être moins qu'il le pensait, mais par rapport au CO_2 et puis aux émissions polluantes, une diminution assez forte, évidemment qu'en termes aussi de bruit, disons, l'empreinte sonore a été fortement diminuée puisque, disons, il y a une diminution très forte du trafic qui, qui est encore actuellement. Mais c'est vrai que ça a

été, disons pour nous de nouveau un plaisir entre guillemets, de pouvoir avoir moins de bruit. Juste cette parenthèse aussi qui est importante, c'est qu'on parle souvent des vols de ligne qui sont importants. Mais à Genève, c'est la 3ème place au niveau européen par rapport à l'aviation privée qu'on appelle Aviation taxi, vols d'affaires ou vols privés. Et là, on s'est rendu compte qu'il y avait aussi des mouvements assez importants avec des avions, des petits jets qui sont aussi bruyants, voir même plus bruyants qu'un Airbus. Ils passent plus vite mais ils sont aussi bruyants.

Et là, c'est il y a une sorte d'omerta là-dessus… un peu même chez notre comité, parce que c'est des gens très aisés, hein, ils apportent de, ils dépensent à Genève, ils génèrent peut-être des impôts importants, donc on laisse un petit peu faire ça quoi. Enfin, on se focalise pas là-dessus, nous, on se focalise sur l'aviation de ligne, vol de nuit… vol d'affaires… d'ailleurs, ça n'existe pas dans les statistiques de l'aéroport au niveau de… du site de l'aéroport. Par contre je peux vous donner des statistiques plus précises de tous les vols, tous les mouvements qui sont pris en compte pour les courbes de bruit.

Moi : D'accord, moi, ça serait volontiers, alors ça pourrait être très pertinent aussi pour mon travail et, euh. Bon là déjà vous parler aussi d'un peu de d'un aspect de… de pouvoir, de gens riches, de politique, tout ça. On y reviendra un peu après. Heu, donc vous m'avez déjà dit un peu de tout ce qui a concrètement changé pour vous, ça c'était vraiment intéressant. **Est-ce que pendant l'année 2020 vous avez ressenti un… un regain d'activité du trafic ? Si oui, à quel moment ?**

A. Alors il y a eu quelque… un peu reprise du trafic en été, ça c'est vrai, parce qu'il y a eu comme en disons… le… à partir du mois de mai. Donc on a un peu euh… y'a eu le déconfinement les ouvertures possibles entre la, euh, il y a quand même, notamment pour je dirais les destinations balnéaires donc qui sont d'ailleurs des spécialités d'EasyJet., la plupart, même s'ils ont des vols sur… sur Londres ou d'autres, c'est essentiellement le… le balnéaire que je veux pas forcément critiquer, on peut, je comprends que les gens aient envie des fois de… de changement. Là il y a eu effectivement une augmentation mais c'était pas si… je dirais pas si gênant que ça, c'est-à-dire que c'est vrai qu'il y a eu une augmentation du trafic mais qui était aussi limité par la crainte de se dire, bon, on peut aller à j'sais pas, Barcelone, Ibiza ou… mais est ce que on va pas contracter le covid est-ce qu'on pourra revenir ? Y'a peut-être plus qu'une crainte psychologique qui fait que ça peut être limité. Et puis la volonté, les campagnes qui ont été faites en Suisse pour dire découvrez votre pays, c'est le moment de découvrir votre pays plutôt que de prendre l'avion puis de risquer de contracter le covid. Donc psychologiquement je pense qu'il y a eu… même concrètement parce qu'en Suisse, même s'ils ont perdu une partie du tourisme étranger, il a été en partie compensé par un tourisme si on peut dire local.

Moi : D'accord, oui, c'est… donc une dans une certaine mesure, un changement des comportements des vacanciers.

A. Oui.

Moi : **Et vous, vous m'avez dit que c'était voilà l'été 2020, c'est vrai qu'il a eu un certain regain d'activité. C'était, vous m'avez dit que c'était pas si gênant que ça. Vous pensez que ce serait viable comme situation ? Ou que ce serait toujours un peu trop, pas assez.**

A. Non, moi je pense que ça pourrait être encore viable comme situation. C'est-à-dire que ça restait quand même… bon en ayant l'habitude et en ayant le souvenir de ce qu'on a vécu par exemple l'été 2019 on se dit bon, si c'est comme ça, c'est supportable hein. Donc euh, je sais pas, je pourrais voir les chiffres, la diminution du trafic était peut-être 80 pour 100 en avril après c'était peut-être moins, on était à 60 pour 100. Enfin, il y avait eu une augmentation de 10 à 20 pourcents. Mais ça restait disons largement en-dessous de… de tous les mouvements, disons des années précédentes notamment 2019 qui a été la pire année pour les riverains.

Moi : **D'accord, et par rapport à ça, dans quelle mesure vous pensez que cette situation avec peu de vols, elle peut perdurer ?**

A. Alors ça, c'est une très bonne question parce que c'est un grand point d'interrogation. D'un côté, on peut le dire, s'il y a progressivement… je sais pas on pourrait parler de la situation actuelle, mais je pense qu'il y a effectivement… d'après un peu les enquêtes que j'ai lu, le… le tourisme balnéaire c'est peut-être le premier type de tourisme qui peut reprendre et qui va reprendre. Les gens en ont peut-être un peu assez d'être confinés et puis de… d'être soumis aux aléas météorologiques, peut-être de la Suisse, même si la Suisse est belle. Donc avoir un peu l'envie de nouveaux de voyager et le tourisme d'affaires lui remettra plus longtemps pour, disons, on peut dire repartir dans le sens avec le développement des visioconférences, etc. Donc ça peut aussi limiter, mais là de savoir est ce que disons la compensation, le fait de se dire maintenant on en a assez, on veut voyager, on veut bouger, on veut d'autres horizons, changer d'air, soit plus important que le fait de dire, mais à quoi ça sert d'aller à Ibiza ou à Barcelone ou je sais pas où on peut trouver d'autres endroits en Europe plus proche. Et puis trouver un autre type de tourisme, notamment le tourisme familial. Plutôt que de prendre l'avion, il y a les deux hein on l'a vu par exemple, c'est aussi une parenthèse, mais tout ce qui est des un peu les… les campeurs et autres, disons, euh, les véhicules justement… donc ça s'est forcément beaucoup développé. Il y a eu des locations, il y a des gîtes ruraux, il y avait… donc y'a peut-être dans… y'a la balance entre les deux. Maintenant lequel veut dire va l'emporter. Pour l'instant je pense que l'aspect psychologique qui joue encore de se dire bon on peut très bien aller en… Grêce, en plus de ça il y a des contraintes pour y aller. Et puis de se dire, c'est tout d'un coup, il y a de nouveau un cluster et se dire qu'on puisse pas revenir, donc je pense qu'il y a plus l'aspect psychologique qui intervient que vraiment l'envie de dire bah comme vous allez moi j'en ai marre de la faculté du Canton de Genève et puis j'ai envie d'aller à la réunion à Zanzibar ou des endroits où il demande pas de test PCR.

Moi : **Très bien. Ouais, et vous pensez que… un certain retour à la normale, il serait inévitable ?**

A. Alors bon nous évidemment on espère pas. Parce que qu'est-ce qu'on appelle retour à la normale, hein. J'entends si c'est pour retrouver, parce qu'on a vraiment eu, c'était en 2019, c'est pour ça qu'il y a eu le succès de l'initiative, parce qu'il y a vraiment eu alors une, je dirais que le seuil d'acceptabilité a été largement dépassé par l'ensemble des riverains entre 2008 et 2019. Donc ce retour à la normale ou certains disent l'anormale. Euh, à mon avis, bon, ça, on n'est pas forcément prise là-dessus nous… on l'espère pas parce c'était vraiment invivable, d'autant plus que toujours insisté que l'aéroport de Genève, c'est un aéroport urbain.

Moi : C'est vrai.

A. C'est pas Bâle qui en zone française, c'est pas Zürich, 30 kilomètres un peu de Kloten, enfin disons des zones urbanisées. Genève, c'est vraiment un seul axe. Et puis un aéroport urbain, donc là certains disent le directeur de l'aéroport dit, il faut attendre 2, 3, 4 ans pour le retour à la normale. Nous, la normale, on n'est même pas sûr que ça peut revenir à 2019. Évidemment qu'on le souhaite pas.

Moi : D'accord, très bien, merci. **Quelles sont, à votre avis, les solutions maintenant qui sont envisageables pour ne pas revenir à une certaine normale ou une anormale ?**

A. Oui, vous avez peut-être vu dans la presse, donc il y a cette volonté qui a même pris maintenant en France. Maintenant, on a discuté aussi au niveau suisse, d'avoir un transfert modal, c'est-à-dire que pour un… un Genève - Paris ou éventuellement donc y'aurait un… une possibilité qui commence à se développer. Il y a d'ailleurs même un… dans le courrier du lecteur aujourd'hui d'un… d'un lecteur qui dit jusqu'à disons 1000 kilomètres on pourrait imaginer que… en fait les gens, pas forcément soient obligés mais disons soient incités à prendre le train voir des trains de nuit plutôt que de prendre des avions court-courriers. Je crois que même Swiss offre cette possibilité si vous prenez une connexion pour avoir des vols internationaux, parce que y'en a peu à Genève, sur Zurich de prendre le train Genève - Zurich et ensuite vous prenez l'avion pour aller à New York, à Rio de Janeiro ou ailleurs, donc ça c'est une possibilité c'est… je pense que le… transfert modale qui pourrait limiter quand même ces vols court-courriers qui, disons parce que, en fait, les trains de nuit existaient, mais vu la concurrence très forte au niveau des prix des low-cost, bah ça les a sciés les trains de nuit donc maintenant on y revient parce que on peut imaginer des trains plus confortables, plus silencieux, avoir des prix qui soit convenables. Et puis peut-être une prise de conscience, enfin j'aime pas tellement le terme prise de conscience parce que ça a un côté moraliste, mais de se dire si on peut faire un à la rigueur, pourquoi pas prendre le train, puis ensuite c'est peut-être aussi une petite expérience de voyage plutôt que de prendre l'avion pour les court-courriers.

Et… les autres possibilités. Bon après on parle beaucoup des aspects technologiques de se dire il faut des avions moins bruyants, moins polluants, mais la technologie c'est un l'instant… bon peut-être un peu un mirage. Peut-être que d'ici 10 - 15 ans sous la pression je dirais de oui… environnementale et puis peut-être aussi maintenant on va voter sur la loi sur le CO_2 puisque... bon il y a des taxes sur les billets d'avion, c'est pas toujours drôle d'avoir des taxes, peut-être que pour les gens modestes, classe moyenne, ça peut compliquer les choses. Mais en fait, il y a pas de taxe sur le kérosène, donc on rajoute pas une taxe, en en crée une que tout le monde paye sauf l'aviation et l'aviation a toujours été privilégiée. Ça date de 1944, des conventions de Chicago où il fallait développer l'économie et surtout pas gêner le développement du trafic aérien.

Moi : D'accord. Oui alors là, vous m'avez bien expliqué, un transfert modal aussi en aspect technologique mais qui finalement, j'ai pu voir aussi dans les… les papiers que vous m'avez envoyés, qui pour le moment reste entre guillemets utopiques. Il faudra voir dans les années à venir et finalement aussi bah tout ce qui est politique de restriction donc taxative, etc… j'ai lu le document, c'est écrit justement en développement de train de nuit qui sont une véritable solution alternative à l'aviation qui doit être encouragée, surtout en phase de déconfinement. Moi personnellement, j'ai aussi étudié dans quelle mesure le train peut être compétitif à l'avion. Il y a pas mal d'études qui qui discutent de ça. **Donc aujourd'hui, selon vous, quelles sont les**

raisons pourquoi les gens ne prennent pas le train entre Genève et Zurich par exemple, et ensuite de faire un Zurich - Chicago en avion ?

A. Alors je pense que…. peut-être pas forcément le coût , je pense qu'on a Genève Zurich c'est peut-être quand même le… le fait peut-être de il faut les bagages, le train c'est quand même un peu plus long. Euh, je pense qu'il y a peut-être quand même la notion de temps qui peut intervenir alors que je suis pas sûr parce que si vous allez à l'aéroport vous devez aller au moins minimum 1h à 2h à l'avance. Euh suivant bah vous arrivez à Kloten bah vous êtes pas à Zurich donc je pense que ça… peut-être le côté… l'habitude simplement. Et puis de se dire bon en avion… c'est plus simple que de préparer les gares, d'aller dans le train pour aller à la gare, etc. Je pense qu'il a peut-être un peu de… entre guillemets, de confort entre guillemets de ouais, c'est un petit peu plus compliqué. Le coût, je suis pas sûr, bon c'est vrai que les trains en Suisse sont très chers hein. Donc évidemment que ça n'arrange rien si c'est une famille de 4 personnes qui va partir à Mexico, si on doit prendre ben j'sais pas… deux billets, plus les enfants peut-être que ça peut coûter plus cher que de prendre l'avion.

Moi : D'accord.

A. Je pense qu'il y a l'aspect coût, l'aspect temps aussi, puis l'aspect peut-être volonté, énergie de se dire bah écoute, on va prendre le train.

Moi : Voilà un côté pratique finalement aussi.

A. Voilà, exactement.

Moi : Très bien, c'est vrai que moi, mes entretiens jusqu'ici, m'ont aussi relevé cet aspect des coûts, les gens qui… qui pestaient entre guillemets un peu sur ces… ces prix qui étaient trop élevés pour finalement des trains qui étaient assez rapides mais pas plus rapides qu'autre part. Donc voilà, c'est tout à fait pertinent ce que vous me dites là, euh… bon, maintenant plus pour voilà des questions un peu supplémentaires. **Il y a certaines études qui montrent que, par exemple en Grande-Bretagne ou aux Pays-Bas, que les riverains aux aéroports ont l'impression que ça relève plus d'un domaine politique, tout ce qui aéronautique, etc… ils ont le sentiment de pas forcément pouvoir changer quelque chose. Quel est votre avis à ce propos ?**

A. Je pense que c'est. C'est une bonne perception. C'est pour ça que, euh, disons à Genève dans le canton de Genève, on a lancé cette initiative donc pour un pilotage démocratique de l'aéroport, parce qu'on s'est rendu compte que même en tant qu'association, il y avait une certaine limite de pouvoir, je dirais, et puis d'influencer les… les certaines décisions et que y avait que le moyen politique pour faire bouger les choses. Et puis l'initiative… donc, au début, quand elle a été lancée en 2016, on n'y croyait pas trop. On s'était dit déjà si on peut avoir une discussion là-dessus et petit à petit, on a vu que on a beaucoup plus de, disons, de… d'intérêt. Il y a eu 14000 signatures, ce qui était considérable, et je pense que là il y avait… même si la marge à Genève, parce que Genève aéroport nous dit oui mais c'est Berne, c'est les normes européennes. Mais il y a une marge, même si elle est restreinte disons à Genève, concernant notamment les vols de nuit, et puis d'influence, et donc je pense que là, il y a des décisions politiques comme ils l'ont pris avec… en France, maintenant, je crois qu'ils ont même obligé, disons, les… les court-courriers à prendre le train. Donc ça c'est des décisions politiques. Et je pense que c'est quand même par ce biais-là qu'on puisse faire bouger des choses parce qu'on s'est rendu compte qu'on était écouté peut-être mais jamais entendu en disant il fallait l'argument

économique prime sur tout. Donc Genève c'est indispensable, Genève internationale etc… donc, mais on est bien conscient de ça. On nous présente comme des anti-aéroport, on a vu des courriers de lecteurs disons incendiaires. Enfin…tout juste qu'on était pas des extrémistes écologiste qu'on faisait le monde d'extinction rébellion, mais c'était quand même par un biais politique qu'on pouvait, disons faire changer les choses au moins bouger les choses. Et ça, je pense que cette perception elle est juste.

Moi : **D'accord, très bien, et là, ce que vous venez de dire aussi sur l'ensemble votre explication, c'est, c'est pertinent par rapport au voilà, vous êtes pas anti-aéroport finalement. Vous reconnaissez qu'il y a une certaine importance finalement de l'aéroport de Genève ici. Si vous devez m'expliquer quel rôle il joue ici à Genève, qu'est-ce que vous diriez ?**

A. Bah le rôle essentiel qu'ils ont si vraiment on va dire ce qui est important pour Genève, disons la… l'infrastructure aéroportuaire, c'est… faut bien le reconnaître, c'est la Genève internationale, c'est que… bon on est un pôle international, euh, avec les conférences, et ça on est tout à fait d'accord que c'est un aspect important pour Genève, puisque Genève un peu vie des conférences. Et puis il y a cet aspect important, l'autre aspect tout aussi important qu'on ne nie pas c'est le fret, donc y'a des entreprises qui doivent exporter ou importer et le fret a son importance, même si une bonne partie du fret passe par les avions, disons de ligne. On a pas… y'a quelques cas enfin récents où des avions ont été transformés pour le fret c'était quand il y a eu les masques ou d'autres choses. Et puis ça c'est important et ça c'est disons… disons un point important pour Genève. Maintenant le reste du trafic… euh, il y a Genève y'a… y'a la Suisse, enfin la Suisse romande, la France voisine qui utilise l'aéroport. Après les retombées économiques dont on en parle beaucoup en disant oui, mais il y a 11000 emplois indirects, 1000 emplois directs et ce qui est vrai, et donc les… il faut reconnaître que le modèle économique Low-cost, je suis pas sûr que soit économiquement très rentable pour Genève. Parce que si on prend en termes de coûts, de nuisances, EasyJet ils sont basés à Londres enfin en Grande-Bretagne, ils ont donc… ils paient très peu d'impôts. J'entends, je pense pas que la clientèle EasyJet, c'est elle qui va acheter des montres Cartier à Genève. Cela dit je critique pas forcément à fond, disons totalement le Low-cost, je comprends pour des jeunes comme vous ou d'autres. Ben j'entends quand on a peu de moyens, on est contents de… d'aller pour 40 ou 50 francs à Barcelone mais de nous dire que c'est un apport économique important pour Genève, j'en suis pas sûr.

Moi : D'accord.

A. On… on nous critique parfois en disant oui mais vous voulez transformer l'aéroport en aéroport élitiste. Y'a que ceux qu'ont les moyens qui pourront voler et puis les autres, vous vous déplacer à vélo. Enfin j'entends, c'est un peu caricatural, mais de ce point de vue-là, euh, le modèle économique disons low-cost a quand même pour Genève des conséquences, c'est pour ça que c'est minuit, minuit 30 alors que… à Zurich c'est 23h hein le… la fin, le… le couvre-feu. Euh, plus toutes les conséquences peut-être qu'on a moins évoqué ou qu'on a peu invoqué, c'est tout ce qui concerne l'aménagement du territoire. Actuellement vous avez des courbes de bruit et puis il y a toutes des zones comme par exemple la maison où j'habite y'a… j'sais pas, y'a du terrain parce que c'est historique mais je peux rien en faire puisque en fait tout est bloqué donc les conséquences au niveau aménagement du territoire sont aussi très importantes ce qu'on… on n'a pas suffisamment évoqué, mais qui a fait aussi basculer les gens, peut-être pour

l'initiative. Ils ont compris que notamment, les communes et puis les particuliers, euh… avaient vraiment des pertes patrimoniales importantes.

La même maison que j'ai qui qui serait, disons, on parle même pas de la rive gauche, mais dans un endroit moins… vaudra peut-être le double qu'elle est actuellement mais bon ça c'est les… c'est discutable hein. Donc pas contre effectivement le… l'importance de l'aéroport. D'ailleurs, même les enquêtes ont montré au niveau de la Genève internationale, ils avaient pas besoin de vol de nuit, il vole essentiellement la journée, peut-être revenir avant 22h puis c'est tout, donc c'est pas ça le disons le… le problème, le fret on est tout à fait d'accord. C'est disons le modèle économique qu'il faudrait quand même essayer de… oui, qui soit… qui respecte quand même dire la santé des riverains, et puis là, la qualité de vie des riverains.

Moi : D'accord modèle voilà donc un modèle inscrit dans le respect et bah ce que vous dites aussi par rapport au vol low-cost, etc. C'est assez pertinent par rapport à la feuille de redécollage qui a été issue de la CARPE que vous m'avez envoyée où justement, on demande une étude sérieuse… sérieuse, sur les destinations desservies par l'aéroport de Genève. Donc qui sont véritablement nécessaires à l'économie donc c'est voilà, c'est… c'est bien aussi pour… pour moi d'entendre des choses comme ça, sinon une dernière... Enfin, il reste deux questions. Après voilà, j'aurai d'autres questions un peu plus larges. **Euh, il apparait que vivre près d'un aéroport, ça peut offrir toute une multitude d'opportunités que ce soit en termes de travail, de transport ou de proximité, même simplement à un aéroport, opportunités qui pourraient contrebalancer toutes les nuisances qui y sont liées. Est-ce que vous pensez que c'est une affirmation qui est correcte ou… ?**

A. Alors je pense qu'elle est correcte dans le sens où il est vrai que, disons, la zone de l'aéroport attire un certain nombre d'emplois. Donc… d'ailleurs sur la commune de Genthod on a on a plusieurs résidents de la commune que j'en connais qui travaille à l'aéroport, que ce soit dans la sécurité comme bagagiste. Donc il est évident que pour eux d'être à 10 minutes de… de l'aéroport et non pas si vous habitez Hermance, de faire le tour. C'est… je pense que y'a, disons, un avantage c'est vrai de… de drainage, on peut dire de… je dirais d'emplois autour de l'aéroport. C'est vrai pour ceux qui travaillent à proximité d'être disons tout près, je pense que ça c'est un avantage, et d'ailleurs y a aussi des bâtiments administratifs autour de l'aéroport qui se sont mis en place, qui se sont créés parce qu'en fait l'aéroport il y avait cette proximité, comme le World Trade Center, certains hôtels ou d'autres. Après à l'inverse se pose la question du logement est-ce que c'est pertinent puisque y'a des projets qui ont été refusés, l'aménagement de logements autour de l'aéroport, de faire vivre des… des personnes à proximité de l'aéroport, dans des zones qui sont quand même relativement polluées. Donc, euh, il y a les deux je comprends que… non… ça je pense que c'est pertinent de dire l'avantage que nous moi je prends très peu l'avion, donc pas pour les raisons psychologiques mais bon vu mon âge, on a d'autres types de tourisme. Mais bon, c'est vrai, d'être à dix minutes de l'aéroport, c'est pratique j'entends, non… je pense que c'est un argument qu'on peut pas forcément toujours incriminer, faire l'aviation, le trafic aérien à l'aéroport comme boucs émissaires. Il faut bien distinguer l'aéroport et infrastructure et le trafic aérien. Nous, ce qu'on insiste, on lutte, c'est contre les nuisances dues au trafic aérien pas à l'aéroport et son infrastructure qui a son utilité, mais on aimerait aussi qu'ils bougent un peu plus en termes de protection de la qualité de vie des riverains.

Moi : **D’accord. Euh, j'imagine que vous en avez aussi entendu parler. C'est toute cette politique d'insonorisation qui a été mise en place par Genève aéroport. Qu'est-ce que… quel est votre avis à propos de cette politique ?**

A. Oui, alors là, je peux dire que c'est un bon point pour l'aéroport. Mais il a fallu que Berne s’en mêle un petit peu parce qu'avant c'était un peu au cas par cas, c'était pas très clair. Alors maintenant, ils ont un protocole très précis qu'on peut trouver d'ailleurs sur leur site et fait par zone proche et plus plus lointaine. Et donc avec un fond environnement qui est alimenté par je dirais compagnie aérienne. Et là aussi il y a une petite distinction à faire, c'est pas l'aéroport qui finance l’insonorisation, c'est le fond, c'est les compagnies aériennes qui paient des redevances bruits qui sont mis dans un fond et l'aéroport gère ce fond donc il fait lui que gérer souvent on dit l'aéroport et il a contribué pour je sais pas combien de millions à l'insonorisation. Non, c'est pas l'aéroport, l'aéroport lui il fait… il gère si vous voulez les… la mise en place des insonorisations. Et je pense que là maintenant, depuis plusieurs années, c'est, disons un programme qui, qui est, qui est bien d'ailleurs, j'en ai bénéficié en partie, mais y a des contraintes assez… assez précise construction leur là simplement, moi j'avais changé les vitrages y a 10 ans parce que y’avait le Green deal et puis y’avait une… une loi qui était en en sommeil depuis 30 ans d'isolation thermique des maisons qui étaient tout d’un coup actualisée. Et puis là j'ai simplement fait changer les verres qui sont les dernières normes concernant les questions de bruit.

Donc ça… ça, mais là, les contacts avec les techniciens sont… sont très bien. Avant, il y avait des… des réticences parce que pour ceux qui acceptaient la… l'insonorisation, il fallait que ça soit inscrit au registre foncier comme une forme de servitude. Donc les gens étaient très critiques par rapport à ça en disant vous nous achetez, vous nous mettez la corde au cou parce que tout d'un coup on a une servitude parce que l'aéroport, alors maintenant ils ont fait simplement une convention simplement pour dire que l'aéroport a fait son travail. Ceux qui veulent pas être insonorisés après, c'est leur problème, mais l'aéroport a fait son travail. Donc là il y aura encore pour les 4 à 5 prochaines années, l'ellipse qui s'agrandit, zone 1, zone 2, zone 3 jusqu’à disons le nombre, ils ont fait d'habitants… enfin de logements, que ce soit des logements disons collectifs ou individuels, ou voir même des écoles. Donc là d'ailleurs le fond puisque je... je fais partie de cette commission qui s'appelle la CCLNTA. Vous avez peut-être vu ça sur l'aéroport, dans commission consultative de lutte contre les nuisances dues au trafic aérien. Il y a un fond environnement qui est géré par ces taxes et là, il y a de l'argent, mais là ils thésaurisent pas, ils essaient au contraire d'essayer maintenant, depuis quelques années de mettre en place un programme d’insonorisation. Ça je pense que c'est positif, c'est pas la panacée non plus hein, parce que c’est que des pièces à vivre, il y a des restrictions, il faut être avant 1979 sinon ou après 1989 y’a deux dates je sais plus exactement, autrement, vous y avez pas droit, parce que vous aurez dû faire les… le nécessaire. C'est, disons, un système un peu plus… j'entends y’a quand même des… votre salle de bain ou c'est des choses comme ça, vous pouvez pas changer les vitrages, pas… c'est pas des pièces à vivre donc y'a… c'est un peu restrictif et à la carte mais à mon avis, c'est positif de ce point de vue-là, sauf qu'on vit pas tout le temps fenêtres fermées à l'intérieur, donc.

Moi : **Évidemment. Très bien, écoutez, on a répondu à toutes mes questions, euh, maintenant j'avais une autre question, vous m'avez parlé plusieurs fois du PSIA. Si vous deviez faire une critique brièvement de ce plan sectoriel, qu'est-ce que vous diriez ?**

A. Alors bon, la critique principale que je ferai d'abord, c'est que bon, ça ça dépend beaucoup de l'OFAC et l'OFAC… les riverains, c'est pas leur problème l'OFAC eux c'est l'aviation. D'ailleurs je crois que ceux qui dirigent c'est des… ou des avocats et puis des anciens pilotes, donc l'office fédéral de l'aviation civile, elle a une fonction très rigide et très peu de… de prise en compte par rapport à la question, je dirais environnementale ça a peu changé. Alors le PSIA bon c'était un peu pour renouveler cette fiche de l'aéroport. Nous on avait toute une série de critiques enfin de remarques qui étaient un peu le… on a récolté les… les oppositions, les critiques qui ont été faites, donc il y en avait à peu près 300 qui ont toutes été balayées sauf une. Donc en 3 mois nous on avait en plus de ça, on avait été informé c'était un peu avant Noël, et puis il fallait rendre le 10 janvier nos remarques donc on a dû plancher ça avant nouvel an parce que souvent ils envoient des choses, mais c'est avant les vacances, comme ça après pour vous avez moins de temps et puis vous vous débrouillez mais je pense que la… disons la question du PSIA ne tient pas suffisamment en compte des préoccupations des riverains. Ça c'est quand même on a toutes, tout ce qu'on a mis, on fait tout a été balayé y'a rien qui a été pris en compte dans le PSIA

Moi : D'accord, ça je note.

A. Alors y'a peut-être quelques petites améliorations sur les questions d'évolution du bruit avec les perspectives 2030, mais on était parti sur un scénario de 25 millions de passagers en 2030. Le PSIA était là d'une certaine manière pour essayer de trouver… éventuellement de limiter les questions de courbes de bruit. Mais sur le fond il a rien changé dans la… je dirais dans le modèle ou le développement économique de l'aéroport, s'est vu uniquement sous l'angle économique et pas sous l'angle environnemental ou social. Donc développement durable dans le PSIA il y en a pas. Parce que les 3 pôles social, environnemental et économique c'est l'économique d'abord et le reste éventuellement si on y pense. Bon, je caricature, mais c'est un peu ça.

Moi : Oui oui. Et ça serait un peu ça la plus grosse critique négative par rapport au plan sectoriel. Et à un moment donné dans notre entretien, on a discuté aussi de pouvoir, de politique. Je sais pas si vous avez vu la semaine passée, il me semble y'a eu un débat assez bref c'était entre Vincent Subliga il me semble et Lisa Mazzone. **Donc est-ce que vous si vous deviez m'expliquer quel est voilà l'enjeu politique derrière l'aéroport, etc… qu'est-ce que ? Qu'est-ce que vous me direz ?**

A. Là, oui, alors je, je connais enfin on a déjà eu V. S. il défend, c'est la chambre de l'industrie économique genevoise donc lui c'est le développement économique. Bon, je pense qu'il y a aussi, je peux peut-être vous donner… juste une parenthèse, il y a eu une conférence aussi de la présidente de conseil d'administration, Madame XXX et puis on a notre vice-président Monsieur XXX qui… qui est très compétent dans ce domaine-là et dans le domaine technique et puis un peu l'épouvantail pour l'aéroport, parce que ça fait 20 ans qu'il bataille et puis chaque fois… je vous donnerai des articles qui sont… bon vous êtes sur Soral, ça s'appelle Versoix région où euh, je peux vous donner un peu ces articles qui sont un peu de la même nature donc qui défend. Alors l'enjeu, bon c'est de nouveau comment concilier bon… la question économie et environnement, c'est-à-dire qu'elle est en fait la meilleure ou la moins mauvaise solution pour essayer de concilier, disons, croissance économique qualitative. Et puis le respect des populations riveraines et de l'environnement.

Et je pense que le discours de V. S. on le connaît bien, enfin relativement, on sait très bien que c'est le développement économique, mais c'est de nouveau la même chose ici de la Genève

internationale, l'importance économique, le bassin d'emploi, c'est toujours un peu le même discours qui revient, euh, qu'on peut comprendre, mais, euh… ça reste quand même un discours qui privilégie totalement, je dirais le… la croissance économique , le développement économique, la logique quand même, c'est quand même la croissance de l'aéroport, même pour le directeur de l'aéroport, c'est quand même d'avoir une logique de croissance de l'aéroport. Ce côté, c'est ce qu'on a un peu critiqué dans… l'impression que c'était vraiment cette espèce de frénésie de vol orange, de, de fuite en avant, sans vraiment prendre le temps de réfléchir, qu'est-ce que serait sur le plan économique disons la meilleure croissance qualitative sur le plan économique. Et puis le respect de l'environnement et des populations riveraines, ça peut être un dialogue de sourd parfois, c'est ce qu'on a dans la commission quand on parle de ce nombre de points, on retrouve toujours les mêmes arguments, l'économie ce qu'on a retrouvé dans la campagne, ne coupez pas les ailes de l'aéroport alors que le problème, il est pas là ou j'ai même vu Monsieur Maudet là qui… qui était lui alors le grand tutérifaire de l'aéroport, ça nous a arrangé qu'il ait ce petit problème. Parce qu'alors lui c'était un pourfendeur de l'initiative et avec sa force de persuasion et son… et là le fait qu'il était plus dans la course durant l'initiative, ça nous a rendu bien utile. Alors lui, c'est dit, vous allez transformer l'aéroport en champ de cardons bios, c'est ce qu'il a dit dans la presse hier… aujourd'hui donc c'est pas ça qu'on veut pas transformer ça, disons ou bien pourquoi pas en centrale photovoltaïque, mais j'entends, euh… alors j'ai pas suivi, mais je pense que bon Lisa Mazzone, qui est donc la présidente de la CARPE a quand même cette idée du maintien de l'infrastructure mais quand même de mettre des… un atout environnemental de respect qui soit au moins au même niveau que les aspect économiques. Parce que vous pouvez prendre l'aéroport si on prend le plan climat cantonal qui… qui a été fait il y a quelques années, l'aéroport était en dehors, on réduit le CO_2, mais l'aéroport on fait éventuellement maintenant une fiche climat spécial, donc on est toujours hors sol avec l'aéroport. Donc on fait des revêtements phono absorbant, on essaie de changer des chaudières, on fait plein de choses. On veut faire de la mobilité douce, on veut faire de la mobilité électrique. L'aéroport, on y touche pas. Maintenant, on y touche un peu.

Moi : Ouais, effectivement, très bien, écoutez, je sais pas si vous vous avez peut-être des choses sur lesquelles voulez revenir ou…

A. Moi, ce que je peux, j'ai pensé à une chose, je peux vous donner… c'est une étude qui a été fait par Noé 21, je sais pas si vous connaissez, ils ont publié… je sais pas si vous l'avez reçue.

Moi : Non, j'ai juste lu l'article dans la tribune de Genève qui résume.

A. Voilà mais moi j'ai si vous voulez l'étude, c'est-à dire la base, si on veut respecter… puisqu'en fait on a décrété l'urgence climatique dans le canton de Genève qu'est-ce que ça signifie pour… pour l'aéroport ? Bon, c'est un peu brutal, c'est de… l'air de dire dans le fond si on veut respecter les objectifs climatiques, il faut fermer l'aéroport, on va pas aller jusque-là. Euh, maintenant il faut voir quelles sont les hypothèses parce que parfois y'a des critiques sur les chiffres. On n'est pas d'accord sur les quantités de CO_2 dégagées. Mais ça peut donner quand même aussi peut-être pour votre étude quand même des… des observations par rapport notamment aux émissions de CO_2.

Moi : Volontiers. Alors avec plaisir et par rapport à ça, j'ai bien reçu le livre, merci beaucoup.

A. Ah oui, tout à fait, ça donne des informations très factuelles, vous avez des sources qui sont… bon il date de 2018 donc c'était avant le… il a été fait pour… en fait si vous voulez…

vendre l'initiative, mais pour donner aussi des informations factuelles aux gens qui se posaient beaucoup de questions. Donc on a quand même essayé de… de donner quand même des éléments factuels avec des sources et des références, c'est aussi un glossaire, un lexique qui vous donne aussi... et là vous pouvez disons piocher dedans sans problème, utiliser le caviardé que vous voulez.

Moi : Très bien merci beaucoup par rapport à ça et une dernière chose aussi par rapport à moi. Une chose que je dis pas forcément en début d'entretien parce que des fois ça peut avoir une influence sur notre discussion. Moi je suis étudiant voilà, mais j'ai aussi un job étudiant depuis maintenant 4 ans et je travaille en fait au litiges bagages chez Swissport donc en fait l'aviation c'est toujours un domaine qui m'a intéressé. J'ai toujours été voilà… mais c'est vrai que vous m'avez parlé par exemple de l'été 2019, et pour moi, ça a clairement été l'été le plus catastrophique de toutes mes années de travail là-bas. Et c'est aussi à ce moment-là où je me suis demandé finalement, est ce que y'a pas trop ? Voilà c'est vrai que ça… ça me plaît, ça m'intéresse, etc. Mais finalement c'est un peu de là qu'est parti mon… mon questionnement donc.

A. Non, mais ça, ça je vous rejoins parce que j'ai une voisine qui travaille à la sécurité de l'aéroport, elle nous dit aussi bon, euh bon bah c'est son job. Et puis je comprends très bien. Il y avait d'ailleurs beaucoup de job de jeunes qui sont à l'aéroport et ça je comprends, je comprends très bien, donc c'est la question de l'emploi de l'aéroport, notamment avec les syndicats sur les… les limites qui sont peu disons liées, je comprends que c'est un problème… de il faudrait pas les abandonner, donc on a aussi indirectement, nous on soutient aussi les syndicats pour trouver des solutions pour pas simplement… c'est un peu facile de dire maintenant vous allez piloter des… des trains. Ce que certains ont fait, mais là elle me disait c'était la même chose. Elle avait ce sentiment que même… elle disait, les gens étaient énervés dans les contrôles de sécurité, y'avait plein de problèmes. Elle était aussi cette idée que dans le fond, c'était trop ils étaient, mais elle revenait vraiment le… stressée que ce soit aux, aux, aux arrivées ou aux décollages. Elle sentait aussi… c'est cette idée que non, trop.. trop c'est trop . On est quand même dans une logique qui, qui qui posait problème de ce point de vue-là.

Je pense que là c'est vrai qu'en termes d'emploi, on y est aussi sensible, hein. J'entends, c'est pas simplement de dire, voilà, c'est toujours le discours des économies ou d'autres en se disant mais c'est 11000 emplois, c'est 4 milliards de retombées mais on sait pas trop sur quoi c'est calculé, de retombées fiscales, de retombées économiques. Ce qui est vrai je pense s'il y a des conférences, des gens qui viennent à Genève, bah y'avait retombées économiques on est bien d'accord, d'autant plus quand on a pas de trop de ferroviaire, bon maintenant on a le Léman express, mais j'entends Genève était enclavée et c'est vraiment dans les années 60 si on prend l'historique de l'aéroport où ils se sont décidé qu'il fallait, disons d'abord développé et puis d'avoir des connexions pour permettre de développer la Genève internationale, et ça, on est tout à fait d'accord et c'est ce qui a permis à Genève de se développer, d'avoir une importance économique important, en développement économique, une croissance économique, ça on est tout à fait conscient, c'est pas là le… le fond du problème .

Peut-être un dernier point, c'est que suite à l'initiative donc qui a été acceptée il y a un projet de loi qui a été élaboré par le Conseil d'État qui normalement est de mettre, disons, euh, en place puisque y'a cette initiative elle est donc constitutionnelle, donc il faut en principe, et c'est ce qu'ils ont fait d'avoir un projet de loi. Et on est en train de batailler un petit peu parce qu'il y

a un projet de loi du Conseil d'État il nous a envoyé un premier projet c'était octobre dernier. Nous, on a fait toute une série de remarques et le dernier projet qui a été fait par le Conseil d'État qu'on a reçu il y a 3 ou 4 semaines a été très édulcoré. Donc il y a des avancées, par exemple, une participation plus importante des communes, des associations environnementales, mais ça reste très soft. Et puis on va être reçu par la commission de l'économie avec aussi des communes parce que les communes, c'est ce qui nous a fait aussi pousser dans l'initiative, c'est que les communes puissent avoir un rôle et un impact, pas simplement les particuliers ou les associations, les communes se sont vraiment… ont créé ça sur la rue de droite ça s'appelle le groupement des communes de la rive droite du lac où il y a 7 communes, ça va de Céligny au Grand-Saconnex qui ont une commission aéroport, qui ont même soutenu l'initiative et qui peuvent aussi et qui veulent aussi intervenir auprès de la commission d'économie et du Grand Conseil pour faire valoir, je dirais leurs préoccupations, par exemple, installer des stations de mesure de pollution. À Genève on est sous doté dans ce domaine-là, il y a des stations suisses qui s'appellent les stations « nabel », je sais pas si vous avez peut-être entendu parler, il y en a partout, sauf à Genève. Alors il y aurait la possibilité d'en mettre sur Genève. Et puis y'a une émission de temps présent, il y a une année ou 2 ans qui a montré à Genève un manque disons de… d'infrastructures enfin de, de stations de mesure que ce soit en termes de bruit ou en terme de pollution, là, on lutte là contre enfin, pour justement l'installation de… parce que ça aussi, les questions de bruit, c'est des valeurs qui sont pas, c'est des valeurs qui sont calculées et pas mesurées et c'est là aussi il y a beaucoup de disons… de critiques, c'est un peu comme disons, un vendeur de voiture, il va vous vendre, voilà la voiture, c'est tant de… voilà d'autonomie et la consommation et puis le CO_2, puis c'est le diesel gate donc… donc nous, ce qu'on aimerait aussi, c'est d'avoir des mesures qui vérifient vraiment les valeurs calculées puisque qu'à Zürich ils calculent sous disons les normes disons fournies par les constructeurs, avec des fois des… on mesure le bruit à 10 mètres de hauteur… enfin il y a toute une série d'éléments dont on tient pas compte, des phénomènes de… de résonance entre bâtiment par exemple, vous êtes suivant où à Genthod y'a un centre communal. Vous entendez un avion, vous avez l'impression qu'il vient de partout. Donc y'a ces phénomènes-là aussi qui… qui sont importants. Donc, ça aussi on aimerait avoir des stations de mesure qui vérifient qui soient plus précises, accessibles que uniquement d'avoir des valeurs calculées disons par les constructeurs et là donc on a ce projet de loi.

Et puis donc et l'autre aspect, c'est qu'il y a eu donc un dépôt de l'aéroport qui s'appelle modification du règlement d'exploitation de l'aéroport avec de nouvelles courbes de bruit, des courbes de bruit 2022 qui sont beaucoup plus longues, mais aussi un peu plus, pas tout à fait plus épaisse mais un peu plus en longueur. Et là il y a eu plus de 650 oppositions par rapport à ça parce que ça respecte absolument pas si vous voulez les valeurs de l'OFEV, les limites de décibels et là on a… c'était en octobre, on attend la réponse de l'OFAC. Depuis qu'on a une conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, qui est quand même un peu plus sensible aux questions environnementales que l'était, Doris Leutard. Donc il y a des discussions entre l'OFEV et puis l'OFAC. Et là on sent qu'il y a peut-être, mais on ne s'attend pas à des miracles. On pense aussi que ça sera balayé.

Moi : D'accord.

A. Mais parce que ces courbes 2022 , elles sont... on a un peu, c'est peut-être un procès un peu d'intention, mais c'est de se dire on met des courbes plus larges parce qu'il y a l'objectif qu'on appelle des courbes de bruit 2030 puisque l'aéroport s'était engagé à réduire l'empreinte sonore,

essentiellement les vols de nuit de se dire voyez par rapport à 2000 nos courbes 2022 on a… on a réduit alors qu'en réalité les courbes 2030, qui sont basées sur 2009, 2000, voilà, j'entends c'est pas non plus disons la… la panacée en termes de courbe de bruit.

Moi : Très bien… énormément d'informations très intéressantes et pertinentes pour mon travail. Merci beaucoup à nouveau pour votre et d'ailleurs pour le livre, est ce que je peux vous payer d'une certaine manière ?

A. Non, non, ça c'est offert. J'en avais un petit reliquat. C'est… c'est offert.

Moi : Alors merci énormément.

****** APPARTE ******

A. Parce que l'aéroport, pour terminer en termes de développement durable pour l'infrastructure eux-mêmes, c'est bien ce qu'ils font. Voilà on est tout à fait d'accord, ils essayent d'avoir des véhicules électriques, d'être dans les normes de développement durable. Ils ont Génielac là justement pour des économies d'énergie. Ils avaient même un moment donné fait de la… entre guillemets de la publicité pour le my climate, pour que les gens fassent les je dirais les… les compensations CO_2. Bon là, maintenant, financer des projets, disons de… de reforestation au Kenya, c'est très bien, mais pour nous, en termes de CO_2, c'est plutôt diminuer les quantités. Donc l'aéroport en lui-même, on n'est pas contre au niveau de ses propres infrastructures. Ils essaient aussi de développer la mobilité douce avec les bus pour les gens, parce que faut reconnaître que y a aussi une grande partie de populations frontalières qui travaille à l'aéroport, je pense que vous devez aussi en compter si vous prenez les bagagistes, les 3/4, c'est les frontaliers. Moi ça me gêne pas hein j'entends c'est pas là le problème mais il y a une volonté à l'aéroport de… disons pour leurs propres infrastructures. Après concernant les riverains, c'est un autre problème pour… Voilà cette fois, je m'arrête parce qu'autrement, je suis un peu trop dans la logorrhée et puis.

Moi : Non, mais avec plaisir je vous écoute.

A. Bien et ben bon courage pour la suite.

Moi : Merci beaucoup.

A. Merci. J'espère avoir l'occasion peut-être une fois, une fois que vous aurez terminé de lire votre… votre…

Moi : Oui, alors je reviendrai vers les gens qui m'ont aidé finalement à réaliser mon travail. Effectivement.

A. Et puis si vous voyez quelque chose qui vous interpellent vous pouvez m'écrire en disant là j'ai vu quelque chose ou est-ce que… ou d'autres aspects, mais c'est vrai qu'à un moment donné il faut s'arrêter et puis j'fais avec ce que j'ai, autrement on pourrait faire ça pendant plusieurs années.

Moi : Exactement bon, magnifique, merci beaucoup. Bonne fin de journée. Bon après-midi. Au revoir.

A. Merci. Pareillement, bonne soirée. Au revoir.

11.10.7 Établissement 1

Moi : Bon alors je me présente brièvement je suis étudiant à l'université de Genève, je réalise actuellement mon travail de master sur tout ce qui est entre guillemets alternatives à l'avion donc une première partie d'études ou je pars d'un constat d'un aéroport qui peut déranger les riverains en termes de nuisances sonores mais aussi en termes de pollution atmosphérique et à partir de ce constat j'essaye d'étudier dans quelle mesure est-ce que cette situation avec peu de vols elle pourrait perdurer dans un avenir proche et justement je m'entretiens avec certaines entreprises ou ONG pour savoir comment est-ce qu'ils ont repensé leur mobilité durant cette période et est-ce que le fait d'avoir repensé cette mobilité va s'inscrire sur le long terme ou pas donc je sais pas si vous aussi vous voulez vous présenter brièvement c'est-à-dire activité, formation, etc…

E. Donc Bonjour je m'appelle XXX je travaille pour XXX ça fait à peu près 30 ans que je travaille là-dedans je suis essentiellement dans le domaine des technologies de l'information. Je suis de formation ingénieur et mes fonctions actuelles couvrent le support IT pour toutes les opérations du XXX à travers grosso modo 400 bureaux dans 130 pays.

Moi : Ok, merci l'entretien va se passer de la manière suivante donc il y a vraiment une première partie un peu générale ensuite on parle de la fréquence des voyages avant la pandémie, fréquence de voyage pendant la pandémie ensuite une petite discussion autour de la réadaptation et de la fréquence de voyage dans les années à venir et finalement quelques questions supplémentaires. **Donc si vous deviez quantifier la fréquence avec laquelle les employés du XXX ils prennent l'avion qu'est-ce que vous me diriez ?**

E. Les statistiques exactes ne sont pas connues dans le sens que les bureaux gèrent leur propre déplacement depuis les sièges c'est-à-dire Genève, Copenhague et Budapest. La fréquence des voyages est quand même assez prononcée. Par rapport à la pandémie il y a eu une décision de ne plus voyager, de clouer le staff au sol en attendant une amélioration de la situation pandémique donc pendant un certain temps que ce soit pour les sièges ou même pour le terrain il y avait pratiquement plus de déplacements. À savoir que nous avons dans quelques opérations nos propres opérations aériennes, nos propres avions, ces liaisons se sont maintenues bien sûr en respectant autant que cela puisse se faire les principes de distanciation, le principe de protection de soi et d'autrui mais cette partie-là ne s'est pas forcément… n'a pas forcément baissée maintenant avec l'amélioration de la situation pandémique les voyages reprennent petit à petit, pour le moment pour les voyages essentiels, pour les voyages opérationnels par exemple des voyages qui sont en liaison et des conférences avec des symposiums avec des réunions régionales ne se font toujours pas, en tout cas pas avec la même fréquence d'avant mais la tendance actuelle est à une reprise même timide de ces voyages.

Moi : **Ok, vous me dites beaucoup de choses intéressantes vous avez déjà parlé de pas mal de fréquence de voyage pendant la pandémie mais avant la pandémie c'était quoi les raisons principales des voyages ?**

E. C'est des raisons liées euh d'abord au fonctionnement d'une entreprise de cette ampleur, d'une entreprise qui est présente comme je l'ai dit dans pratiquement 130 pays donc c'est des déplacements qui sont reliés aux opérations, c'est des déplacements qui sont reliés à des workshops régionaux, c'est des relations, c'est des voyages qui sont reliés à des meetings de haut niveau par exemple dans une capitale ou une autre à caractère politique essentiellement. Des voyages qui sont aussi en relation avec des situations d'urgence on en a eu pas mal même

avant la pandémie et pendant la pandémie donc essentiellement des voyages qui sont en relation avec le travail du XXX ces voyages peuvent être du court-courrier du long-courrier dépendants justement de la nature du voyage et puis bien sûr tous ces voyages ont été ralentis au maximum pendant la pandémie.

Moi : Ok donc très bien, maintenant plus des questions pour une fréquence de voyage pendant la pandémie vous me dites que voilà il y a eu un ralentissement pendant cette pandémie. **Dans quelle mesure vraiment ça a eu un impact sur le nombre de déplacements ?**

E. Ben dans le sens que le staff a été cloué au sol par décision du management du XXX pour des raisons bien sûr sécuritaire, sanitaire et comme je l'ai déjà exprimé les voyages d'urgence, de première urgence ont été maintenus autant que cela pouvait se faire à savoir que pendant la pandémie il y avait pas mal d'aéroports qui étaient fermés, il y avait pas mal de compagnies aériennes qui ont baissé leur fréquence au minimum, parfois à 0. Donc ça a eu un impact direct sur cette partie-là, donc essentiellement on peut éventuellement estimer la réduction de voyage à peu près à 90%.

Moi : **D'accord, merci. Est-ce qu'en 2020 il y a eu une reprise à un moment donné des voyages ?**

E. Il y a eu une reprise assez timide notamment liée aux ouvertures éventuelles dans certains pays à savoir que la pandémie ou la progression ou la régression de la pandémie n'était pas uniforme dans tous les pays donc on s'est retrouvé avec des complications du style le pays départ il y a eu une réduction de la pandémie alors que le pays d'arrivée c'était tout à fait le contraire donc ça impacte, ça a eu aussi un impact et puis l'un dans l'autre même s'il y a eu une reprise cette reprise a été très timide et très affectée par la situation pandémique à travers le monde.

Moi : **Ok du coup comment est-ce que le XXX s'est-il réadapté à cette situation ?**

E. Essentiellement selon deux grandes lignes, il y a la première grande ligne c'est du travail à la maison donc une présence très limitée et pratiquement nulle au bureau ce qui a nécessité la virtualisation des réunions, des rapports entre staff, des rapports entre les équipes, des rapports régionaux et même des rapports entre les régions et les sièges et on s'est remis à utiliser ou plutôt on a boosté pratiquement du jour au lendemain l'utilisation des technologies de l'information notamment de point de vue communication et collaboration pour permettre aux staffs de continuer à travailler depuis leur domicile, ça c'est la première grande ligne.

La 2ème grande ligne est au niveau du siège, ce qui ponctue la vie d'entreprise du XXX ce sont notamment les conférences, les grandes conférences qui sont répétitives à travers l'année et qui se passaient normalement dans des grands centres de conférences à Genève ou ailleurs et cette partie-là aussi devait être virtualisée dans le sens qu'au lieu que les délégués, les représentants les observateurs, les pays donateurs etc… aillent dans un centre de conférence à Genève, par exemple le centre international de conférences de Genève, le palais des nations, ces conférences ont été virtualisées dans le sens que la partie participation se faisait à partir des domiciles par exemple.

C'est une virtualisation qui est bien sûr beaucoup plus compliquée que celle de l'utilisation du staff, des objets de communication et de collaboration parce que les conférences suscitent aussi

ou nécessitent aussi des interprétations, des traductions live dans les langues officielles des nations unies. Et puis ça a été un facteur de complexité qu'il a fallu aussi traiter.

Moi : **Est-ce que vous me diriez que cette réadaptation finalement de la technologie, de la communication, etc… elle fonctionne bien ?**

E. Elle fonctionne très bien de l'avis des utilisateurs, de l'avis des dirigeants du XXX, elle a bien fonctionné on s'est bien adapté et c'est quelque chose qui perdure jusqu'à aujourd'hui depuis que le retour à la normale n'a pas été encore annoncé et dans les pays où ça a été annoncé ça reste volontaire. Donc on est toujours plus ou moins dans cette configuration virtuelle avec un retour très limité à la normale c'est-à-dire à l'espace bureau conventionnel.

Moi : **Très bien merci donc voilà on a passé un peu les questions de la fréquence de voyage avant la pandémie et pendant la pandémie maintenant plus par rapport à une réadaptation et durant les années à venir est-ce que le XXX il va repenser pour les années à venir justement le modèle de déplacement de ses employés ? Ou même est-ce qu'il y avait déjà un modèle envisagé avant la pandémie ?**

E. Disons que la pandémie à accélérer une tendance qui était déjà amorcée depuis 2 ou 3 ans dans le domaine de la virtualisation de l'espace de travail, dans le domaine de l'espace de travail digital où on n'est pas forcément obligé d'être dans un espace physique notamment le bureau pour travailler, pour collaborer. Donc la pandémie a accéléré cette tendance oui mais à ce stade on ne sait toujours pas si cette tendance va devenir la nouvelle norme, il y a pas mal de discussions là-dessus et notamment autour d'un retour partiel au bureau d'une façon définitive dans le sens que le staff n'aurait plus un espace de travail physique attitré. Mais comme dans le temps la réservation pour les salles de réunion se faisait, la réservation pour un espace de travail se fera de la même manière dans le sens on peut travailler de la maison si on a besoin de venir au bureau on viendra au bureau mais pas dans un espace attitré, dans un espace plutôt réservé à l'avance. Donc c'est une tendance qui pointe le bout de son nez. Est-ce que c'est une tendance qui va se confirmer, le court terme nous le dira parce que les discussions sont toujours en cours.

Moi : **Donc vous me parlez d'une tendance qui était déjà amorcée en période pré-covid mais est-ce que vous pensez qu'il y aura quand même une certaine baisse finalement de l'utilisation des avions par rapport à vos employés ?**

E. Oui forcément parce que l'expérience nous a montré qu'on peut quand même au niveau des grandes réunions, des grandes conférences il y a une alternative virtuelle mais est-ce que cette alternative virtuelle remplace à 100% et dans 100% des cas les conférences en présentiel, l'avenir nous le dira. Il y a bien sûr la tendance humaine à se retrouver donc c'est un facteur qu'on ne peut pas ignorer. La tendance actuelle est une tendance hybride dans le sens que le présentiel se refait au gré des autorisations du Conseil Fédéral par rapport au nombre maximum de personnes qui peuvent être dans un espace confiné comme les salles de conférence, il y a aussi la crainte de certains délégués de se retrouver dans un espace en présentiel avec beaucoup d'autres collègues donc ce sont des gens qui vont rester à la maison et qui vont continuer à utiliser des possibilités virtuelles. Est-ce que la tendance hybride et la nouvelle norme ? Seul le futur nous le dira mais encore une fois on peut pas sous-estimer la volonté humaine de se retrouver physiquement pour collaborer, pour discuter, pour présenter, etc… donc ça c'est aussi un facteur qui devra être pris en compte dans les années à venir.

Moi : Ok, vous m'avez parlé aussi de technologies de communication, c'est-à-dire on a beaucoup parlé des visioconférences, du télétravail, etc… mais finalement **quelle est aussi la place du train par exemple comme alternative à l'avion, est-ce qu'il y a une compétitivité selon vous en termes de distance, si y'a pas vraiment une bonne concurrence, pourquoi ? Est-ce qu'on pourrait avoir un entre-deux c'est-à-dire prendre le train puis l'avion ?**

E. Par rapport à la relation train avion je ne pense pas qu'il y aura un changement dramatique, un changement majeur dans le sens que cette alternative était déjà proposée pour les courts et moyens trajets c'est-à-dire les trajets qui pouvaient se faire en train avec en plus une incitation au niveau de l'entreprise à prendre le train à savoir que tous les trajets en train pour les fonctionnaires par exemple des trajets intra Europe que ce soit vers Paris par exemple vers Milan ou vers Munich, etc… se font en première classe automatiquement donc il y avait déjà cette incitation à prendre le train pour ces trajets-là. À savoir que la limitation de ce modèle c'est la traversée des continents, c'est le temps, bien sûr au fil des installations des trains à grande vitesse c'est une tendance qui pourrait s'inverser pour certaines localités mais il n'en demeure pas moins que cette limitation de distance est toujours là et ne pourra pas être remplacée.

Moi : **Ok merci et donc on a aussi vu voilà donc notre discussion qu'il y aura peut-être une modification finalement des politiques de déplacement et quelles seraient les motivations du XXX par exemple, ça serait plutôt des motivations économiques ? Le fait que ça pourrait économiser un peu d'argent, des motivations plus écologiques ? Éviter de polluer ou un entre deux ?**

E. Je pense c'est les deux, c'est les deux à égale distance bien sûr. Le XXX s'est engagé aussi dans une voie depuis quelques années pour réduire le carbon footprint pour réduire les émissions de CO_2 pour réduire aussi la consommation d'électricité, donc c'est quelque chose qui s'est fait, qui a été amorcé déjà bien avant la pandémie, l'utilisation des énergies renouvelables, etc. Donc ça c'est clair que c'est à l'ordre du jour et qui va s'inscrire dans le dans le long terme. Bien sûr la virtualisation autant pour la partie individuelle au niveau de chaque staff mais aussi pour la partie collective c'est-à-dire au niveau des conférences les grandes réunions etc… nous a montré par A plus B que c'est quelque chose qui est parfaitement faisable donc on pourra envisager dans un futur proche d'amorcer ce changement relatif à cette partie-là ce qui va automatiquement réduire les coûts de déplacements bien sûr mais aussi l'impact sur l'environnement. À savoir que les technologies alternatives qui permettent de virtualiser les évènements, de remplacer le présentiel par du virtuel ont aussi un coût, un coût humain mais un coût d'entreprise et ces coûts doivent aussi être pris en compte dans la comparaison globale. Mais après pratiquement un an, un an et demi d'utilisation de ces technologies, il s'avère que malgré le coût parfois exorbitant de cette virtualisation ça reste quand même en deçà du coût de voyage de plusieurs délégués vers des centres de conférence. Surtout si ces voyages sont des voyages internationaux, comme c'est souvent le cas.

Moi : **Ok merci donc voilà je remarque vraiment une motivation finalement aussi économique mais une motivation environnementale qui était déjà inscrit dans la politique du XXX et est-ce que y'a aussi des motivations par rapport à l'employé lui-même par exemple voilà on sait que ça peut être contraignant d'aller à l'autre bout du monde pour une conférence on doit laisser sa famille de côté, etc… est-ce qu'il y a aussi une question qui concerne l'employé, une question d'efficacité ?**

E. C'est une question qui se situe au niveau des employés. En général les gens aiment voyager il y a un côté assez intéressant derrière des voyages, non seulement limité au voyage lui-même, à l'exposition à d'autres cultures, d'autres pays, mais surtout les rencontres humaines ce qu'on appelle le networking il est clair que l'expérience networking virtuelle n'est pas la même que l'expérience networking présentielle réelle et là on revient au considération humaine dont j'ai parlé où les gens ils ont quand même besoin de se retrouver, de se serrer la main, d'échanger des propos en live plutôt que derrière un l'écran. Mais c'est clair que ce qu'on peut dire à ce stade c'est qu'il y aura sûrement l'avant pandémie et l'après pandémie, on sait exactement ce que l'avant pandémie représentait mais on sait toujours pas à 100% ce à quoi ressemblera la postpandémie même si on a plus ou moins les grandes lignes.

Moi : **Juste une autre question, pour revenir par rapport au train vous m'avez dit que voilà c'était déjà une solution qui était proposée, qui était même incitée mais finalement elle n'était pas obligatoire, est-ce que vous pensez que la pandémie peut être aussi un vecteur de développement, finalement un accélérateur au fait de prendre le train au lieu de l'avion dans une entreprise telle que le XXX ?**

E. Elle n'est pas n'est pas obligatoire mais elle est fortement conseillée dans le sens que les agents de voyage proposaient le train comme première possibilité même avec une petite différence de prix avec l'avion et puis le staff a toujours le loisir de prendre un autre moyen de transport. Mais à ce moment-là le différentiel des coûts est réglé par le staff. Donc ceci pour dire que quand même l'incitation à prendre le train était assez forte et en général assez appréciée et adoptée.

Moi : D'accord, merci. **On parle de beaucoup de mesures qui ont été prises pendant cette pandémie et on en a déjà un peu parlé mais est-ce que vous pensez qu'elles vont s'inscrire sur le long terme ou il est trop tôt pour s'exprimer ?**

E. Je pense qu'il est trop tôt que pour s'exprimer comme j'ai dit, on voit se dessiner un tout petit peu les grandes lignes, ce n'est pas simplement une question de technologie, ce n'est pas simplement une question d'espace de travail, c'est surtout une question de changement de mentalité, de changement de façon de travailler, est-ce que les gens d'aujourd'hui sont prêts à embrasser ce changement, en supporter les conséquences autant positives que négatives ? C'est un travail sur le long terme, c'est un travail sur la durée qui ne va pas se faire par décret, qui va se faire avec le consentement du staff. Ce consentement est mesuré à travers des sondages, ils ont été faits par rapport au souhait du staff de rester à la maison ou bien de revenir au bureau, revenir au bureau dans quelle mesure, dans quelle fréquence, etc… donc c'est des discussions qui sont toujours en cours. On commence avec un projet pilote où on va remodeler tout un étage du XXX pour qu'il soit en harmonie avec une mobilité totale c'est-à-dire sans affectation permanente à un espace physique déterminé mais plutôt une réservation de cet espace physique au gré des besoins.

Donc il y a la partie sondage, il y a partie échange, la partie communication, mais il y a aussi la partie pilote qui va nous dire si cette expérience, indépendamment de la volonté du staff, est une expérience positive ou pas donc c'est un tout qui doit se mettre en place et encore une fois le court moyen ou long terme nous dira si ça va marcher.

Moi : **D'accord donc vous me dites voilà on voit se dessiner les grandes lignes il est un peu tôt pour s'exprimer et finalement c'est surtout un changement de mentalité qu'il faut.**

Mais est-ce que voilà la pandémie a finalement été un accélérateur à toute cette nouvelle façon de travailler finalement ? Parce qu'on était dans une situation où on n'avait pas le choix que de faire ça en fait.

E. C'est clair que la pandémie a été un accélérateur assez important, il n'en demeure pas moins que des raisons pandémiques restent des raisons négatives et puis de point de vue humain il faut absolument éviter la sensation d'être puni quelque part, de se retrouver dans une salle de réunion ou de discuter autour d'un café donc c'est encore une fois l'aspect humain de la chose qu'il faut traiter. Et en sachant que l'un dans l'autre c'est le travail de l'entreprise, c'est l'efficience et l'efficacité du travail… ces opérations de l'entreprise, et le fait qu'on soit tous régis par le même but c'est-à-dire de s'occuper des réfugiés et puis de le faire de la meilleure façon possible.

Moi : **D'accord merci une dernière question par rapport à ça, est-ce que vous pensez qu'il y aura une sorte d'effet rebond c'est-à-dire dès qu'on pourra revoyager librement, qu'on retrouvera peut-être une vie entre guillemets normale, il y aura une envie de reprendre les voyages encore plus qu'avant ou pas forcément ?**

E. Je pense que l'effet rebond aura lieu, la vraie question se situe dans est-ce que cet effet rebond va perdurer et puis finir par exacerber la fréquence des voyages à un niveau plus ou moins égal à celui de la pré pandémie voir supérieur. Donc c'est là ou il y aura des garde-fous à mettre en place pour accompagner une réaction purement humaine mais en même temps prévenir que cette réaction ne devienne une politique de long terme. Donc je pense qu'il y a tout ce qu'il faut au niveau de l'entreprise pour prévoir et prévenir cet effet éventuellement négatif du rebond.

Moi : D'accord, ok c'est intéressant merci. Donc là on a terminé aussi les questions par rapport à une réadaptation de voyage et comment est-ce que cette réadaptation va s'inscrire sur les années à venir, maintenant des questions un peu plus supplémentaires on en a déjà un peu parlé mais assez brièvement. **Est-ce que vous estimez que le fait de voyager rencontrer en personne des partenaires ou se rendre sur place pour certaines raisons comme vous avez pu me le dire c'est des éléments qui font partie intégrante de l'identité du XXX ?**

E. Tout à fait, on peut pas le nier on est dans l'humanitaire et on peut pas être dans l'humanitaire sans le côté humain des collègues qui sont à même de garantir ce travail humanitaire. Il y a certainement l'aspect final et c'est l'aspect le plus important du XXX c'est-à-dire de s'occuper des réfugiés, s'occuper des déplacés etc… et c'est quelque chose qui pourra jamais se faire virtuellement donc il faut limiter et il faut aussi qu'on comprenne les limitations de la virtualisation du travail du XXX dans le sens que cette virtualisation se fait par rapport au travail de support de tous les points de vue que ce soit de ressources humaines, soit des technologies de l'information, que ce soit la gestion des données, etc… et tout ça au support d'un travail qui se fait, qui s'est toujours fait et qui se fera toujours en contact direct avec ce qu'on appelle people of concern et cette partie-là ne pourra jamais être virtualisée pour des raisons évidentes. Donc il y a la virtualisation du support mais en même temps le renforcement des relations humaines au niveau des gens dont on s'occupe parce que c'est le la raison d'être du XXX.

Moi : D'accord voilà ça enchaîne directement sur la 2ème question mais vous avez déjà répondu aussi c'est que finalement certains déplacements semblent inévitables et quels en étaient les raisons mais je pense que voilà, vous l'avez dit, y'a le côté humanitaire avec ce côté humain de rencontre qui fait partie de l'identité du XXX.

E. Ce qu'il faut savoir aussi c'est que la partie virtuelle est une route à deux voies, c'est-à-dire que nous on a pu communiquer entre nous virtuellement au niveau du staff et au niveau de la collectivité c'est-à-dire des conférences, etc… parce qu'on en avait les moyens. Demain si on a besoin de parler à tel ou tel autre gouvernement à tel ou tel autre partenaire local et que si c'est ces éléments gouvernementaux ou les partenaires locaux n'ont pas les moyens de la communication virtuelle donc forcément ça nous force à revenir ou à maintenir les relations des contacts directs indépendamment de l'attrait de l'une ou de l'autre solution.

Moi : D'accord, je vois très bien ce que vous voulez me dire par là. **Voilà juste 2 - 3 questions encore, pendant ma première partie d'étude j'ai eu la chance de m'entretenir avec une dizaine de personnes qui vivent aux alentours de l'aéroport et certains me disaient que les entreprises ou organisations internationales, banques, etc… sont plus exposées au regard de tous donc est ce que vous pensez que cela peut constituer une motivation pour qu'une entreprise réduise ses déplacements en avion par exemple ?**

E. C'est clair, c'est une motivation assez importante, la question est le fait de savoir justement à quel point cette réduction peut se faire sans endommager le travail d'une entreprise indépendamment de ce qu'elle est. Il y a surtout et sûrement des progrès à faire, il y a sûrement des améliorations à faire qui en réduisant le voyage tout en maintenant une qualité assez suffisante de rapport humain et professionnel. Cette partie peut se faire maintenant, il faut aussi comprendre les limitations d'une telle démarche dans le sens qu'un arrêt total de cette façon de travailler c'est-à-dire les voyages n'est pas simplement très utopique mais de l'autre côté tout en appréciant le caractère positif qu'elle aurait sur les riverains, sur la pollution autant atmosphérique que sonore, etc… un arrêt total aura aussi des conséquences dramatiques sur cette industrie qui emploie quand même des dizaines de milliers de personnes à travers le monde donc il faut un juste équilibre des choses. Il faut améliorer là où on peut améliorer mais il faut pas pousser l'amélioration au-delà du point de déficience d'efficacité que j'ai mentionné tout simplement parce que c'est contre-productif. Prendre uniquement l'angle de la pollution sonore et atmosphérique, etc… est très important mais il est en soi pas suffisant.

Moi : **D'accord et est-ce que vous pensez, voilà le XXX il fait partie d'une globalité d'organisations internationales, est-ce que vous pensez que d'autres organisations internationales vont aussi repenser leur modèle de déplacement, de communication, etc… ?**

E. Sûrement, les grandes organisations internationales, les NGO aussi, ils ont plus ou moins la même dynamique, la même réflexion, les mêmes mécanismes donc ce qui va se faire au XXX va forcément se faire chez l'autre. Pas forcément à 100% de la même manière ou à la même vitesse mais cette ressemblance de réaction post pandémique je pense qu'elle serait plus ou moins la même chez tous ces acteurs de la scène humanitaire.

Moi : **Très bien et voilà une question plus personnelle pour terminer, dans quelle mesure vous pensez que cette situation avec moins de vols par jour elle pourrait perdurer ? Ou est-ce qu'il y aura un retour à la normale entre guillemets inévitable ?**

E. Je pense que le retour à la normale est inévitable, maintenant la discussion c'est de définir la nouvelle norme, le nouveau normal et c'est là où toutes les discussions se font encore une fois c'est une décision d'entreprise, c'est une décision humanitaire, c'est une décision parfois politique l'un dans l'autre on pourra pas diminuer dramatiquement le nombre de déplacements

pour toutes les raisons que j'ai mentionnées mais on pourra certainement faire de gros efforts pour limiter les déplacements à l'essentiel et puis recourir au virtuel chaque fois que c'est faisable.

Moi : Ok très bien bah voilà on a terminé toutes les questions, est-ce que vous avez des remarques ou des points sur lesquels vous aimeriez revenir par rapport à tout ce qu'on a pu évoquer.

E. Non non peut-être juste rappeler le côté humain de cette partie, de cette discussion encore une fois ce n'est pas simplement une question de technologie ce n'est pas simplement une question de de prérogatives liées à l'environnement à telle ou telle autre industrie, il y a le facteur humain qu'on peut pas minimiser et puis comme tout grand changement ça s'accompagne d'une communication efficace, d'un accompagnement au niveau du staff, au niveau de l'entreprise pour justement s'assurer que pour ces objectifs qui pour certains sont assez important et puis en même temps stratégique soit fait de la meilleure manière si toute cette partie-là n'est pas bien préparée, malheureusement comme on l'a souvent vu, l'échec est souvent au rendez-vous.

Moi : **D'accord très bien moi j'ai juste une dernière question en fait par rapport à l'actualité, voilà on va bientôt voter aussi sur la loi sur le CO_2 qui prévoit finalement certaines taxes sur l'aviation est-ce que vous pensez que ça aussi ça va participer de près ou de loin à une modification des déplacements du XXX ?**

E. Honnêtement, sûrement, il y a toujours des aspects positifs et des aspects négatifs dans tout ce qui se fait donc prenant cette limitation en calcul comme j'ai dit penser uniquement d'un côté purement écologique, purement environnemental, etc… est très important mais n'est pas suffisant aujourd'hui on voit très clairement le relationnel entre une taxe financière et puis le fait de réduire quoi que ce soit dans des activités qui sont… on va les appeler polluantes, la finalité qui est constatée dans la plupart du temps c'est tout simplement une hausse des prix unitaires, que ce soit le prix du billet ou le prix d'un produit, etc… donc c'est pas forcément une bonne chose. C'est pas ça qui va inciter les gens à arrêter leurs habitudes c'est plutôt une communication, un accompagnement sur le long terme pour que justement ces changements soient faits au niveau des individus et pas seulement par décret. L'exemple le plus éloquent qu'on peut mentionner c'est le prix du paquet de cigarettes il n'a jamais été prouvé que multiplier le prix du paquet de cigarettes par 2, 3, 4 ou 5 va inciter les gens à moins fumer, ça n'a jamais été prouvé et puis parce que tout simplement que voilà la taxe, une taxe ou une surtaxe est probablement nécessaire dans certains aspects d'accompagnement dans certains aspects de contrôler les torts causés justement par ces outils polluants, etc… mais certainement jamais nécessaire, jamais suffisant en tant que soit

Moi : Très bien merci pour cette dernière réponse, est-ce que vous avez quelque chose que vous voulez ajouter ?

E. C'est tout bon comme ça, merci beaucoup.

Moi : Merci beaucoup alors de tout ce temps, merci pour ces réponses bien fournies.

E. Au revoir, bonne journée.

Moi : Au revoir, merci à vous aussi.

11.10.8 Établissement 2

Moi : Donc brièvement je vais me présenter donc comme je vous ai dit je suis étudiant à l'université de Genève je fais mon master en sciences de l'environnement et dans le cadre de mon mémoire en fait je discute des alternatives à l'avion, je pars d'un premier constat qui est que voilà l'aéroport de Genève peut, peut-être, déranger les riverains, tout ça c'est ma première d'études première partie d'étude que j'ai terminé jusqu'ici. Et maintenant voir dans quelle mesure est-ce que cette situation avec moins de vols en fait pourrait perdurer sur le long terme, c'est-à-dire que voilà des entreprises peut-être voyagent moins, etc. Donc est-ce que vous pourriez peut-être vous présenter brièvement, c'est-à-dire activité, formation, profession, pour qui vous travaillez.

F. Ouais, je suis XXX l'adjoint du vice-recteur XXX au sein du rectorat de XXX, dans le cadre de mon travail avec le vice-recteur je m'occupe plus précisément de la stratégie durabilité de l'Université et dans ce cadre-là j'ai initié y'a bientôt un an et demi, presque deux ans, une politique autour des politiques de déplacement de l'XXX avec comme ambition de réduire nos vols de 50% d'ici 2030. Je fais aussi partie de deux réseaux complémentaires à cette affaire, je suis membre du Swiss Network for Business Travel qui regroupe la quasi-totalité des universités et écoles polytechniques de Suisse (entre 15 et 20) autour des questions de déplacement en avion. Je fais aussi parti sustainability at Swiss Universities où on est plutôt sur les questions de durabilité au sens large, j'ai une formation en histoire et en administration publique et voilà en gros.

Moi : D'accord très bien merci beaucoup donc voilà moi mon mes questions s'organisent de la manière suivante donc y'a une première partie qui est la fréquence de voyage avant la pandémie, puis une partie qui discute de la fréquence de voyage pendant la pandémie et ensuite voilà une réadaptation une fréquence de voyage durant les années à venir et finalement quelques questions supplémentaires. **Donc si vous deviez quantifier la fréquence avec laquelle les collaborateurs de l'université prennent l'avion avant la pandémie qu'est-ce que vous me diriez ?**

F. Quand vous parlez de fréquence c'est le nombre de fois dans l'année ?

Moi : Oui, voilà plus ou moins.

F. Ouais alors on a pas un chiffre, on est en plein dedans juste pas au bon moment pour avoir une réponse précise encore, là on est en plein dedans avec le calcul sur nos vols en 2019 et en 2020 justement, moi je suis un petit peu meilleur en tCO_2 plutôt qu'en nombre de vols et de kilomètres. On a fait plus ou moins 6000 tonnes équivalent CO_2 en 2019, on est en train de calculer 2020, on va être globalement certainement autour des moins 70%, moins 80% sur 2020 par rapport à 2019. On a géré 15'000 segments de vols, je peux vous le confirmer par mail, donc segment de vols ça veut dire que si vous faites un Genève – Paris, Paris - New York, New York – Paris, Paris - Genève ça fait quatre segments, on doit être grosso modo effectivement autour des 6000/8000 vols mais tout façon ça c'est des chiffres que je peux vous fournir.

Moi : **D'accord c'est gentil et quelles étaient les principales raisons finalement de ses déplacements ?**

F. Alors il y a beaucoup de déplacements, y'a plusieurs domaines il y a tout ce que conférences, rencontres internationales, il a tout ce qui est travail de terrain, il y a tout ce qui est partenariats

internationaux que ça soit des partenariats institutionnels ou des partenariats entre chercheurs, chercheuses, professeures, professeurs, etc… beaucoup les conférences et beaucoup les rencontres internationales c'est ce qui est certainement en premier lieu. Il faut en toute transparence dire qu'on n'a pas un très bon système de monitoring des vols jusqu'à présent et en fait c'est quelque chose qu'on retrouve pour faire partie de ces différents réseaux c'est quelque chose qu'on retrouve chez la plupart des gens parce que dans la plupart des institutions on monitorait les vols pour des raisons de comptabilité et pas pour des questions d'analyse ni environnementales ni d'analyse de comportements. Donc en fait la manière dont les programmes de gestion des notes de frais ont été conçus, ça a été conçu autour des questions de comptabilité mais pas forcément aux questions du travail statistique on n'est pas encore très bon sur l'analyse statistique mais on est en plein dedans mais ça va s'améliorer et donc c'est difficile de donner des fourchettes précises.

Moi : **D'accord très bien merci en tout cas pour cette réponse. Maintenant, plus des questions pour la fréquence de voyage pendant la pandémie vous m'avez parlé justement d'un moins 80%, donc dans quelle mesure la pandémie finalement elle a eu un effet sur le nombre de déplacements des collaborateurs de l'université ?**

F. C'est massif, c'est vraiment massif, c'est vraiment le jour et la nuit c'est quasiment un arrêt parce qu'en plus on est là on parle de chiffres il faut savoir qu'on prend en compte les données comptables comme je disais ça veut dire qu'en 2020 il y a quand même un certain nombre de gens qui se sont fait rembourser des vols de 2019 aussi donc en fait on est vraiment sur quelque chose de massif en termes de diminution, on a quasiment arrêté de voler en 2020.

Moi : **Vous dites voilà quasiment arrêté de voler il y a quand même eu des voyages qui restaient obligatoires finalement pour les collaborateurs ?**

F. Je sais pas si la notion d'obligatoire est la bonne, il y a eu un certain nombre de voyages qui était anticipé c'est-à-dire effectivement des choses qui étaient prévues, obligatoire ou pas la notion d'obligatoire elle est assez subjective, mais il y a eu un certain nombre de vols notamment au début d'année quand c'était encore relativement possible qui avait été prévu depuis longue date. Y'a pas eu je dirais y'a pas forcément eu de vol qu'il a fallu sauver à tout prix c'est-à-dire que malgré la pandémie, ça j'ai pas l'impression à part peut-être pour 1 ou 2 cas très spécifique de travail de terrain dans des domaines justement santé, humanitaire, droits humains ces domaines-là, il y a eu peut-être 1 ou 2 vols où les gens sont un peu plus démenés pour les maintenir quand même, mais c'est très anecdotique.

Moi : **Est-ce qu'il y a eu peut-être aussi une reprise à un certain moment de l'année passée par exemple reprise de l'activité des déplacements ?**

F. Non c'est vraiment une baisse constante y'a pas eu vraiment de sursaut et ensuite de refermeture c'était constant.

Moi : **D'accord et donc comment l'entreprise (institution) finalement elle s'est adaptée à cette nouvelle situation ?**

F. L'adaptation a été très simple, entre guillemets très simple soyons honnêtes, relativement simple parce qu'en fait ce qui a été déterminant et spécifique dans la problématique avion de la pandémie c'est que tout le monde a été logé à la même enseigne au même moment, donc y'a pas eu à gérer des situations par exemple où un congrès aurait eu lieu quelque part mais il y a que

les suisses qui n'auraient pas pu s'y rendre ou que les genevois qui n'auraient pas pu s'y rendre et du coup l'institution XXX aurait dû trouver des solutions pour ses propres membres, il y a vraiment eu cette cet effet global où de toute façon on volait plus de toute façon les frontières étaient fermées pour la plupart des cas et de toute façon même si les frontières avaient été ouvertes les événements n'avaient pas lieu. Les raisons de voyager avaient disparu et elles avaient disparu pour l'ensemble du monde académique mondial c'est-à-dire qu'il y'avait pas… on connait bien cet acronyme maintenant qui est « fear of missing out » donc la peur de rater quelque chose on aurait pu avoir cet effet-là si certaines conférences… les américains auraient pu aller, les asiatiques auraient pu aussi, et puis pas nous alors là ça aurait créer des tensions et des problèmes mais là y'avait pas, les raisons de voler ont disparu pour 90% d'entre elles donc c'est vraiment ça qui fait la différence, y'a eu une adaptation technologique c'est-à-dire trouver des solutions pour que les gens puissent quand même se parler je pense par exemple dans le cadre des partenariats de recherche où les gens ont des partenariats avec des équipes de recherche dans d'autres pays il faut quand même se parler donc là y'a eu le développement des visioconférences, de ZOOM, sur lequel on aujourd'hui ou sur d'autres trucs. Donc là on a développé, on a acheté des licences, distribué du matériel, renforcé l'apprentissage pour le personnel de comment fonctionnent ces différentes choses mais disons qu'il y a pas eu besoin de développer une stratégie très spécifique parce que vraiment le nœud principal de l'histoire c'est que tout le monde était au même niveau, donc les raisons de voler ont juste disparu pour la plupart du temps.

Moi : **Vous me parlez justement d'une réadaptation technologique, est-ce que vous diriez que cette dernière a bien fonctionné ?**

F. De nouveau elle a bien fonctionné parce que tout le monde acceptait, il y avait une sorte d'égalité de traitement global c'est-à-dire c'était ça ou rien, on est sur Zoom on est sur Teams, on est sur le téléphone ou sur le mail parce que y'a pas d'autre solution donc dans ce cadre-là elle a plutôt bien fonctionné parce qu'effectivement on a la chance d'être une institution qui a quelques moyens financiers quelques moyens technologiques qui a pu mettre en place ce qu'il fallait notamment en achetant des licences rapidement, en équipant les personnes qui avaient besoin d'être équipées en équipant les salles aussi, donc on a pu participer à cette transition qui était assez global.

Moi : D'accord très bien, effectivement. **Merci pour ces réponses, maintenant, plus des questions un peu de réadaptation et la fréquence de voyage dans les années à venir donc j'ai pu voir sur le site directement l'université rédigé par vous-même en fait que voilà il y a des certains objectifs et mesures qui sont pris en compte donc comment est-ce que l'institution va repenser pour les années à venir le déplacement de ses employés ?**

F. On a cet objectif, de toute façon on était parti sur une réduction. Maintenant on a explosé l'objectif en une année, c'est largement au-delà de tout ce qu'on voulait, tout le but maintenant c'est de réussir à capitaliser sur les gains de changement qui ont eu lieu. Il y a des choses je pense qu'on fera vraiment plus, mais que les gens d'eux-mêmes ne feront même plus, faire une réunion à 5 entre Genève et Bruxelles et puis on fait déplacer ces gens, je pense que ça c'est plus ou moins fini, les gens ont compris qu'en fait par Zoom ça marchait très bien. La question ça va être pour tous les autres types de déplacements notamment tout ce qui est conférence, congrès international là il y a un risque de rebond assez fort mais en même temps on a vu que ces événements aussi se sont réorganisés donc maintenant nous, institution, il faut qu'on

continue à donner les moyens à nos collaborateurs et collaboratrices de participer de manière virtuelle si c'est possible, les encourager, leur donner toutes les informations nécessaires à faire des choix consciencieux, est-ce que je dois vraiment y aller, est-ce que je peux le suivre en virtuel, si je n'y suis pas en présentiel est-ce que j'y gagne ou j'y perds quelque chose et puis on travaille sur l'accompagnement de ce changement culturel c'est-à-dire par exemple on se pose la question d'équiper une salle de conférence pour peut-être, un des projets qui est encore pas du tout organisé mais qui se structure entre différentes institutions, c'est de créer des HUB, disons plutôt que d'aller à la conférence à Atlanta tous les Européens se retrouvent quelque part en Europe et suivent la conférence depuis cet endroit. Parce qu'il y a vraiment je crois qu'il y a 2 leçons c'est que ça marche plutôt bien de faire pas mal de choses à distance, deux, que malgré tout se rencontrer pour de vrai c'est vraiment très bien aussi et maintenant il faut qu'on trouve la solution pour maintenir ces deux dimensions tout en ayant l'objectif de réduire le plus massivement possible les vols, mais globalement c'est quand même un changement de culture auquel on s'attaque plus que juste fournir les moyens technologiques ou mettre des règles coercitives, en disant maintenant vous avez plus le droit de faire ça, pour l'instant on est pas tellement dans cette piste-là, on est pas dans le durcissement de ces règles. Si on voit qu'il y a un très gros rebond peut-être qu'il faudra qu'on mette quelques règles plus drastiques mais ce n'est pas pour l'instant la politique de l'institution.

Moi : **D'accord très bien ce que vous dites par rapport à l'effet rebond c'est très intéressant c'était une de mes questions aussi mais vous y avez déjà répondu qu'on peut craindre aussi un effet rebond vous parlez aussi d'alternatives voilà technologiques, de conférences, des espèces de hub est-ce qu'il y'a aussi d'autres alternatives comme par exemple prendre le train plutôt que l'avion, est-ce que c'est quelque chose qui est étudié par l'institution ?**

F. Oui oui alors bien sûr que… mais là on est en tout petit peu tributaire de…. Alors il y a 2 choses il y a encouragé le fait de prendre le train en ayant effectivement mis un certain nombre de règles par exemple sur l'accès à la première classe lorsque les déplacements sont très longs pour faire que ça soit un petit peu plus agréable et c'est des choses sur lesquelles on va continuer à travailler en proposant de plus en plus l'usage du train effectivement par rapport à l'avion. Mais ce qui va faire la différence c'est est-ce qu'il va y avoir un développement continu de lignes de train agréables, pas trop chers, rapides c'est aussi ça qui va faire la différence c'est pas seulement notre lobbying pour faire que les gens prennent le train. Mais bien entendu qu'on vise un report sur le train pour un certain nombre de destinations mais je crois qu'il faut avoir l'honnêteté de dire que c'est pas toujours équivalent et c'est pas toujours évident donc d'aller faire une conférence de 2 jours dans le nord de l'Europe et puis d'avoir presque un jour et demi de voyage aller un jour et demi de voyage retour, ça pose des questions RH, est-ce que ces heures sont comptées, pas comptées, mais certainement que c'est des questions sur lesquelles on va devoir se positionner ou évoluer à l'avenir ça j'en suis assez persuadé.

Moi : **D'accord très bien maintenant derrière tout ça vous m'avez parlé aussi de… à un certain moment voilà de monitoring, est ce qu'il y a des motivations économiques, des motivations aussi écologiques ou bien c'est un peu un entre deux, ou en a une qui prime sur l'autre ?**

F. Pour l'instant dans une institution comme l'université de XXX la partie économique rentre peu en ligne de compte. Alors si vous allez faire le même travail auprès d'entreprises privées je pense qu'il y a pas mal d'entreprises privées qui auront remarqué qu'en fait économiser sur les

vols et acheté 3 webcams ça vaut vraiment le coup. De nouveau c'est la culture du déplacement elle est relativement bien implantée dans le domaine académique faut savoir que souvent les gens volent sur leurs fonds de recherche ou sur des fonds qu'ils ont eux-mêmes trouvé et qui comprennent des budgets de déplacement, donc l'économie effectuée elle est pas forcément… voilà c'est pas comme si on se disait économiser sur les avions ça va vous permettre d'engager du personnel par exemple, ça va vous permettre de rénover un bâtiment. Ça c'est une économie qui pour l'instant, qui est relativement virtuelle, mais ça pourrait… ça pourrait devenir quelque chose d'un petit peu plus présent notamment bah on voit que… enfin on sait pas ce qui va se passer dans 15 jours mais les taxes malgré tout sur les billets d'avion va finir par arriver, nous-mêmes on va faire payer la compensation sur les vols ou les personnes qui ont volé.

Donc l'argument économique pourrait arriver mais pour l'instant il est vraiment pas prépondérant chez nous.

Moi : Oui effectivement comme vous l'avez dit c'est plus une question qui est dirigée vers les entreprises qui peut-être ont vu qu'aujourd'hui elles pouvaient repenser plus facilement leur modèle économique par rapport à ça.

E. Je pense que pour avoir un… alors là je vous parle plus à titre personnel, mais pour un ou deux amis, amies qui sont dans des multinationales, notamment dans des domaines comme l'export ou le shipping ou des choses comme ça alors très clairement dans ces entreprises-là ça s'est bien vu sur les comptes de fin d'année le fait que les avions avaient fait économiser un certain nombre de millions tout en ayant peu perdu en termes d'efficacité donc je crois que là il y a un certain nombre d'entreprises qui ont très bien compris qu'il y avait moyens de gratter un petit peu d'argent. C'est moins prépondérant chez nous mais ça pourrait le devenir.

Moi : **Très bien, on l'a déjà un peu vu maintenant plus pour des questions un peu supplémentaires euh vous m'en avez parlé est-ce que vous pensez que le fait de de voyager rencontrer en personne des partenaires vous rendre sur place ce sont des éléments qui font partie d'une certaine identité de l'institution, de l'université ?**

F. Oui, ça fait partie de la culture de ce monde académique qui maintenant est globalisé, fait d'échange, très mobile, les gens changent d'institutions à une autre, ça fait partie de la culture maintenant est-ce que c'est essentiel ? Si on est vraiment très objectif quand est-ce qu'on en a besoin pour faire du bon enseignement, de la bonne recherche, est-ce que pour être une bonne université c'est nécessaire, obligatoire de se déplacer ? Certainement oui mais autant que ça non et malgré tout c'est aussi un monde qui est en train de changer c'est aussi des nouvelles générations qui voient les choses peut-être un petit peu différemment c'est aussi… l'université est totalement ouverte sur le réel, c'est elle qui en général donne les pistes pour comprendre le réel. Donc à première vue il va falloir trouver d'autres solutions pour se rencontrer, mais c'est vrai on s'est rendu compte qu'on continue à avoir besoin de liens et dans le domaine de la recherche notamment le lien il est international donc il va y avoir un « Trade off » comme on dit qui va pas être très facile à gérer mais je pense que voilà ça va évoluer gentiment.

Moi : **D'accord et voilà pour ma première partie d'étude j'ai eu la chance de m'entretenir avec les riverains de l'aéroport et beaucoup me disaient que finalement les entreprises, organisations internationales, institutions, etc… sont plus exposées au regard de tous donc est-ce que vous pensez que ça peut constituer une motivation pour qu'une institution réduise ses déplacements en avion par exemple ?**

F. Oui, oui oui alors pour être très honnête et un petit peu cynique je suis pas sûr que la problématique riverains pèse très lourd dans la balance, je suis pas sûr que pour une institution universitaire, le fait qu'il y ait un certain nombre de riverains qui sont dérangés par un aéroport serait problématique en termes d'image, serait un mode de pression suffisant. Par contre c'est clair que dans les problématiques climatiques avec des institutions académiques qui sont vecteur de connaissances sur les questions climatiques en alertant le monde en disant voilà si on fait rien il va se passer ça si ce qu'on a fait jusqu'à présent ça présente ça, là il commence à y avoir un devoir de cohérence qui devient de plus en plus… qui met une pression très forte sur les institutions académiques mais c'est plutôt cette pression-là de l'opinion publique qui peut faire bouger les choses que les questions en lien avec les riverains.

Moi : **J'entendais par riverains disons un peu les personnes lambda qui représenteraient justement l'opinion publique.**

F. Ouais alors si on élargit au public en général et même à la communauté universitaire il faut pas oublier qu'on a 19000 étudiants et étudiantes c'est pas eux qui veulent en priorité c'est plutôt le corps enseignant et le personnel administratif le regard de la communauté étudiante est aussi très fort sur ce que fait l'institution donc effectivement la pression du public la pression du politique et la pression de la communauté sont certainement des vecteurs de changement assez fort pour une institution académique comme la nôtre.

Moi : **D'accord est-ce que vous pensez aussi que d'autres institutions académiques vont repenser leur modèle de déplacement un peu comme l'université de XXX ?**

F. Tout le monde le fait, c'est pas pour rien de moi je suis dans ces dans ces différents réseaux on voit que c'est à l'agenda de tout le monde, c'est compliqué pour tout le monde, tout le monde à l'honnêteté de dire que voilà c'est pas un claquement de doigts on décide… bah justement à la différence d'une entreprise je pense où effectivement le CEO de Sanofi autre de Rolex ou de je ne sais pas quoi peut dire bon bah dès demain vous passez tous en visioconférence il y a plus de vols parce que c'est comme ça. Une université ça fonctionne pas de la même manière c'est une communauté y'a le corps professoral qui bénéficie d'une dose d'indépendance forte donc on peut pas du jour au lendemain. Toutes les institutions ont ça à l'agenda c'est évident, après chacune essaie de trouver les bonnes solutions pour y arriver sans trop brimer le travail de ses collaboratrices et collaborateurs et c'est un défi qui n'est pas simple.

Moi. J'imagine, effectivement. Très bien on arrive bientôt au bout de toute façon

F. Vous pouvez prendre encore 2-3 minutes.

Moi : Merci beaucoup, c'est gentil il reste voilà 2-3 questions. **Donc en finalité vous pensez que la pandémie c'est un peu un accélérateur aussi à tout ça, à repenser l'agenda, essayer de s'adapter, etc… ?**

F. Alors c'est un avis très personnel, je parle de loin pas au nom de l'institution bien sûr moi j'ai oscillé entre ça va repartir encore pire encore plus fort quand ça sera fini à bah non enfaite là on a vraiment changé de paradigme et ça va changer à ah bah non on va rien changer ça partira, etc. Je pense que pour des raisons économiques, pour des raisons sociales, pour plein de raisons, les questions de vols en avion pour le tourisme et pour les déplacements individuels vont repartir très très fort. Parce qu'on doit sauver le tourisme, parce que d'autres pays sont dépendants ça, parce qu'on doit lâcher un peu la pression sur les gens etc… je pense quand

même que la pandémie a été suffisamment longue et continue à être longue d'ailleurs parce qu'on est encore en plein dedans. Pour que les changements, qui maintenant sont ancrés, qui soient vraiment structurels dans le domaine des entreprises et des institutions je crois qu'il y a une partie des choses qu'on va clairement plus faire comme avant ou plus autant. Moi j'ai une très grande crainte c'est que… on assiste à un processus d'accumulation c'est-à-dire on continue à voler autant qu'avant et en plus, je prends un exemple simple pour expliquer ça, disons une faculté XY, avant il faisait peut-être dix vols par année pour aller a dix conférences ma crainte c'est que l'année prochaine enfin peut-être pas l'année prochaine ça va prendre du temps mais disons dans 4 ans il refasse toujours ces dix vols pour aller à ces conférences mais en plus il va profiter que toutes les conférences sont maintenant online, hybride, etc… pour regarder 20 conférences, par visioconférence et en fait on va additionner 2 pollutions on va avoir la pollution des avions d'un côté et la pollution numérique de l'autre, et on va pas avoir de substitution et vraiment là il y a un gros boulot et il est pas évident à mettre en place pour éviter justement d'être dans une addition et justement éviter d'être dans une substitution. Parce que vraiment il y a une crainte qu'en fait au fur et à mesure bah « ah oui mais cette conférence-là elle était chouette ah mais celle-là aussi ». Et qu'en plus je peux regarder celle-là sur Zoom et en ce qui nous concerne j'ai un petit peu cette crainte-là. Maintenant voilà on a des objectifs donc il faut qu'on les atteigne donc on va trouver les moyens.

Moi : D'accord moi c'est super intéressant ce que vous dites par rapport à ça, le fait de plus participer à des conférences en visio et peut-être de continuer aussi à voyager, donc ça c'est intéressant. **Une question finalement plus personnelle dans quelle mesure vous pensez que cette situation avec moins de vols par jour elle pourrait perdurer selon vous ? Si elle peut, à moins qu'il y ait un retour à la normale inévitable.**

F. Non moi je pense quand même, je pense quand même qu'il va y avoir, que le recul va être important et va être long mais je suis pas sûr qu'on revienne pas. On a donné un très gros coup de frein à une industrie qui était en accélération forte, l'aviation c'est, ces 15-20 dernières années, extrêmement impressionnante la manière dont elle s'est envolée. Donc on va assister à certainement une reprise qui va être assez longue peut-être 5-10 ans, alors maintenant qu'est-ce qui va se passer pendant ces 5-10 à côté, c'est ça qui va être déterminant. Est-ce que vraiment des politiques environnementales fortes vont être mises sur la table dans les pays, est-ce qu'il va y avoir des technologies majeures, tout à coup par je ne sais pas quel miracle, l'hydrogène, l'électricité, les biocarburants je ne sais pas quoi va permettre de voler sans polluer, est-ce qu'il va y avoir une crise économique majeure qui va arriver à posteriori de ça.

Il y a toute la partie pétrole on voit que le pétrole maintenant il a remonté à quasiment septante dollars le baril, donc pour l'aviation ça peut commencer à devenir un élément de cherté. Je pense qu'on a tout sur la table pour que ça revienne à la normale mais j'espère qu'autour y'a suffisamment de choses qui vont se développer pour que ça revienne pas à la normale.

Moi : **D'accord et on a voilà la dernière question c'est par rapport à la loi CO_2, voilà on va voter dessus d'ici une dizaine de jours vous pensez que les lois restrictives, taxatives, c'est quelque chose qui fonctionnerait pour limiter les vols ?**

F. C'est compliqué parce que oui, oui bien sûr, mais j'ai un tout petit peu de peine avec le discours même si je suis pour la loi CO_2 et que j'ai plutôt une fibre sociale, j'ai un tout petit peu de peine avec le discours qui dit on taxe et on redistribue. Parce que quelque part on a besoin de faire diminuer le gâteau, donc mettre une taxe sur les billets d'avion d'un côté et puis que cet

argent soit redonné aux gens dans un système de redistribution quel qu'il soit, qu'est-ce qu'ils vont faire avec l'argent qu'ils ont reçu ou qu'ils auront économisé par ailleurs ? C'est-à-dire si on dit aux gens on vous taxe 100 francs sur vos billets d'avion mais on vous diminue de 100 francs votre caisse maladie, qu'est-ce qui empêche les gens d'utiliser les 100 francs économisés sur la caisse maladie pour payer les 100 francs de la taxe sur les billets d'avions, c'est le serpent qui se mord la queue.

Sans compter qu'effectivement il y a, on sait pour l'aviation, il y a un tout petit pourcentage qui fait la très grosse majorité des vols et que ce tout petit pourcentage il est… les taxes… il faudrait des taxes énormes pour que ça change quelque chose. Donc on sait même, alors on n'a pas encore les chiffres pour nous, mais dans les universités on sait qu'en général il y a plus ou moins 10% du personnel qui fait quasiment 70% des vols et souvent c'est des gens qui ont des moyens, là je parle pas de l'uni, je parle en général, ces gens-là une taxe de 50 francs, 100 francs ou même 200 francs, elle va rien changer donc moi je suis plutôt pour des mesures de régulation que des mesures sur une base de taxe. Maintenant la taxe si elle sert à être investi dans quelque chose ça peut être intéressant, si l'argent dégagé est utilisé pour quelque chose mais s'il est juste redistribué aux gens je vois pas très bien ce qu'on gagne dans l'affaire. Après c'est mieux que rien donc moi je suis plutôt pour cette loi parce que chaque avancée est bonne à prendre mais je pense pas que le 14 juin si elle est passée on va voir les vols diminuer à Cointrin c'est pas… il faudra le temps que ça se mette en place, etc. Je vois pas trop le… je pense pas que ce soit le bon moyen.

Moi : D'accord très bien bon écoutez-moi j'ai réussi à vous poser toutes les questions, merci beaucoup pour votre temps est-ce que vous avez des remarques ou des points sur lesquels vous souhaiteriez vous revenir ?

F. Non je peux je peux être vous avez un délai un peu serré pour votre travail ?

Moi : Ecoutez là je suis dans la dernière partie de mon étude j'aimerais bien le rendre en août, j'aimerais bien qu'il soit fini début août, d'ici 2 mois en fait.

F. Non c'est parce que je peux vous… pour vos premières questions sur volume, diminution, etc… j'aurais certainement plus d'info mi-juin je pense donc d'ici 3 semaines puis du coup je vous envoie un petit email avec quelques données un petit peu plus précises parce que là c'est vraiment à la louche ce que je vous ai dit.

Moi : D'accord très bien, c'est gentil et voulez qu'il soit anonymisé d'une certaine manière l'entretien ? C'est-à-dire que je peux dire par exemple « représentant d'une université suisse » pour être très large, moi j'ai pas vraiment d'intérêt à dire l'université de XXX va faire ça tandis que cet entreprise va faire ça. C'est juste avoir une globalité donc c'est comme vous voulez.

F. Je crois pas vous avoir dit quelque chose de particulièrement problématique et qui nécessite d'être anonymisé, donc si c'est la manière donc vous fonctionnez pour l'ensemble de vos entretiens c'est-à-dire en disant une entreprise du médicament, une entreprise de la pharmacie, une entreprise des transports, une entreprise de ci, mettez une institution d'étude supérieure ou une université, sans forcément dire l'université de XXX. Voilà faites comme vous faites pour les autres.

Moi : D'accord donc si je spécifie université de XXX y'a pas de problème pour vous.

F. À première vue je me souviens pas de tout ce que j'ai dit mais je crois pas que j’ai dit des choses méchantes sur mes collègues.

Moi : Non du tout alors pas du tout, je resterai large au pire et de toute façon votre nom sera anonymisé ça c'est une certitude.

F. C'est qui les profs qui vont lire tout ça ?

Moi : Alors mon prof encadrant c'est monsieur Cantoreggi Nicola.

F. Ça devrait aller, non mais faites comme vous le sentez, je vous laisse la liberté de faire comme vous préférez

Moi : C'est très gentil alors merci beaucoup pour votre temps merci d'avoir répondu.

F. Pas de souci, je vous laisse comme ça j’arrive pas trop en retard et si vous avez… vous avez mon mail si jamais pour me contacter et puis moi je vous enverrai quelques données.

Moi : Merci beaucoup au revoir bon après-midi.

F. Bon après-midi.

11.10.9 Établissement 3

Moi : Voilà donc je vais me présenter assez brièvement donc je m'appelle Jérémy j'ai 25 ans je suis étudiant à l'université de Genève je fais mon master en sciences de l'environnement et dans le cadre de mon master je réalise mon mémoire qui discute en très gros des alternatives à l'avion qui ont été développées durant la pandémie. Donc j'ai une première partie de mon étude qui est un constat en fait de la réduction de la pollution atmosphérique et sonore liée à l'aviation ici à Genève avec notamment certains entretiens que j'ai pu faire avec les riverains ici à l'aéroport et à partir de ce constat je me demande dans quelle mesure est-ce que cette situation avec moins de vols elle pourrait durer ou pas en m'entretenant justement avec beaucoup d'entreprises, multinationales, ONG, etc… qui sont des acteurs très importants de la Genève internationale. Donc voilà je sais pas si vous aussi vous voulez vous présenter brièvement.

P. Euh donc moi c'est XXX je suis XXX de la XXX et dans cette fonction en fait j'assiste le conseil de direction dans la préparation, l'organisation, le suivi des séances du conseil de direction, je responsable de la compliance pour la XXX, aussi de la supervision de toutes les affaires juridiques, le service juridique en fait dépend du secrétaire général avec le processus stratégique et depuis un peu plus d'une année je suis responsable de la CU sanitaire de la XXX donc c'est le petit groupe de personnes qui a une vue transversale qui en fait s'occupe de mettre en place et le suivi toutes les mesures de sécurité, de protection du personnel, et en fait tout ce qui est lié à la pandémie.

Moi : Très bien, d'accord très bien vous avez beaucoup de charge de travail j'imagine.

P. Oui, effectivement.

Moi : Voilà mes questions s'organisent de la manière suivante il y a des questions qui concernent plus une fréquence de voyage avant la pandémie ensuite une fréquence de voyage pendant la pandémie et finalement voilà comment est-ce que l'entreprise a pu se réadapter et discuter un peu de la fréquence de voyage durant les années à venir et finir avec quelques questions supplémentaires. **Donc une première question ce serait si vous deviez quantifier la fréquence avec laquelle les employés de l'entreprise finalement ils prennent l'avion qu'est-ce que vous me diriez ?**

P. Vous voulez dire maintenant ou avant ou en temps normal ?

Moi : Alors c'était avant la pandémie voilà exactement.

P. Ah, alors écoutez j'ai pas de chiffres, j'ai pas de données disons… donc je pourrais peut-être regarder, rechercher des données plus précises sur le nombre et de la fréquence des déplacements. C'est clair que pendant la pandémie bah ça a drastiquement chuté, il y en avait quasiment plus, il y a en a eu très très peu. Et puis euh voilà, donc j'ai pas les données avant en fait, ça serait peut-être les données avant qui seraient intéressantes, si ça vous intéresse je peux aussi les demander, les informations à ce sujet et puis aussi quelques informations sur la situation avant la pandémie et puis sur la situation actuelle.

Moi : **Alors oui, pourquoi pas, et je vois déjà que pendant la pandémie vous me dites que les voyages ont drastiquement diminué, vous diriez que c'est… est-ce que vous avez un ordre d'idée à peu près ? Même si c'est…**

P. Alors écoutez ça je dirais ça je pense il y a eu une période où y'a eu plus du tout voilà courant mars avril où c'était quasiment 0 et après ça a repris si vous voulez on a donné un ordre de priorité quand on a repris les déplacements à l'étranger euh c'est-à-dire que quand on était au milieu de la pandémie on a considérablement limité les déplacements à l'étranger, on accorde la priorité quand il y a des besoins d'information pour le traitement de l'information et que nous devons en raison de la nature de la thématique à traiter qui est vraiment importante, prioritaire, on estime que là on peut envoyer du personnel à l'étranger pour des reportages on tient compte finalement de la zone dans laquelle on les envoie si c'est plus ou moins des zones à risque ou moins à risque, par rapport à la situation de la pandémie et puis ce qu'on a complètement suspendu pour ainsi dire c'est tout ce qui est lié au reportage nature, pour des sujets natures, culturels par exemple culturel ou divertissement lorsqu'on estime que c'est pas nécessaire dans notre activité première d'information.

Euh dans le domaine du sport voilà comme vous le savez certainement tous les événements sportifs ont été suspendus au printemps dernier donc là aussi les compteurs ont été mis à 0. Et puis euh ça a repris un petit peu avec l'automne maintenant ça reprend cette année euh donc là on a l'EURO qui va arriver, enfin qui arrive aujourd'hui en fait, les jeux olympiques de Tokyo cet été et donc la position de l'entreprise au niveau national au niveau de la XXX c'est de réduire quand même considérablement le nombre de personnes qu'on envoie, on a les délégations qui sont sensiblement réduites euh pour aussi limiter les risques tout simplement sanitaires. En plus on essaie de travailler sur nos sites en fait à distance en fait de pouvoir commenter certains types de compétitions sportives sans être sur place, ça se prête plus ou moins bien selon le type de compétitions sportives donc chaque fois c'est une évaluation de peser les intérêts mais disons donc globalement on a réduit le nombre de personnes qu'on envoie à l'étranger pour commenter les retransmissions sportives.

Moi : D'accord très bien merci beaucoup en tout cas pour tous ces éléments c'est très intéressant ça me permet aussi de vous poser une autre question vous me dites que voilà l'année passée en mars avril y'a presque plus de de vols et vous me parlez peut-être d'une petite reprise en 2020, quand est-ce que c'était s'il y a eu une reprise l'année passée ?

P. Je pense la reprise elle s'est faite de manière progressive euh à partir du mois de… à partir du moment où on a commencé à lever les restrictions hein donc après je pense qu'on a jamais complètement arrêté pour l'information parce qu'on estime que c'est voilà ça fait partie de notre mission on doit aller on doit parfois se rendre dans des zones étrangère pour pouvoir faire des sujets donc ça on a on a gardé je pense une toute petite activité qui a pris un peu plus d'ampleur à partir du mois de mai en fait je pense progressivement, on a repris quelques voyages.

Moi : **D'accord très bien donc il y a certains voyages qui finalement restent obligatoires même l'année passée ?**

P. Oui tout à fait.

Moi : **Bon vous m'avez déjà un peu parlé mais comment est-ce que finalement la XXX ou même la XXX de manière générale elle s'est réadaptée à cette situation ?**

P. Bon je dirais de manière générale et indépendamment de la question des vols on est… on a mis une grande partie du personnel en télétravail lors du premier semi confinement ça a pas posé un problème particulier parce qu'on avait déjà tous les ordinateurs portables on était déjà assez bien équipé en termes de connexion à distance en fait là où il y a eu une réduction

drastique des déplacements c'est qu'on fait plus des déplacements entre les sites de la XXX et de la XXX et ça c'est quelque chose qu'on a gardé en fait c'est-à-dire de faire d'avantage de séance à distance, de pas faire venir les gens pour une heure de séance c'est-à-dire à Berne ou à Lausanne, etc… donc là maintenant ça fait des bonnes pratiques qu'on a cristallisées et voilà de manière générale on a réduit et on va réduire considérablement les déplacement mais c'est plutôt au niveau suisse.

Moi : **D'accord et vous pensez que cette réduction elle va aussi être attribuée à des voyages un peu plus lointain qui sont internationaux ou des voyages en avion ?**

P. Ah oui certainement on va dans la mesure du possible voilà on a pu voir qu'on peut limiter les déplacements, après les déplacements internationaux chez nous c'est soit pour des séminaires voilà euh dans le domaine audiovisuel ou y'a ce qu'on appelle les « streamings » c'est des événements où on achète des *inaudible* euh ça… ça c'est fait l'année dernière souvent à distance mais quoiqu'il arrive la production a été stoppée pendant un certain temps. Mais voilà comme partout il y a beaucoup de choses qui sont mises en place à distance y'a aussi les festivals je pense on va continuer à se rendre sur place à certains festival, de films, de séries, de production audiovisuelle, de productions digitales qui sont… mais probablement on en fera un petit peu moins on enverra un peu moins de personnes. Mais aussi pour des questions économiques, voilà on doit faire des économies dans notre entreprise et donc plutôt que d'envoyer 10 personnes on en enverra plutôt 5.

Moi : **D'accord je vois oui tout à fait bien sûr c'est aussi un point qui ressort assez souvent le des motivations économiques dans mes entretiens et donc finalement est-ce que vous pensez que cette réadaptation forcée entre guillemets à cause de la pandémie c'est quelque chose qui fonctionne bien ?**

P. Oui tout à fait oui, bien sûr oui, après y'a des avantages et des inconvénients mais je pense que le fait de travailler davantage à distance en fait ça… parce que la pandémie elle a boosté, elle a donné un grand coup d'accélérateur sur des nouveaux modes de travail qu'il n'y avait peut-être pas ou du moins pas dans la même ampleur avant et puis voilà on s'est rendu compte que c'est tout à fait possible alors c'est pas toujours idéal, c'est pas adapté à toute situation, c'est pas quelque chose qu'on doit systématiser de manière absolue mais on se rend compte que dans beaucoup de situations on peut faire les choses à distance on peut se passer les déplacements c'est tout à fait possible et ça marche plutôt bien.

Moi : **D'accord très bien et est-ce que voilà le modèle que vous êtes en train de me présenter maintenant est-ce que c'était un modèle qui était déjà envisagé en période… avant la pandémie c'est-à-dire pré-covid de voilà peut-être limiter les déplacements pour des motivations économiques ou autres ?**

P. Alors, sur les vols internationaux oui y'avait déjà une réflexion on a déjà… on avait déjà discuté de réduire les délégations qu'on envoie pour des événements internationaux, par exemple y'a des événements à Las Vegas ou à Amsterdam qui sont des grands marchés des nouvelles technologies, là on avait déjà réduit les personnes. On essaie aussi par exemple les vols business, si le vol dure moins de 10h on voyage en économie et pas en business. Voilà on avait déjà un certain nombre de mesures pour réduire les coûts. C'est aussi une question d'image pour nous, c'est une question économique mais aussi une question d'image, on est un service public financé par la redevance, par la population et donc on estime que voilà on doit être…

chaque franc compte, on est redevable de la population de chaque franc qu'on utilise et donc c'est tout à fait légitime en fait de faire attention aux dépenses et puis voilà d'éviter les dépenses inutiles.

Moi : **Tout à fait c'est intéressant ce que vous dites aussi dans le sens où moi j'avais une question par rapport à ça ou c'était une question supplémentaire mais dans le sens où voilà certaines personnes disent que les entreprises, organisations internationales, multinationales, etc… sont plus exposées au regard de tous et donc ça peut constituer finalement une motivation aussi pour certains de réduire les déplacements voilà pour un aspect économique d'après ce que je comprends ?**

P. Oui tout à fait.

Moi : **Moi j'ai pu m'entretenir aussi avec des acteurs forts de la Genève internationale ou bien même Genève Aéroport et certains me parlent d'un effet rebond c'est-à-dire que dès qu'on pourra re voyager ils re voyageront peut-être même plus qu'avant, avec le sentiment peut-être de devoir rattraper le temps perdu, est-ce que c'est quelque chose, un sentiment que vous partagez vous pour l'entreprise ?**

P. Non, pas pour nous alors. Je pense qu'il y aura bien sûr un peu plus que pendant, au niveau déplacement, mais voilà très clairement on a, disons on tire les enseignements et les bonnes pratiques de cette période de pandémie et puis… alors il y aura bien sûr une reprise un peu plus importante des déplacements que pendant la pandémie mais la volonté est très clairement disons de réduire ces déplacements dans la mesure du possible et très clairement maintenant la règle au niveau interne en Suisse, la règle qu'on a posé c'est qu'en principe les séances se font à distance, on fait pas venir les gens, bon c'est en train donc c'est pas… en termes écologiques c'est pas comparable avec l'avion.

Mais c'est aussi une question de temps quoi tout simplement le temps qu'on passe dans les déplacements c'est quand même… disons on peut travailler un peu dans le train mais c'est pas pareil que d'être au bureau ou chez soi en télétravail quoi donc c'est des déplacements où après il faut quand même aller à la gare ensuite au bureau enfin voilà. Donc notre politique très clairement c'est de réduire autant que possible les déplacements à l'intérieur, au niveau de la XXX. Bien sûr que les équipes qui partent en reportage là il n'y aura pas de réduction parce qu'on estime que les gens chez nous doivent continuer à faire du reportage sur le terrain, ils peuvent pas rester cantonnés dans les studios, ils doivent aller à la rencontre des gens ils doivent aller rendre compte de ce qui se passe sur le terrain que ce soit en Suisse ou à l'étranger. On peut pas toujours faire les interviews par Skype même si on en fait beaucoup, plus qu'avant, et on va continuer à en faire mais tout ce qui est lié vraiment à l'information enfin ça on va bien sûr continuer à se déplacer, mais je pense avec un regard un peu plus critique on challengera d'avantage les déplacements, se demander si c'est vraiment nécessaire est-ce qu'on a besoin d'envoyer autant de personnes, voilà je pense pareil pour le sport, les délégations qu'on enverra à l'étranger pour commenter les grands évènements sportifs, on va calibrer davantage le nombre de personnes qu'on envoie pour réduire ces délégations, pour réduire les coûts. Après tout ce qui est autre type qui est pas lié directement au programme, les séminaires à l'étranger les rencontres avec le milieu des associations professionnelles, audiovisuelles, les grands marchés de l'audiovisuel comme j'ai dit tout à l'heure à Las Vegas ou à Amsterdam, les festivals des films, des séries, que ce soit à Cannes par exemple ou ailleurs, je pense qu'on aussi se re poser la question de savoir si on y fera, on va certainement continuer à y aller mais je pense c'est

surtout au niveau de la *inaudible* des personnes qu'on va travailler, pour diminuer un peu les personnes qui sont envoyées sur ces événements.

Donc je pense qu'il aura pas, il y'aura pas plus ça c'est certain, il n'y aura pas un effet comme vous disiez tout à l'heure de rattraper le temps perdu ou je sais pas et puis au contraire de voyager plus qu'avant, non ça y'aura pas plus. Je pense y'aura moins qu'avant mais effectivement après dans une géométrie un peu variable en fonction de voilà des domaines, des secteurs, du type d'activité…

Moi : **D'accord très bien et je voulais aussi vous poser une question sur quelque chose que vous avez dit par exemple avec voilà le fait que le télétravail est instauré un peu plus ici maintenant et voilà y'a un déplacement moindre aussi en train ici en Suisse des différents établissements, c'est aussi une motivation pour des questions d'efficacité ou aussi pour l'employé lui-même, dans le sens où ça peut être fatigant pour la personne ?**

P. Alors y'a à la fois des questions économiques, voilà les déplacements ça coûte, y'a des questions effectivement de confort de travail quand on travaille, des gens qui doivent se déplacer… avec le télétravail on s'est rendu compte que… des études montrent que le télétravail apporte quand même une certaine qualité de vie hein pour les gens qui ont pas besoin c'est du temps qui est gagné aussi, y'a un confort aussi de pas devoir faire des déplacements pour se rendre au travail même si on sera pas à 100% en télétravail ça sera disons chez nous une complémentarité entre télétravail et travailler au bureau.

Et puis effectivement je pense que ça… en termes d'efficacité pendant que vous vous déplacez vous travaillez pas ou peu ou mal ou pas aussi bien que quand vous êtes au bureau quoi.

Moi : **D'accord je vois tout à fait. Aussi une autre question, vous m'avez parlé de certaines motivations économiques et voilà en lien avec l'image que peut avoir aussi l'entreprise, il y a aussi des motivations écologiques en lien aussi avec la loi sur laquelle nous allons voter ce week-end c'est-à-dire la loi CO_2 ?**

P. Alors ça on a pas… typiquement par rapport à cette votation, à cette loi, on a pas disons mener une réflexion en lien spécifiquement avec cette loi en fait. Y'a une motivation écologique globale de l'entreprise qui effectivement voilà de nouveau en tant que service public on estime aussi que c'est de notre responsabilité de favoriser le développement durable, de nouveau de limiter les déplacements en avion, de prendre le train plutôt que l'avion là c'est aussi… très clairement on a dit si un déplacement… voilà jusqu'à 6h ou 8h, on peut le faire à priori en train plutôt que d'aller en avion. Typiquement, pour aller à Paris ben voilà de toute façon c'est en train et pas en avion. Chaque fois qu'on peut privilégier le train en fait, plutôt que l'avion, les gens devront prendre le train donc ça c'est une motivation écologique effectivement, de développement durable.

Moi : **D'accord et c'est plus une incitation ou une obligation ? Vous m'avez dit voilà si c'est moins de 6 à 8h de train, de déplacement, c'est plutôt un déplacement en train, c'est inciter ou c'est plutôt obliger ?**

P. Après ça sera de voir au cas quoi, après si le train, en tenant compte des horaires, si vous devez changer quatre fois de train pour aller quelque part, que c'est difficilement accessible, voilà… c'est à voir au cas par cas. Mais si y'a le choix, je prends l'exemple de Paris, c'est un exemple typique, bah les gens doivent prendre le train.

Moi : **Donc pour vous dans quelle mesure le train reste compétitif avec l'avion ? C'est une question de temps, de distance, d'argent aussi des fois le train peut être plus cher que des billets d'avion ?**

P. Oui bah tout ça, le prix entre aussi dans la balance, c'est une question de… alors le train peut prendre plus de temps mais pas forcément parce qu'avec l'avion vous devez être en avance, vous devez encore vous déplacer de l'aéroport jusqu'au centre-ville donc des fois le gain de temps l'un dans l'autre il est pas énorme. Et puis en train, c'est plus facile de pouvoir travailler, de pouvoir faire une activité, plus que dans l'avion et donc voilà y'a tout ça qui rentre dans la balance. Globalement, le train je pense est tout aussi… que l'avion.

Moi : D'accord très bien parfait, on a répondu à déjà pas mal de questions. Voilà juste encore 2-3 questions, **vous m'avez parlé voilà de beaucoup de mesures qui ont été prises par l'entreprise, est-ce que vous pensez que ces mesures s'inscriront sur le long terme ?**

P. Oui je pense, oui. Après je suis pas devin mais je pense qu'il y a un vrai changement, en tout cas chez nous, je sais pas dans les autres entreprises que vous avez contacté comment ils voient les choses, mais en tout cas chez nous je pense qu'il y a un vrai changement, disons qu'il y a un coup d'accélérateur qui a été donné par cette pandémie, y'a des effets correcteurs qui font se faire sentir hein mais je pense que globalement on a passé un cap. Et ma conviction c'est qu'on va pas revenir à la situation telle qu'on la connaissait avant. Je pense que chez nous les gens ils ont pu apprécier le fait que le temps que l'on gagne en évitant de se déplacer pour je sais pas faire 3-4h de train pour faire une séance de 2h et bien je pense que c'est un gain que chez nous le personnel a pu apprécié. En se rendant compte qu'en fait les séances peuvent tout aussi bien se tenir à distance tout en évitant les déplacements. Donc je pense que oui ça va se sentir sur le long terme, dans une démarche assez globale, à la fois aussi en terme de conscience écologique, le personnel chez nous est quand même assez sensible à ces questions écologiques et c'est des choses qu'on promeut assez fortement aussi en interne, on essaie de s'inscrire dans les démarches et le projet de la Confédération sur les engagements que la Confédération prend et pour les entreprises qui sont proches de la confédération, on est une entreprise qui dépend de la Confédération, contrairement au CFF par exemple, on estime qu'on doit nous aussi s'inscrire dans ces engagements de la Confédération en termes de développement durable, pour moi c'est des choses qui vont perdurer.

Moi : Très bien c'est très intéressant ce que vous dites et oui c'est vrai que c'est assez la tendance générale qui en ressort des entretiens que j'ai fait jusqu'ici. Donc est ce que, voilà j'ai une autre question c'est estimez-vous que le fait de voyager c'est-à-dire rencontrer des partenaires ou vous rendre sur place pour certaines raisons c'est des éléments qui font partie intégrante de l'identité de de la XXX ou de la XXX ?

P. J'ai pas très bien compris la question…

Moi : **Est-ce que vous pensez que finalement le fait de voyager, de rencontrer des partenaires, de vous rendre sur place pour certaines raisons, c'est des éléments qui font partie intégrante de l'identité de l'entreprise comme la XXX ?**

P. Je pense pas que ça fasse disons c'est pas une question d'identité pour nous… enfin je sais pas dans quel sens… cette question est pas très claire pour moi je sais pas très bien comment l'interpréter. C'est disons la motivation de déplacement c'est le besoin de… nous ce qui nous guide c'est notre mandat, mandat de service public, et donc dans quelle mesure ce déplacement

il se justifie pour remplir notre mandat de service public. Si je prends l'exemple du sport, là notre mandat, notre mission de rendre compte des événements sportifs, donc là on peut considérer qu'effectivement le fait d'envoyer des équipes sur un événement sportif qui se passe à l'étranger c'est justifié parce que ça nous permet de de rendre compte auprès du public, notre public, de cet événement. C'est pas tellement une question d'identité mais c'est plutôt à l'aune du service public qu'on peut évaluer si effectivement un déplacement est justifié ou pas.

De la même manière pour l'information si y'a un événement majeur qui se déroule à l'étranger, on estime que ça fait parti de notre mandat de service public, de notre responsabilité, de notre mission que de rendre compte et donc de nous rendre sur place si ça apporte une valeur ajoutée, en soi parce qu'on a pas aussi les correspondants sur place qui peuvent déjà sur rendre sur le site ou parce qu'il y a une vraie valeur ajoutée à être sur place parce qu'on peut rendre compte de choses qu'on pourrait pas faire si on reste ici. En fait quand vous êtes sur place, voilà vous pouvez aller interviewer des gens, vous pouvez… enfin y'a plein de choses que vous pouvez pas faire en restant ici, en Suisse quoi. Donc c'est ça en fait qui guide notre réflexion notre décision c'est le devoir d'information du public, évaluer ce que ça apporte si on se déplace à l'étranger.

Moi : D'accord, voilà une de mes questions aussi c'était que certains déplacements semblent inévitables et quelles en étaient les raisons mais je pense que vous y avez répondu tout au long de l'entretien je sais pas si vous voulez ajouter quelque chose ?

P. Non c'est effectivement ce que j'ai dit précédemment.

Moi : **Oui tout à fait très bien voilà et pour terminer une question un peu plus personnelle, j'aime bien poser cette question c'est dans quelle mesure est-ce que vous pensez que cette situation avec moins de vols elle pourrait perdurer ? Ou bien est-ce qu'on retournera à une normale d'ici peu ?**

P. Non je pense que la situation va perdurer, disons la XXX a tiré les enseignements de cette crise on a fait un suivi de tout ce qui a été mis en place durant cette crise, dans les modes de travail, de fonctionnement et puis on a gagné des choses qui sont intrinsèques à la crise, qui vont disparaître avec la crise et par contre il y a des choses qui vont rester donc on a fait en fait cet inventaire des données pratiques qui, on estime, doivent perdurer au-delà de la crise, dans le futur, et il y a toute une série de bonnes pratiques qui vont forcément durer. Je pense comme je l'ai dit avant, ça va pas revenir à la situation qui précédait la crise sanitaire. Mais voilà, poursuivre et capitaliser toutes ces bonnes pratiques notamment concernant les déplacements, très clairement.

Moi : **D'accord très bien écoutez merci beaucoup pour toutes ces réponses, est-ce que vous avez des remarques ou des points sur lesquels vous souhaiteriez revenir ?**

P. Non pour moi c'est bon si ça vous convient.

Moi : Oui oui écoutez vraiment, c'est très gentil hein comme je vous ai dit au début, rien que de m'avoir répondu c'est vrai que j'essuie pas de refus par rapport à ma demande notamment avec des grosses entreprises mais voilà ça fait partie du jeu. Donc merci une nouvelle fois d'avoir répondu

P. Écoutez c'est avec plaisir alors, je vais essayer de me renseigner sur les volumes de vol, si je peux vous transmettre l'information par mail, je vous enverrai.

Moi. Très bien, c’est très gentil, merci beaucoup en tout cas.

P. Merci à vous et bonne fin de semaine.

Moi. Merci pareillement et bon weekend.

11.10.10 Établissement 4

Moi : Très bien donc je vais me présenter assez brièvement donc je m'appelle Jérémy j'ai 25 ans je suis étudiant à l'université de Genève et je fais mon master en sciences de l'environnement et dans le cadre de mon master je réalise actuellement mon mémoire pour valider mon master donc je discute de comment est-ce que la pandémie a été un vecteur de développement aux alternatives à l'avion. Donc ma première partie d'étude c'est un simple constat finalement d'une certaine réduction de la pollution sonore et atmosphérique ici à Genève, j'ai notamment effectué une dizaine d'entretiens avec des riverains qui m'ont fait part de l'effet sur leur bien-être et leur santé et à partir de ce premier constat je me demande dans quelle mesure est-ce que cette situation avec moins de vols par jour elle peut durer, en m'entretenant justement avec certaines organisations internationales, multinationales, banques, etc… voir comment eux est-ce qu'ils ont repensé leur mobilité durant cette période et est-ce que c'est le fait d'avoir repenser cette mobilité va s'inscrire sur le long terme. Donc aussi moi ça fait 4 ans que je travaille à l'aéroport de Genève donc j'ai quand même une assez bonne vision aussi et c'est pas un discours moralisateur disons, c'est juste une étude que j'avais envie de réaliser parce que ça c'est un sujet qui m'intéresse beaucoup. Donc je sais pas si vous aussi vous voulez vous présenter… s'il vous plaît.

An. D'accord donc je m'appelle XXX je travaille à XXX depuis 10 ans comme directrice des services administratifs alors je gère une équipe qui est composée donc… qui s'occupe du mandat légal, finance, ressources humaines et administration, par administration on entend toute la gestion du bâtiment, la sécurité, la… qu'est-ce qu'il y a encore… donc voilà gestion du bâtiment, relation avec le pays hôte. Donc voilà j'ai une petite division on est que 8 personnes. Avant cela je travaillais, j'ai fait 21 année la Fédération internationale de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge c'est là que j'ai connu J. et K. comme collègues, donc à l'XXX, que fait l'XXX ?

Alors c'est une ancienne organisation, une des premières au monde, elle a 132 ans d'histoire, elle s'occupe en fait des parlements dans le but… donc nos clients sont les parlements… dans le but de favoriser la paix et le dialogue entre parlementaires dans le monde parce que il y a 132 ans donc on a eu 2 fondateurs, un français, un anglais XXX et XXX, le français, qui ont les deux eu un prix Nobel de la paix pour justement… pour leurs actions en faveur de ce dialogue et ils ont compris que la guerre souvent était issue de décisions de l'exécutif et que le Parlement ayant un contrôle sur l'exécutif, un rôle de supervision, il y avait beaucoup d'occasions de favoriser la paix en créant le dialogue entre parlementaires. Et donc à partir de là s'est créé une dynamique de réunion internationale d'où tous les voyages. Ces parlementaires se sont réunis d'abord de façon pas très officielle mais disons de façon un petit peu spontanée et ensuite donc ils ont créé l'organisation dans un premier temps à Paris, puis à Genève, y'a de plus en plus de Parlements qui en sont devenus membres et aujourd'hui on a 179 Parlements membre donc en gros tous les pays du monde sauf les Etats-Unis qui sont en train de repenser pour revenir parce qu'ils ont été membre très longtemps. Ils ont quitté en 2000 parce que c'était la décision du gouvernement Bush, ils ont aussi quitté à l'époque la fédération de la Croix-Rouge enfin ils ont quitté beaucoup d'organisations multilatérales et maintenant avec Biden on voit qu'il y a un changement, un virage, donc peut-être qu'ils vont revenir. Voilà donc une grande organisation et avec un petit secrétariat qui tourne enfin qui normalement a 45 staff mais beaucoup de consultants et lorsqu'il y a ces assemblées à l'étranger ou à Genève on est à peu près 110-120, donc il y a un effet accordéon qui se trait autour des assemblées qui ont lieu en avril et en

octobre. Donc je vous explique encore un peu… ou alors on arrête là pour les présentations ou vous voulez que je continue sur l'activité d'organisation ?

Moi : Comme vous voulez, moi je vous écoute avec plaisir, c'est très intéressant.

An. L'organisation elle tourne beaucoup autour de ces assemblées qui en général comptent entre 1100 et 1500 personnes, en général un petit peu en dessous de 1000 parlementaires. Dans une assemblée normale on a à peu près 110 présidents de parlements qui viennent et donc elles ont lieu un peu partout dans le monde alors à cause de la crise covid on a carrément annulé la première, celle d'avril 2020. À ce moment-là on a commencé à se mettre en virtuel, on a installé un studio, maintenant on en a deux. Et on a fait nos réunions du conseil du comité exécutif en ligne et donc plus de voyage. Pour la 2e assemblée elle a eu lieu mais en virtuel et on a aussi dû annuler la 5e conférence des présidents de Parlement qui aurait dû avoir lieu en août 2020 et qui s'est faite en ligne mais le Parlement autrichien qui était l'hôte a vraiment insisté pour qu'on fasse un événement hybride cette année. Je vous explique tout ça parce que ça montre en fait que les parlementaires souffrent beaucoup du fait de ne plus avoir ce dialogue « One two One » et multilatéral aussi et ils font tout ce qu'ils peuvent pour revenir en présentiel, en tout cas en hybride pour cette assemblée, cette conférence des présidents de parlements à Vienne et ça ça doit se faire au mois d'août. Donc d'un côté on a vraiment découvert les vertus du virtuel mais il y a des limites notre président par exemple a commencé à reprendre certains voyages et là on a… donc en général tout le monde voyage beaucoup parce qu'en plus de toutes ces assemblées, le rôle de l'organisation c'est d'apporter du soutien aux membres qui le demandent donc avec ce qu'on appelle du développement, enfin du « capacity building », ce genre de training qui est vraiment fait à la demande. Donc on a des équipes qui voyagent tout le long de l'année, qui donnent des trainings, que ce soit aux jeunes parlementaires, on essaie… on a aussi beaucoup d'activités dans le « gender and politics » donc pour l'égalité des sexes en politique, donc pour favoriser les femmes en politique. Donc tous ces gens-là voyagent et n'ont pas voyagé ce qui a impliqué quand même un ralentissement de certaines opérations, de certaines dépenses, donc nous on s'est vraiment complètement réorganisé de façon virtuelle et je pense que ça a été un grand progrès hein et je suis persuadée qu'il y a des gens qui voudront garder certains aspects, pas tout, parce qu'ils aiment vraiment ces rencontres, ces dialogues et je pense que les gens veulent de nouveau échanger en personne. Mais entre-temps on a tout mis en place, donc maintenant en fait qu'on est en train de voir c'est comment organiser des réunions hybrides et ça c'est compliqué parce qu'en gros vous faites deux fois le travail parce que vous avez toute la logistique pour accueillir les visiteurs et les participants et puis vous avez une autre logistique de garder ça en ligne. Donc on a embauché en tout cas une personne spécialiste des réunions virtuelles, on a embauché des jeunes pour aider cette personne, pour l'accueil des personnes virtuelles, voyez, les problèmes qu'il peut y avoir dans les réunions… y'avait quelqu'un d'important qui doit parler alors ils ont un staff qui le prépare mais en même temps vous avez quand même des petits incidents, techniques par exemple, vous devez les réinviter à venir, donc ça demandait quand même une main d'œuvre additionnelle mais en même temps un tas d'économie, des économies de voyage, ce qui a aussi énormément changé, c'est l'interprétations donc l'interprétation est un marché qui très spécifique, Genève est une plateforme d'interprètes, vous avez des tarifs qui sont chers à la journée, typiquement à Genève, la journée d'interprétation c'est 1200 francs et là-dessus si les gens voyagent vous devez rajouter les journées de le voyage, si vous les payez ces jours-là, voilà donc c'est un marché où y'a une sorte de monopole sur Genève, qui est très verrouillé et avec covid en fait on a dû faire des appels d'offres d'interprétation virtuelle, on s'est rendu compte que les anciens qui faisaient du

présentiel n'aimaient pas forcément le virtuel, ils ne voulaient pas faire de demi-tarif à la demi-journée, or quand vous faites du virtuel mondial, vous ne pouvez pas servir tous les horaires, donc en gros la plupart des réunions ont lieu l'après-midi de 14h00 à 18h00 parce que ce sont les horaires commun et du coup il y avait une multiplication de ces réunions. Au lieu de faire une journée entière vous devez faire 2 demi-journées et donc les interprètes ils voulaient il 2 demi-journées pour le prix d'une journée entière. On a fait des appels d'offres et on a trouvé des gens qui sont pas sur Suisse voyez, qui sont situés en Belgique, au Luxembourg et les tarifs sont beaucoup plus raisonnables, en fait on a supprimé les frontières tarifaires. Y'a eu des économies comme ça et beaucoup d'économie de voyage, beaucoup de gens étaient contents des économies, du fait qu'on travaille quand même malgré ce qui se passe mais on sent une certaine lassitude et on voit que les gens veulent absolument reprendre les réunions en présentiel et à mon avis ça sera un mixte des deux, un produit hybride. Donc par rapport aux voyages nous on avait pour le staff quand on partait à l'étranger on avait 110 billets fois 2, 220 billets en moins donc ça ça fait de sacrées économies. Bon les réunions elles se passent à Genève aussi quelques fois. Mais si vous regardez une mission typique avec un billet à on va dire 1200 francs fois 110 bah ça fait 132000 francs d'économie et je vous rajoute pas les… et puis ça dépend de où vous allez. Mais pour ce qui est du vol et de la mobilité donc ça c'est fois deux par an donc c'est assez conséquent, voilà donc grosse économie, mais sachez quand même que pour le virtuel on a dépensé beaucoup d'argent.

Moi : Oui bien sûr ça c'est quelque chose aussi qui est ressorti avec plusieurs entreprises. **D'accord très bien donc vous m'avez dit déjà beaucoup de choses très intéressantes donc moi mes questions… vous avez abordé plusieurs de mes questions mais je vais quand même essayer de vous en poser quelques-unes donc déjà pour tout ce qui est disons avant la pandémie donc 2019 si vous deviez me quantifier la fréquence avec laquelle le staff de l'organisation voyageait, qu'est-ce que vous me diriez ? Quelles en étaient les principales raisons ?**

An. Bon écoutez je peux je peux vous tirer un extrait du système maintenant si vous avez pas besoin de trucs très précis. On est allé à Belgrade et on est allé au Qatar. Belgrade c'est pas des billets chers, donc vous aviez les 110 qui sont allés à Belgrade et les 110 qui sont allés au Qatar donc on va dire 132000 francs… vous voulez des chiffres ou en nombre de voyages ?

Moi : Non voilà c'est plus un ordre d'idée en nombre de voyage après les chiffres pas besoin.

An. OK donc vous avez 220 voyages juste pour les assemblées et ça c'est que le staff c'est pas ceux qui viennent à nos meetings donc le staff c'est même pas 10% du total. Après c'est pas des voyages qui se font depuis Genève les autres, mais donc y'a ça et ensuite vous avez toutes les équipes donc on a les équipes de Vienne, youth, human right, health, etc… qui voyagent toute l'année et je pense que c'est un budget faut ajouter encore 100'000, en nombre de billets je pense, au pifomètre, il y a encore 80 billets en plus, en plus des 220 que je vous ai dit donc 300 en tout.

Moi : **D'accord et maintenant pour une fréquence de voyage pendant la pandémie dans quelle mesure est-ce que la pandémie elle a eu un effet sur le nombre de déplacements des employés ? Vous m'en avez un peu parlé mais…**

An. Ah alors totale, 100%, 99% on va dire.

Moi : **D'accord est ce que y'a des voyages qui restaient quand même obligatoires, qu'il fallait absolument faire ?**

An. Non, là y'en a un qui va se faire au Venezuela, je sais pas si vous connaissez la situation au Venezuela tout est bloqué les gens meurent de faim, y'a un problème avec le Parlement donc là on envoie une mission exploratoire, d'investigation, et là j'ai un collègue qui doit y aller et il y va la semaine prochaine, mais sinon personne quasiment personne, oh il y a eu peut-être 1 ou 2 billets et c'était pas hyper obligatoire c'était pas une question de vie ou de mort mais c'était une question d'argent c'est-à-dire que vos donateurs si vous n'allez pas les voir y'en a qui se vexe vous voyez ? Donc y'a des pays qui étaient quand même beaucoup plus ouverts, je parle par exemple du Qatar, Abou Dhabi, Dubaï, etc… c'était relativement ouvert et ma foi le business continue quoi et donc notre boss est allé une fois dans les émirats.

Moi : **D'accord très bien merci pour ces réponses donc vous m'avez aussi expliqué que l'organisation s'est réadaptée en faisant par exemple des visioconférences ou même des réunions un peu hybrides, est-ce que cette réadaptation elle fonctionne bien ?**

An. Oui oui, on s'y est tous mis, toutes les réunions, même hebdomadaire elles sont en ligne, vous devez parler à un collègue il vous envoie un lien zoom, ah non tout ça continue et continue, à un point où le soir, où faire des Zoom… vous voyez, moi je fais partie d'une association, d'une œuvre de charité quoi et on s'est rencontré en Zoom et quelques fois j'en avais marre quoi, 5h de Zoom dans la journée, sur mon temps privé, y'a un moment j'avais plus envie de faire de zoom alors je me forçais la plupart du temps mais ça faisait trop.

Moi : **Une certaine fatigue virtuelle disons ?**

An. C'est ça, mais d'un point de vue fonctionnement ça marche bien.

Moi : Maintenant un peu des questions pour… voilà on a passé les questions de fréquence de voyage avant pendant la pandémie. **Vous m'avez expliqué que voilà peut-être le virtuel avec tout ça il y a eu des grands progrès, que l'organisation pensait en garder certains de ces aspects. Est-ce que vous pensez que l'organisation elle va repenser pour les années à venir le modèle de déplacement des employés, dans une certaine mesure ?**

An. Oui moi je pense que y'aura 50% de moins de voyages. Voyez les petits voyages « je vais à Londres parce que j'ai un meeting » je pense que tout ce qui n'est pas vraiment obligatoire sera supprimé, le *inaudible* vous voyez ? Ça à mon avis les gens ne voudront plus se déplacer pour ça, ça sera beaucoup par Zoom à mon avis, zoom ou autre chose. Donc je pense que oui, il y a un changement durable là, pas entièrement, mais sur les choses qui sont pas indispensables.

Moi : **D'accord et vous m'avez parlé aussi finalement d'une certaine lassitude, donc est-ce que vous pensez que peut-être cette réduction en termes de pourcentage vous me parlez de peut-être 50% de réduction des voyages est-ce que ça va s'inscrire sur le long terme ou finalement on retrouvera une activité similaire à celle en pré pandémie ?**

An. Non je pense qu'on retrouvera jamais cette activité en pré pandémie, ça sera remplacé par d'autres choses, vraiment je le pense, justement tout cette partie non obligatoire parce que finalement les gens bah ils connaissent Skype mais… ouais nous on faisait déjà beaucoup d'entretiens d'embauche par Skype. Mais là je crois que c'est même plus une question quoi, c'est évident, mais je pense 50%, pas plus. Je pense dans un premier temps les gens voudront

revoyager et après ils diront « ah mais c'est pénible, c'est fatiguant pourquoi faire tout ça » et je suis pas sûre qu'ils voudront revenir comme avant, donc y'aura toujours des gens qui vont participer en virtuel.

Moi : **Très bien est-ce que vous… voilà vous me dites que les gens peut-être ont envie de re voyager dès que ce sera possible vous vous attendez peut-être à une espèce d'effet rebond, c'est-à-dire que dès qu'on pourra on repartira ?**

An. Oui, je pense qu'il y aura un peu de ça et puis après ça va se ralentir à nouveau.

Moi : **D'accord et c'était un modèle qui était déjà envisagé avant toute cette question de pandémie ou pas tellement ? Ou la pandémie a été peut-être un accélérateur ?**

An. Ça été totalement un accélérateur, ça existait déjà, voyez par exemple dans les modèles, et ça a pas tellement un impact sur le voyage mais sur le virtuel, nous on avait du travail à distance pour 20%, là on va changer la règle à 40% voir 50%. Voyez donc ça c'est des acquis et les gens ne voudront pas les lâcher. Je pense que… voilà nous aussi on avait un système où vous pouviez télétravailler mais vous n'avez pas accès aux fichiers centraux, maintenant tout le monde à accès au fichier central, où que vous soyez sur la terre et ça c'est une grande avancée, c'est quelque chose qui existait mais seulement pour certaines personnes et maintenant c'est pour tout le monde.

Moi : **Super et voilà vous m'avez dit qu'il y a certaines motivations économiques derrière tout ça, est-ce qu'il y a aussi peut-être des motivations écologiques ou un entre deux ? Ou l'un qui prime sur l'autre ?**

An. Euh les deux oui je pense que les gens sont conscients des nécessités écologiques ça c'est certain, je pense que les gens sont responsables et plus les gens sont, je dirai jeunes, plus c'est notoire je pense qu'ils le voient plus comme une menace. L'aspect écologique c'est important bien sûr.

Moi : **Ok, très bien alors aussi en lien avec ça est-ce que vous pensez qu'une politique restrictive à l'image de la loi CO_2 sur laquelle on a voté ce week-end peut être une bonne solution ou c'est pas… ou elle aurait eu un impact, si elle était passée, sur le nombre de déplacements de l'organisation ?**

An. Écoutez moi je suis pas de Suisse, j'ai pas le droit de voter, donc je peux pas trop vous répondre, je pense que ça aurait été une bonne chose, il me semble, mais je me suis pas trop intéressée à la question parce que je ne peux pas voter.

Moi : Pas de souci, pas de problème, pas de problème…

An. Comme fonctionnaire internationale vous n'êtes pas… même si vous êtes résidents depuis 30 ans vous n'avez pas le droit de voter. Je connais pas trop les détails mais je sais que ça a été refusé mais j'ai pas lu tous les papiers mais bon c'est sûr que je pense que ça aurait été bien quoi. D'après ce que j'ai compris les campagnes ont voté contre, et les villes ont voté pour, donc c'est aussi intéressant de savoir pourquoi tout à fait, je crois que les gens avaient peur du coût non ? Je crois que c'est ça.

Moi : Il y avait beaucoup de choses liées voilà à tout ça, pas que l'avion, aussi le prix de tout ce qui est carburant, etc. On a déjà vu pas mal de questions il m'en reste juste encore voilà 3 questions je pense. **Par rapport au train est-ce que c'est quelque chose qui est assez,**

comment dire, mis en avant au sein de l'organisation ? Par exemple pour faire de courtes distances ou pour remplacer des vols et plutôt les faire en train ?

An. Écoutez on a un seul client en suisse c'est le Parlement à Berne et quand on va à Berne on y va en train. Mais c'est 1 client sur 179.

Moi : **D'accord, donc y'a certains voyages qui sont impossibles à faire en train mais même se rendre à Londres c'est problématique par exemple ?**

An. Ouais donc en général voyez les voyages que font nos collègues, moi je voyage que pour les assemblées, les voyages que font les collègues c'est souvent vers les pays comme l'Afrique, l'Amérique du Sud, des pays assez lointains.

Moi : **D'accord très bien. Est-ce que vous pensez que le fait de voyager, c'est-à-dire rencontrer voilà les partenaires, vous rendre sur place pour certaines raisons, ça fait partie de l'identité de l'organisation ?**

An. Dans notre cas oui, alors ça fait partie, c'est pas l'identité entière. Disons que l'organisation elle est basée… elle est multilatérale et elle est basée sur l'échange et le dialogue et donc le présentiel est difficile à remplacer.

Moi : D'accord très bien.

An. Donc voilà pendant une assemblée vous avez je crois 230 ou 250 réunions bilatérales, en marge des réunions déjà programmées, en marge de réunions qui existent déjà. Donc y'a un gros programme de réunion, mais en plus de ça nous on met à disposition des salles pour des réunions bilatérales et en général voilà y'a 250 réunions bilatérales.

Moi : **Ça en fait un bon nombre, donc c'est aussi ce qui pourrait justifier que certains déplacements finalement restent inévitables et obligatoires ? C'est cette idée de se voir yeux dans les yeux ?**

An. Voilà, mais c'est pas tous les jours, et quand vous avez des gros problèmes à régler du genre Corée du Nord et Corée du Sud, les gens viennent ici pour parler, vous vous rendez compte et ce sont des problèmes qui durent depuis tellement longtemps que voilà, ils sont connus, mais personne… c'est difficile de trouver une issue favorable, et les seules choses qui font la différence sont justement les rapports humains. Dans certains cas ça marche pas en virtuel parce que déjà voyez vous avez des gens qui se sentent écoutés, espionnés, et ça se sont des réunions de très haut niveau qui doivent vraiment rester confidentielles. Le virtuel n'est pas la réponse à tout.

Moi : D'accord je vois tout à fait effectivement, bien sûr, et c'est aussi ressorti assez fréquemment dans mes entretiens. Voilà j'ai une dernière question je sais pas si vous avez encore un tout petit peu de temps ?

An. Oui, allez-y.

Moi : **Donc voilà certains disent que les entreprises ou organisations internationales, multinationales, etc… sont plus exposées au regard de tous donc est-ce que vous pensez que ça peut constituer une motivation pour réduire ses déplacements en avion ? Et est-ce que vous pensez aussi que d'autres organisations vont repenser leur modèle de déplacement ?**

An. De toute façon elles l'ont déjà repensé, si vous voulez nous, alors oui on est sensible au regard de tous mais finalement vous avez un rapport qui est ça… quand vous parlez des grandes organisations, des grandes multinationales, elles ont des rapports de ci et ça et elle publie et donc c'est vrai que les gens regardent ça, nous on est une petite organisation, prestigieuse mais petite, en nombre de personnes, et on compense le CO_2 par exemple et ça fait 15 ans qu'on le fait. Mais oui c'est important et ça devient de plus en plus important, donc forcément nous on a toujours fait attention à cet aspect parce qu'on veut pas non plus être perçu comme l'agence de voyage des parlementaires. Mais on est… tout ce côté dialogue est important, mais c'est vrai qu'il y cette visibilité et un contrôle, mais ça on l'a toujours eu donc… je pense que c'est encore plus sensible. C'est sûr qu'on va pas organiser… on n'a pas organisé une assemblée pendant la pandémie parce que franchement ça aurait été de mauvais goût. Donc oui c'est important, le regard extérieur est important, mais il existait déjà mais peut-être pas spécifiquement sous cet angle-là. Donc oui je pense que ça a un impact.

Moi : **D'accord très bien écoutez merci pour cette réponse, est-ce que vous avez des remarques ou des points sur lesquels vous souhaiteriez revenir ?**

An. Non mais est-ce que… donc vous c'est par rapport au transport aérien plus spécifiquement ? Que vous aimeriez en fait voir diminuer ?

Moi : Alors moi personnellement en fait voilà c'est… j'ai pas envie de voir quelque chose diminuer ou pas c'est… je me demande finalement est-ce qu'il va diminuer ou pas voilà, donc avec un point de vue tout à fait l'objectif, ma motivation c'est pas de faire diminuer le trafic aérien c'est juste de voir s'il va diminuer dans les années à venir ou pas ? Par rapport notamment au comportement des entreprises, etc…

An. Ouais bah écoutez franchement moi je pense qu'en tout cas il va diminuer mais après voyez avec l'augmentation des humains sur Terre, cette course au progrès, au rendement, je pense qu'au bout d'un moment ça va être rattrapé. Je pense que oui, il y a un frein, le covid c'est un frein important et on reviendra pas à ce que c'était avant, avant je sais pas moi peut-être 10 ans. Parce que je crois pas que les gens soient raisonnables, suffisamment raisonnables, j'ai pas complètement confiance.

Moi : Je comprends tout à fait.

An. Mais je pense que ce qui est certain c'est un progrès qu'on a fait et maintenant il faudra essayer de le garder ce progrès et puis je pense aussi que dans les choses importantes, il y a eu une prise de conscience des pays européens que la dépendance pour une simple question monétaire n'est pas souhaitable. Je pense là aux masques, aux vaccins, de la sécurité de la santé, je pense que là ils ont retenu certaines leçons, fabriquer un masque c'est pas quelque chose de compliquer, quand vous pensez que la Suisse est numéro pour le machinity, on peut très bien concevoir des machines, enfin maintenant y'a des masques suisses mais pourquoi on y pas pensé avant ? Et ça aussi ça réduit le commerce mondial. Je pense qu'il y a cette prise de conscience, qui à mon avis va rester par rapport à l'indépendance. Je crois que ça a marqué les gens qu'il n'y ait pas de masques, qu'on ait pas de médicaments, etc. Et j'espère que nos gouvernements font faire qu'on ait une certaine autonomie et pas une dépendance totale envers l'étranger.

Moi : Oui il faudra voir ça dans quelques années.

An. Oui mais vous voyez ça c'est un impact énorme sur le commerce mondial et le transport. Je pense qu'il y aura plus de made in local, j'espère en tout cas.

Moi : Probablement, je suis sûr qu'un de mes camarades de classe fait une étude là-dessus, peut-être pas. C'est cool en tout cas de finir sur un point de vue un peu plus personnel aussi, d'ouvrir la discussion, donc merci à nouveau en tout cas pour votre temps c'est vraiment sympa.

An. Bah bonne chance pour votre master et puis j'espère que suite à ça vous trouverez un bon job.

Moi. J'espère aussi…

rire

An. Voilà bah écoutez c'était bien j'espère que ça sera très bien, j'ai un fils aussi qui est entrain de finir un master à l'université de Genève.

Moi. Aussi ? Il fait en quoi le master ?

An. Il fait le MEG.

Moi. D'accord c'est intéressant ça marche.

An. Très bien écoutez, bonne chance Jérémy et puis passez le bonjour à XXX.

Moi. Je le ferais alors avec plaisir, merci encore.

An. Merci à vous, au revoir.

Moi : Au revoir.

11.10.11 Établissement 5

Moi : Voilà donc je vais vous expliquer, comme vous savez, je suis étudiant à l'université de Genève, je fais mon master en sciences de l'environnement et dans le cadre de mon mémoire je réalise une étude qui discute de la pandémie comme vecteur de développement aux alternatives à l'avion. Donc ma première partie que j'ai fini jusqu'ici discute en fait de comment est-ce que la pandémie a eu une influence sur la réduction de la pollution sonore et atmosphérique, je me suis entretenu avec une dizaine de riverains.

J. Une influence provisoire vous voulez dire ?

Moi : Voilà pour le moment en tout cas.

J. Ouais ouais, d'accord.

Moi : Donc des bienfaits liés entre guillemets à cette pandémie, des bienfaits pour les riverains aussi, une dizaine de riverains avec qui je me suis entretenu, qui m'ont fait part de leur ressenti et à partir de ce constat, je me demande dans quelle mesure est-ce que cette situation avec moins de vols, elle va durer ou pas ? Raison pour laquelle je m'entretiens aujourd'hui avec voilà des entreprises, organisations internationales, etc. Des acteurs forts de la Genève internationale pour voir comment est-ce qu'ils ont dû se réadapter durant cette pandémie et est-ce qu'ils vont appliquer ces adaptations sur le long terme ou pas. Je sais pas si vous aussi vous voulez vous présenter assez brièvement ?

J. Écoutez, moi je suis XXX, je suis secrétaire général du XXX, une organisation d'envergure. On est plutôt dans le plaidoyer au niveau global et dans ce qu'on appelle la gestion des cas transfrontaliers. Donc c'est des cas sociaux, essentiellement fixés, focalisés sur l'enfant qui change de pays, qui migre d'un pays à un autre et qui se retrouve dans le pétrin pour des raisons de logistique, pour des raisons de langue, des raisons d'accès à la santé, à l'éducation, pour des raisons d'intégration et tout ça.

Nous, on fait ce genre de travail depuis 97 ans. Je crois savoir qu'en 97 ans, mon organisation sait quand même faire bien les choses et pour ça, il y a quand même pas mal de voyages. On a fait sans ce qu'on appelle le XXX en 2020 aussi et au début de cette année aussi. Voilà, on a remplacé les vols, on a remplacé les déplacements, on a remplacé les meetings en personne par une combinaison de Video Conferencing, Web reporting, Google Drive et tout ça pour échanger des documents et tout. Donc pour le moment ça c'est je sais pas si vous allez poser cette question ou si c'est la réponse à votre première question qui n'a pas encore été posée, on a pas, on ne sent pas l'urgence, de recommencer à voyager au moins pas avec la cadence qu'on avait jusqu'à fin 2019, début 2020.

Moi : D'accord, bon oui effectivement, c'est déjà une réponse assez globale à mes questions. Mais voilà, je vais, je vais vous expliquer comment va se passer l'entretien. Dans un premier temps, j'ai des questions qui discute plus de la fréquence de voyage avant la pandémie, donc vraiment avant, ensuite pendant la pandémie, ensuite on discutera plus d'une réadaptation et de la fréquence de voyage durant les années à venir comme vous m'en avez parlé brièvement maintenant. Et ensuite quelques questions, voilà un peu supplémentaires que j'aime bien poser aux différentes organisations. **Pour ce qui est d'avant la pandémie, donc vraiment un contexte avant la pandémie, si vous deviez me quantifier la fréquence avec laquelle les employés ou autre de l'organisation prennent l'avion, qu'est-ce que vous me diriez ?**

J. Écoutez, moi si je prends une dizaine de coordinateur de projet, senior manager, les gens qui ont besoin de voyager, y compris moi-même, pour être en contact avec le terrain, pour être en contact, par exemple pour moi avec l'un de nos 120 pays à travers les 5 continents, moi je dirais les 10 personnes auraient, une moyenne de 7 à 10 voyages par an, moi je crois que c'est une bonne moyenne, ce n'est pas les années folles en tant que tel moi je pense en 2019 mais il y a eu des années comme 2015, 2017 ou la cadence, elle est plus grande. Chaque personne pouvait faire une moyenne de 1,2 voyages par mois. Donc on est dans une fourchette entre 75 et 120 voyages par an pour une dizaine de senior managers et middle managers pour mon organisation.

Moi : **D'accord, très bien et vous m'avez dit que c'est important par exemple pour le contact avec le terrain, est-ce qu'il y a d'autres raisons principales de ces voyages ?**

J. Les raisons sont essentiellement humaines dans notre business et en effet, c'est aussi le travail social en temps que tel et le travail social, c'est le contact humain. Donc aujourd'hui, le contact humain depuis 15, 17, 18 mois on a plus ou moins le contact humain à travers un écran, ça fait son affaire, mais on perd un peu du contact humain, de contact émotionnel. Voyez donc faire une enquête sociale pour voir si un enfant est heureux au sein d'une famille ou d'une communauté. On peut le faire mieux quand on regarde l'enfant, quand on lui tient la main, quand on le regarde dans les yeux et un peu moins quand on le fait via visioconférence. Et naturellement, quelquefois, l'enfant est tellement jeune, il ne saura pas utiliser la visioconférence, donc il y a un adulte, il y a l'intervention de l'adulte qui peut être neutre, qui peut être moins neutre, qui peut être biaisé ou quelque chose comme ça. Donc il y a pas mal de facteurs qu'on conjugue avec, mais essentiellement quand le contact n'est pas humain dans une profession qui est essentiellement humaine, on perd pas mal, oui.

Moi : D'accord très bien donc voilà, ça c'était pour des questions un peu plus de fréquence de voyage avant la pandémie. **Maintenant, pendant la pandémie, si vous deviez me dire dans quelle mesure est-ce que la pandémie elle a eu un effet sur le nombre de déplacements des employés de l'organisation, qu'est-ce que vous me diriez ?**

J. Écoutez, moi je dirais qu'on a divisé facilement par 10. La seule personne qui a continué à voyager, c'est moi. Donc, on a divisé carrément par dix, on est passé au très urgent donc… passer d'une visite protocolaire à un membre ou 20 membres par année pour un secrétaire général est devenue 1, 2 ou 3 visites pendant cette année-là, on parle de 2020 par exemple, mais pour des raisons de motifs vraiment urgent, ça veut dire le partenaire se trouve en difficulté financière à cause du covid ou il y a un stress management à faire entre l'équipe dans un pays X, dans un pays Y où il faut intervenir en tant que secrétaire général, donc la fréquence, disons, a beaucoup diminué et mais aussi la raison a été complètement changée. On se focalise sur les urgences.

Moi : **D'accord, voilà des voyages finalement plus ciblés, plus obligatoires, est-ce qu'il y a eu une certaine reprise à un moment donné durant l'année 2020 ?**

J. Écoutez pour le moment, on n'a pas eu de reprise, pas jusqu'à maintenant, c'est par une décision si vous voulez parce qu'on est toujours dans un monde où essentiellement une bonne partie de ceux qui vivent dans le Nord sont vaccinés, ceux qui vivent dans le Sud, une bonne partie n'est pas vaccinée, n'ont pas accès à un vaccin, ce n'est pas un « statement » politique, c'est la vérité si vous voulez et pour ça, on n'a pas assez de recul… comme d'autres vaccins, la couverture, le pourcentage de couverture et tout ça donc aujourd'hui pour moi-même ou pour

un de mes managers je ne sais pas si je les envoie quelque part au Moyen-Orient, en Afrique de l'Ouest, s'ils sont en face de personnes qui peuvent être contaminées et tout ça, on n'a pas le recul scientifique pour dire, maintenant on s'en fout parce qu'ils sont vraiment vaccinés ou ils sont vaccinés à 90%, 80% ou 50%, ce calcul de risque de contamination par cette pandémie pour un gestionnaire comme moi ou pour les senior managers il est difficile à faire aujourd'hui. C'est qu'il y a un peu de science, un peu de statistiques, pas beaucoup de recul mais pas mal de spéculations aussi. Les mesures d'hygiène sont de rigueur, on les fait, c'est obligatoire, c'est même devenu moins obligatoire et beaucoup plus une coutume d'aujourd'hui. Donc voilà, vous voyez pour l'anecdote, il y avait quelqu'un qui m'avait envoyé une anecdote qui dit en 2020, son CV était vide et quand le recruteur lui a demandé pourquoi il m'a dit, j'ai passé l'année à me laver les mains ou quelque chose comme ça donc euh, voilà. C'est difficile de décider dans le court terme, je vous dis aujourd'hui juin 2021 pour décembre 2021, si la reprise sera totale si la reprise sera à 50%, on est toujours au cas par cas.

Je viens d'autoriser 3 missions en Afrique de l'Ouest parce qu'elles devenaient urgentes. Ça ça suppose une personne à chaque fois de mon bureau et 2 - 3 personnes de notre antenne régionale au Sénégal donc c'est trois voyages et 15 personnes, mais on a pris cette décision pour début juillet parce que c'est assez urgent.

Moi : D'accord, très bien, c'est vrai que c'est quelque chose qui est assez ressorti aussi dans mes entretiens, le fait qu'il y a des différences ou même des risques entre le pays de départ et le pays d'arrivée. **Donc vous m'avez parlé d'une adaptation, des visioconférences aussi, donc comment globalement est-ce que l'organisation a dû se réadapter pendant la pandémie ?**

J. Et on n'a pas dû se réadapter à 100% pour être franc parce qu'on a commencé avec le télétravail déjà en 2018. C'était pour des raisons de raisons taxatives, essentiellement individuelles, des gens qui avaient envie d'être avec une maman malade ou des parents assez âgés, tout ça dans le nord de la France, au sud de l'Allemagne ou jusqu'en jusqu'en Australie, à Melbourne. Et nous, on est une organisation assez flexible, donc on a fait des accords individuels avec des gens comme ça. Quand on est passé officiellement au télétravail à 100% le 31 mars 2020 moi je crois qu'au moins 20 à 22% de mon effectif était déjà en télétravail. Donc on a pas dû apprendre de 0, on n'a pas dû inventer un système, on a juste utilisé le système qu'on avait et on l'a disons dédoublé, on est passé de 20% à 80%, puis à presque 100%, du 31 mars 2020 au 30 avril 2020 en un mois plus ou moins, on a adapté tous nos systèmes de contact social, en utilisant les tablettes, les téléphones, les écrans pour faire des enquêtes sociales, on a établi les Google Drive et tous les drive et les clouds du monde pour mettre des documents consultables par et pour tout le monde, vérifiables et échangeables par tout le monde et moi je crois si on a commencé à faire cet effort… maximum fin mars ou à la mi-mai on était déjà prêts à 90%. Y'a pas eu beaucoup de hics et même si on est une organisation qui ne maîtrise pas beaucoup la technologie parce que nous sommes pas une organisation technologique, on peut dire que la simplicité d'approche avec cette technologie nous a été favorable. On n'a pas eu beaucoup de glitchs techniques.

Moi : **D'accord très bien, donc en fait, c'était déjà un modèle qui était envisagé en période pré covid. Le télétravail par exemple ?**

J. Oui, et pas à cause de la pandémie. Moi j'ai un mot d'ordre, dans la vie, les gens les plus talentueux ne vivent pas nécessairement dans le même village. Et comme on est dans un système ici, à Genève, qui est très difficile de recruter des talents en dehors de la Suisse ou ceux

qui ont un permis pour travailler en Suisse, déjà depuis 2016, 2017 on est en train de penser si jamais le talent que je veux aujourd'hui il s'appelle Jeremy, il habite à New York ou il habite à Addis Abeba. Il y a aucun moyen que je puisse lui prendre un permis de travail donc je l'engage là où il est et on se débrouille pour qu'on travaille ensemble à distance.

Moi : **D'accord et est-ce que vous pensez que globalement l'organisation elle va repenser le modèle de déplacement de ses employés ? Vous m'avez dit que c'était dur de s'exprimer là-dessus mais, quel est votre avis ?**

J. Aujourd'hui, c'est dur de s'exprimer là-dessus pour 2 raisons. La première, c'est que pour moi… moi je voudrais penser au moyen terme, donc je dirais 2021 jusqu'à grosso modo 2024, 2025, puis après 2021 jusqu'en 2024, 2025 et là les considérations que le nouveau normal ne peut plus être le normal avant le covid. Donc si le secrétaire général fait 20 voyages par an, il va faire 20 voyages par an, donc on va travailler sur les priorités, on doit travailler sur les alternatives. Si moi je ne peux pas être aujourd'hui au Cap Vert au Sénégal, ou à Beyrouth, est-ce que quelqu'un d'autre plus proche ou sur le sur le lieu-même ne peux pas me représenter, faire une visite déjà sur place, me rapporter… et puis qu'on cumule ça avec avec une visioconférence ou quelque chose comme ça, ça c'est de un.

D'un autre côté est-ce qu'on a besoin de se voir tout le temps pour une réunion une fois par semaine, ou est-ce qu'on peut dire on reste en télétravail ? Et on discipline l'organisation, et ça, c'est mon modèle préféré, encore au moyen terme, au lieu de se voir tous les mois ou toutes les 2 semaines dans un meeting room derrière moi ou quelque chose comme ça, chacun reste où il est.

Mon organisation se voit 3 fois par an, une fois ce qu'on appelle un XXX quelque part en Allemagne, à Genève et tout ça où tout le monde voyage pour un seul endroit, une 2e fois pour la même chose, une 3e fois pour le planning de l'année d'après ou encore d'après. C'est un modèle qui, si jamais on arrive à le maîtriser ici, moi je crois que la plupart de nos partenaires à travers le monde vont l'adopter aussi, donc on gagne le télétravail et on prévoit 2 voire 3 meetings par an qui sont un peu pour tout le monde, pour se voir, pour serrer la main, pour faire le « hug », partager un verre d'eau, un verre de bulles, et parler de nos affaires courantes et remplacer les meetings mensuels et tout ça et ça s'applique à tous les échelons de l'organisation. Je donne un exemple, nous, on a une assemblée générale tous les ans. On peut facilement aujourd'hui, d'ailleurs on a pris déjà cette décision l'année dernière, on va plus faire une assemblée générale en présentiel tous les ans, on va faire une assemblée générale tous les 2 ans et une fois chaque 2 ans on va faire en présentiel et l'autre fois ça va être en visioconférence. On a déjà essayé une grosse visioconférence, une assemblée générale en novembre l'année dernière, une assemblée générale extraordinaire pour prendre ces décisions en mars cette année, ça marche très bien.

Mais c'est là où je vous ramène au contact humain. Les gens ont besoin de se voir se serrer la main, de parler un peu en dehors de visioconférences, de leur chien, de leurs époux, de leurs épouses et du jardin qu'ils cultivent. Et ça, pour ça on a besoin de contact humain. Et pourquoi je vous dis juste pour 3 ou 4 ou 5 ans à venir parce que moi je crois, malgré les efforts que pas mal de gens en votant, en ne pas votant n'arrangent pas les affaires de la planète en termes de CO_2 en termes d'hydrocarbures et tout ça. Moi je crois qu'à partir de 2025, 2026, si vous voyez je ne sais pas si vous avez fait vos recherches aujourd'hui, il y a pas mal d'organisation comme UBER par exemple qui investissent des centaines de millions voire des milliards dans le

déplacement écologique à partir de 2025, 2026. Les Human capacity drones, les taxis aériens, les voitures sans chauffeur comme les trains sur certaines lignes à Paris, tout ça qui sont 100% électriques, qui ne polluent pas. Donc moi je crois, on doit être disons, on doit faire des solutions intermédiaires ces 3 ou 4 prochaines années et pour les années à partir de 2025 et au-delà je crois qu'il y aura de nouvelles données dans l'ensemble du voyage aérien, et pas seulement et qu'on pourra prendre en considération pour prendre d'autres décisions pour le futur un peu plus loin.

Moi : D'accord, très bien, merci déjà pour toutes ces réponses donc voilà, vous me dites que c'est dur de s'exprimer sur le fait de savoir si ces mesures vont s'inscrire sur le long terme ou pas pour toutes les raisons que vous m'avez énoncées, le contact humain aussi qui revient souvent dans mes entretiens, donc ça aussi c'est intéressant, et finalement maintenant on discute aussi d'écologie et c'est quelque chose qui est revenu lors de mes entretiens avec d'autres participants. Des motivations qui pouvaient être d'un côté écologique mais aussi économique, c'est-à-dire par exemple que de prendre un vol pour faire une conférence à tel endroit peut coûter très cher, donc on peut faire des économies, mais aussi faire un pas en avant pour l'écologie. **Donc est-ce que ce sont des motivations aujourd'hui pour l'organisation, qu'elles soient écologiques ou économiques, de réduire le nombre de déplacements des employés ?**

J. Essentiellement, je crois que les 2, moi si je vous dis écologique avant économique je ne serais pas très honnête parce que pour les ONG internationales, à comparer pour les grosses organisations, le système des Nations unies ou les organisations internationales comme le CICR, la Fédération, ainsi de suite, ainsi soit-il, des considérations économiques sont très importantes pour nous, donc on peut toujours faire, euh d'une pierre deux coups. On dit on réduit la voilure de point de vue économique et en même temps on a l'autre coût, qui est la dimension écologique. Bah ça revient dans toutes les conversations mais aujourd'hui je vous mentirai et moi je crois que d'autres vous mentirai aussi si jamais dans leur stratégie pour les 2 prochaines années de déplacement, le mot écologie… je parle pour les organisations internationales, se répète très souvent, c'est plutôt économique. Mais avec l'économie, on peut instruire, nous instruire, sur un meilleur respect de l'environnement et une meilleure familiarisation à l'approche écologique, vous voyez ? Donc nous, on a fait les premiers pas, recyclage du papier, recyclage du carton, recyclage des toners des photocopieuses et tout ça donc ça fait depuis quelques années, continuer cette réflexion sur la même lancée, c'est une suite assez logique, mais là considération économique, elle est omniprésente.

Moi : D'accord et voilà en lien aussi avec les motivations écologiques et motivations économiques. **On a voté sur la loi CO_2 il y a une dizaine de jours maintenant, donc est-ce que vous pensez que c'est une solution pour répondre aujourd'hui aux enjeux écologiques ou bien est-ce que en tant que secrétaire général, comme vous m'avez expliqué, est-ce que cette loi elle aurait eu un impact finalement sur le nombre de déplacements des employés de l'organisation ?**

J. Écoutez, au niveau des votations, au niveau de la Suisse, on sait toujours que si jamais le vote aurait été oui, on est passé à côté du oui à 100'000 votes sur 5 millions de votants, c'était quand même assez bête qu'il y en a pas sur ces 100'000 qui se sont pas déplacés mais on sait très bien qu'on vit dans un pays où l'impact d'une décision prend plusieurs années à se faire savoir. Donc si jamais il y a eu le vote sur le oui aujourd'hui moi, je crois pas que le Conseil fédéral aurait eu

des propositions tangibles, objectives et mesurables le premier ou le 2e juillet, peut-être le 1er ou 2e juillet 2022 ou 2023, pas avant ça, c'est un peu le système, on prend une décision pour le pour ou pour le meilleur ou pour le pire, et puis après « we deal with with in terms of measurable ». Non, moi je crois pas qu'il y a eu un impact, positif et négatif. Je ne crois pas qu'il y aurait eu un impact, presque immédiat et que je vous dise très franchement, ayant vécu dans ce pays depuis plus que 25 ans maintenant, moi je crois que la mentalité ici, c'est on fait ce qu'on peut faire, on essaie de faire ce qu'on peut faire avec toute la bonne confiance. Mais on vit dans un monde dynamique, un monde qui change, la technologie qui évolue et tout ça, une fois qu'il y a une technologie X ou Y quelque part, on attendra 6 mois pour voir si ça va ou si ça va pas et puis on l'adopte, et en l'adoptant, on adapte notre vie en Suisse, y compris la dimension écologique. Donc si vous rapportez ça à ce que je t'ai dit dans ma réflexion, à moi en tant que chef de cette entreprise pour le 2025 et au-delà. En 2025, il y aura des solutions technologiques beaucoup plus écologiques et respectueuses de l'environnement qu'on a aujourd'hui et très probablement le peuple suisse va les adopter parce qu'il peut se permettre de les adopter. Il y a les politiciens qui vont dire, nous avons fait un changement qualitatif pour le respect de l'environnement et il y a d'autres qui vont être un peu plus pratique et dire le UBER, le drone UBER, il coûte pas plus cher qu'un taxi qui pollue, je vais le prendre.

Moi : **D'accord, donc là on discute de nouvelles technologies, d'alternatives. Est-ce que aussi pour vous il y a une certaine compétitivité du train avec l'avion ? Dans quelle mesure il y aurait une compétitivité du train avec l'avion pour vous ?**

J. Écoutez, d'un point de point de vue historique, l'avion a commencé à remplacer le bateau comme moyen de transport assez sécure à l'époque, malgré le Titanic du genre si vous voulez, mais rappelez-vous, les premiers avions n'était guère plus rapides qu'un bateau sur la distance si vous voulez. Un avion pour aller de Londres à New York, il y en avait très peu, on a attendu les années 30 pour y arriver. Un avion à l'intérieur de l'Europe pour relier Londres à Athènes il devait se poser 4 fois et faire le plein 4 fois. Si vous aviez pris un train à la place, vous seriez arrivé plus ou moins en même temps et pour un coût un peu moindre, si vous voulez. L'avion des années 60 avec les moteurs de jets et tout ça, les moteurs à combustion a remplacé largement les bateaux, donc les gens ont commencé à s'émanciper de cette question de distance. Je n'aurais jamais… moi si je suis Britannique ou Français, je n'irai jamais à New York parce qu'il me faut traverser l'Atlantique, ça prend 2 ou 3 mois ou même un mois ou 2 semaines, ou quelque chose comme ça, on a franchi tout ça.

Aujourd'hui sur un plan purement technologique, il n'y a pas d'inventions connues aujourd'hui qui remplacent facilement, non seulement l'avion, il n'y a pas seulement la technologie, mais il y a la facilité d'accès. Il y a les EasyJet, les Ryanair et tout ça, moi dans 2-3 semaines, je vais à Catane pour un vol de 2h, de 2h30 et j'ai payé 36 francs vous voyez ça aujourd'hui, il est irremplaçable. Ce qui est remplaçable, c'est combien j'ai le besoin de prendre ce EasyJet ou le Ryanair par année pour aller visiter la même ville.

Ça c'est un peu remplaçable comme on a passé pas mal de temps sans restaurant, sans cinéma, sans billard, sans match de foot et tout ça. Aujourd'hui, on peut très simplement dire, on a plus besoin d'aller au restaurant 3 fois par semaine, on a plus besoin de prendre l'avion 3 fois par semaine, on a plus besoin d'aller dans un bar 3 fois par mois ou quelque chose comme ça. On peut réduire la voilure aussi pour des raisons économiques, mais aussi pour des raisons écologiques. C'est ce que j'appellerai la nouvelle normale si vous voulez, « the new normal ».

Moi : **D'accord et voilà une dernière question. Ensuite, j'aurai des questions un peu plus larges, certains m'ont dit, m'ont parlé d'un effet rebond, c'est-à-dire que dès qu'ils pourront voyager, ils le referont donc peut-être plus qu'avant la pandémie. Donc est-ce que c'est quelque chose qui est envisageable pour une institution comme la vôtre ?**

J. Non pas pour la mienne, mais je m'identifie très bien à cette malheureuse réflexion parce qu'il y a une partie des gens, de l'humanité entière, qui est essentiellement basée sur un modèle de consommation, acheter des choses dont on n'a pas besoin, des trucs comme ça, on va se dire on a été dépourvu de ciné, de match football et de restaurants et d'avions pendant longtemps, on a mis quelques sous à gauche, quelques sous à côté parce qu'on a économisé sur ça. Maintenant, on va prendre la revanche sur le destin, on va aller plus au restaurant, plus au Night-club, assister à plus de matchs de foot et voyager un peu plus. Moi, je crois que c'est une réaction banale mais très humaine. On pourra voir ce phénomène et je crois qu'on a commencé à le voir. Aujourd'hui. Je vous donne un exemple dès que la Hollande par exemple a levé la couleur orange de la Suisse en tant que voyage, on est passé je crois de 4 voyages Amsterdam - Genève par semaine, on est automatiquement passé à 10 à 12. À un moment donné, quand les Britanniques, en avril je crois, ont levé un peu le confinement et tout ça, on est passé de de de de 4 - 5 voyages sur Londres tout aéroport confondu, jusqu'à une vingtaine par semaine. Là maintenant c'est de nouveau moindre parce que Boris ne veut pas que les Anglais aillent dépenser leurs pounds ailleurs, il veut qu'ils les dépensent en Écosse pour que l'Ecosse ne se casse pas. Mais voilà, moi je crois que malheureusement il y aura cet effet rebond je ne crois pas et j'espère pas que ça sera à 100% mais une bonne vingtaine de pourcent pourrait faire ça sur un short lapse of time.

Moi : D'accord, très bien. Voilà, on a répondu à toutes mes questions qui concernent les fréquences de voyage. Maintenant, un peu plus des questions générales, tout à l'heure vous m'avez parlé du fait que voilà, c'était important finalement d'avoir du contact humain, de tenir la main des enfants par exemple, pour une organisation comme la vôtre. **Donc est-ce que vous estimez que le fait de voyager, rencontrer certains partenaires, vous rendre sur place pour X raison, c'est quelque chose qui fait partie intégrante de l'identité de l'organisation ?**

J. Ça fait partie de l'identité historique de l'organisation, parce que quand même c'est une organisation qui, il y a 97 ans, il y'avait ni téléphone, ni visioconférence, ni télégramme, ni rien du tout à l'époque. Mais ça ne fait pas partie de l'ADN de l'organisation. Ça veut dire qu'aujourd'hui on peut trouver des solutions locales, à une intervention régionale ou internationale. On peut trouver cette alternative à savoir si jamais un de mes programme coordinateur a besoin d'aller en Haïti, au Burkina Faso, au à l'Île Maurice pour voir ces orphelinats, ces institutions dans lesquels on travaille, voir les enfants parler avec les enfants, get the feeling des enfants et tout ça, cette prestation peut être remplacée par quelqu'un que nous engageons, à qui nous faisons confiance sur le terrain-même, au lieu de faire 10000 kilomètres pour arriver en Haïti, cette personne peut faire 10 kilomètres pour arriver au sud de Port-au-Prince ou au nord de Port-au-Prince. Donc on peut mettre ça en place et je crois que tous mes gens sont ouverts à ça. Là où c'est difficilement remplaçable, et c'est pour ça que je dis ce n'est pas ou ce n'est plus dans l'ADN de l'organisation, c'est plutôt historique, c'est que les gens qui travaillent sur des dossiers très compliqués, très éprouvants, et très difficiles, ces gens-là, on peut pas les empêcher de se voir occasionnellement. Donc les travailleurs sociaux, les avocats, les psys, toute la panoplie, l'inventaire de professionnels qui travaillent avec nous, leur permettre, pas les empêcher, mais plutôt leur permettre et les encourager à ce qu'ils se voient 1

ou 2 fois par an, quitte à ce qu'ils parlent pas de travail mais qui se serrent la main, qui se saoulent la gueule, qu'ils prennent quelques cacahuètes ensemble et échanger un peu leurs histoires y compris leurs histoires personnelles et ça moi je crois qu'aujourd'hui c'est très difficilement remplaçable.

Moi : D'accord, très bien.

J. Donc je vous donne un exemple, aujourd'hui j'ai fait la 2e assemblée générale extraordinaire par visioconférence en mars 2021 et la première chose que le conseil de direction et l'Assemblée générale m'ont fait promettre c'est que la prochaine serait en personne. Et la prochaine ça va être en mai 2022. Ils sont très bien conscients que de point de vue travail, que de point de vue achievement, on peut faire ce qu'on doit faire de point de vue politique, géopolitique, par visioconférence, mais on peut pas se voir, ni se serrer les coudes, les mains, ni se saouler la ****** en soirée tout en se racontant des histoires banales.

Moi : Très bien. Alors voilà, c'est bien, c'est très intéressant. Merci pour cette réponse, encore une fois. Donc voilà, une dernière question, ensuite, c'est plus un avis personnel que je vous demanderai. **Donc certains disent que les entreprises, organisations internationales, multinationales, etc… sont plus exposées au regard de tout un chacun. Donc, est-ce que vous pensez que ça peut constituer une motivation pour qu'une entreprise ou autre réduise ses déplacements en avion ?**

J. Non je peux pas, je crois pas franchement, je ne sais pas qui dit que les organisations internationales sont les plus exposées, moi je dirais pas les organisations internationales, je dirais les entreprises.

Moi : Oui, voilà.

J. Je dirais les placiers à niveau régional et international qui prennent l'avion comme l'un ou l'autre prendrait le bus et tout ça. Mais aussi dans cette logique, moi c'est ce que je pense et j'applique déjà ça dans mon organisation. Si tout le monde sur le corporate sector, sur l'international sector, sur le private sector, sur le public sector, se pose la question, est-ce que je dois voyager pour ce voyage-là ou est-ce que je peux me faire remplacer par quelqu'un de local ou quelqu'un de régional, quitte à faire une réunion zoom pendant une réunion un matin sur place ou un après-midi, si on se pose toutes ces questions, moi je crois que le nombre de voyages nécessaires sera au moins coupé par deux.

Moi je peux t'accorder que dans les organisations, peut-être pas dans la mienne parce qu'on n'en fait pas autant, mais dans les organisations internationales il y a pas mal de voyages qui ne sont pas très importants, ni très urgents, ni très prioritaires.

Moi : **Très bien donc voilà, ça me permet d'enchaîner sur la dernière question qui est une question plus personnelle, donc on enlève la casquette du secrétaire général, donc vous personnellement dans quelle mesure vous pensez que cette situation avec moins de vols elle pourrait durer ? Quelles sont les solutions à votre avis ?**

J. Écoutez, c'est de la pure spéculation, franchement moi je sais que The Economist, Harvard Business Review, ils ont essayé de faire des spéculations sur ça, vous trouverez sur internet « future of travel » qui a été fait par The Economist en 2018, je crois déjà, ils parlent d'investissements de UBER et tout ça. Écoutez aujourd'hui, on ne peut qu'espérer qu'il y a au moins une partie des gens qui se disent après le covid, après tant de morts, et ça c'est le « positiv

collateral damage » sur l'environnement, le fait qu'il y'a pas beaucoup de gens qui ont voyagé, pas beaucoup d'avions qui ont décollé, pas beaucoup de voitures qui ont circulé, tout ça. On voit un impact assez positif sur la planète, sur la santé de la planète, sur la santé de l'air de la planète. Moi, j'ose seulement espérer, et je crois qu'aujourd'hui toute autre chose qu'espérance sans recul serait pas très scientifique si vous voulez. J'ose espérer qu'une bonne partie des gens vont réfléchir avant de prendre l'avion, avant de prendre la voiture, avant de décider d'aller quelque part et vraiment peser le pour et le contre, vous voyez.

Regardez par exemple aujourd'hui dans mon village et peut-être dans le vôtre aussi quand on allait dans ces fermes self-service qui vendent un peu d'œufs, un peu de farine un peu de yaourt local ou du lait de chèvre, des trucs comme ça, on allait à 7h, 8h, 9h00 du matin, il n'y avait personne. Aujourd'hui, un an plus tard, vous devez faire la queue, donc si vous voulez pour moi ça c'est assez positif parce que les gens se disent on favorise la production locale, on n'a pas besoin de faire 10, 15 kilomètres avec un gros 4x4 pour aller acheter des tomates, il y en a sur place, quitte à payer 5 ou 10% en plus, on peut se le permettre alors pourquoi pas. Et moi je crois que ça c'est un petit exemple local mais ça montre déjà une transformation de la mentalité et c'est sur cette transformation de la mentalité je crois que je tablerais pour être positif, qu'au moins une bonne partie de l'humanité va changer un peu sa façon de faire.

Moi : **D'accord, ouais, c'est très intéressant ce que vous dites là pour finir, une transformation de mentalité plus au niveau micro, au niveau de l'individu lui-même.**

J. Absolument, c'est l'économie circulaire, vous connaissez le concept ?

Moi : Oui, plus ou moins.

J. Voilà, moi je crois que si les gens, mais vous n'est pas au stade aujourd'hui of being a consumer for a big family, tout ça. Mais si les gens connaissent le concept de l'économie circulaire, ils savent que vous avez plus de taste, plus de quantité, plus de qualité, beaucoup moins de pollution, plus de respect pour l'environnement, en faisant un kilomètre pour acheter ta tomate qu'en faisant 20 kilomètres pour acheter ta tomate.

Moi : **D'accord, donc ça revient en quelque sorte à la loi CO_2, est-ce que vous pensez qu'il faudrait faire plus d'incitations ? Des incitations fortes plutôt que des règles taxatives ?**

J. Écoutez, y'a mon voisin qui m'a demandé ce que j'en pense, je vous dis ce que j'en pense, moi j'étais sidéré, j'étais choqué qu'une fois… donc nous vivons dans un pays qu'une fois la votation sur quelque chose est lancée, il y a aucun effort, mais vraiment presque aucun effort de part et d'autre pour les pours et pour les contres pour faire valider une idée. Vous voyez, vous regardez dans les champs, il y avait des petites pancartes à la *** qui étaient presque dessinées à la main, deux fois non à l'initiative XYZ et puis d'un autre côté il n'y a aucune pancarte qui dit deux fois oui, à part les pancartes des partis politiques et tout ça, que personne ne lit. Il y a pas une vraie volonté de plaidoyer et je le dis très franchement pour un cas ou l'autre pour le pour et pour le non, donc si vous voulez on est dans un pays où la démocratie directe c'est une façon de faire, c'est une façon de vivre, mais une fois que cette machine est en place, tout le monde vaque à ses occupations et on attend ce dimanche avec ce truc à la ***, on dit on vote aujourd'hui pour que les gens aillent ou n'aillent pas vers les urnes. Et vers 3h15 de l'après-midi, ils écoutent les nouvelles ou regardent sur leur Google ou leur Bluewin qui a gagné.

Donc ni ceux qui sont pour ni ceux qui sont contre, à partir du fait que l'initiative a déjà été mise en place… donc il y a aucun académique, aucune université qui s'est engagée, aucune ONG qui s'est engagée au niveau local, peut-être l'ONG, le canapé vert qui est à Ecublens, je crois, ils ont fait une pancarte, ils l'ont mise devant le trottoir mais ça s'arrête là, ça c'est pas du plaidoyer. Et puis les gens qui sont occupés, qu'ils veulent pas aller s'embêter, aller voter le dimanche, ils ont envie d'aller sur la plage ou marcher en montagne et tout ça, ils ne sont pas très encouragés pour aller voter. Surtout voter sur quelque chose qui a été déjà décidé par toutes les chambres du Parlement suisse, je trouve ça très aberrant que tu votes dans un Parlement, tu votes dans un conseil national, puis tu soumets au peuple et le peuple dit non.

Moi : Bon après c'est un autre débat, ça sort un peu de mon cadre d'étude. J'ai réussi à poser toutes les questions. **Merci encore une fois pour votre temps, est-ce que vous avez des remarques ?**

J. Écoutez si vous pensez à des questions, tout ça, vous m'envoyez un mail. Sinon moi je fais des soutenances de thèses à l'UNIGE avec 1 ou 2 ou 3 profs, ça dépend des étudiants, on me demande d'être sur le jury, mais c'est essentiellement en Sciences Politiques et je crois pas que vous soyez en Sciences Po.

Moi : Non, j'ai fait mon Bachelor en Sciences Po, mais là le master c'est en sciences naturelles quoi.

J. D'accord, très bien bon, peut-être qu'on se croise, j'étais là-bas la semaine dernière pour une soutenance mais peut-être on se croisera un jour, d'accord ?

Moi : Ça marche, merci encore au revoir.

J. Au revoir, bonne chance.

11.10.12 Établissement 6

Moi : Avant toute chose, merci pour votre temps c'est vraiment sympa déjà d'avoir répondu présent. Donc je me présente assez rapidement donc je m'appelle Jérémy je suis étudiant à l'université de Genève je fais mon travail de master en sciences de l'environnement mais je suis aussi employé chez Swissport donc dans le cadre de mon travail de master, je pars d'un simple constat que voilà pendant cette période pandémique y'a eu une réduction de la pollution atmosphérique et sonore notamment en discutant avec certains riverains ici à l'aéroport et à partir de ce constat je me demande dans quelle mesure est-ce que cette situation va durer ou pas en m'entretenant justement avec certains acteurs jugés important à l'aéroport notamment Genève Aéroport, XXX, ou d'autres et avec des entreprises ou ONG, etc… des acteurs forts de la Genève internationale donc je sais pas si vous aussi vous voulez vous présenter brièvement.

L. Alors donc je suis XXX, directeur des opérations de XXX donc je couvre les secteurs du service passagers, du Ramp, plutôt côté tarmac et les opérations, voilà en quelques mots.

Moi : Très bien merci beaucoup donc voilà moi mes questions s'organisent de la manière suivante, une première partie qui est vraiment une question concernant l'impact de la pandémie sur le secteur aéroportuaire à Genève. Ensuite des questions concernant les voyages d'affaires, la loi notamment sur laquelle on va voter ce week-end la loi CO_2 et des questions vis-à-vis d'une certaine reprise. Puis des questions aussi par rapport aux années à venir et on aura terminé comme ça. Donc merci une nouvelle fois pour le temps que vous m'accordez. **Si vous deviez me dire comment est-ce que l'activité à Genève Aéroport, de manière générale, a été modifiée durant cette période, qu'est-ce que vous me diriez ?**

L. Je dirais qu'elle a été quand même massivement touchée en particulier en comparaison d'autres aéroports suisses donc globalement Genève a été passablement touchée avec des arrêts très très important d'EasyJet qui est le gros acteur sur la plateforme, avec des mois ou avec très très peu d'opérations, on va dire presque pas d'opérations et puis ensuite des annonces qui sont pour l'été, juillet août, avec des augmentations fortes probablement plus fortes que ce que Zürich va vivre avec ses clients qui sont principalement de Lufthansa Group, mais donc du côté de l'aéroport de Genève c'est beaucoup de fluctuation, de volatilité, de variabilité, de publication tardive de programme de vol très très liée à la situation sanitaire. Donc on doit constamment réadapter les plannings pour suivre l'évolution des vols. Juste un exemple le mois de juin on planifie le mois de juin au 29 avril on a 2630 vols et puis actuellement on a 1300 donc on en a perdu la moitié en une dizaine de jours, non pardon c'est un peu plus, c'est entre la publication voilà et… c'est chaque semaine on a une descente de centaines de vols. Voilà massif, entre le 5 mai et le 12 mai on a perdu pratiquement 700/800 voilà les compagnies font des annulations ponctuelles ce qui rend la planification extrêmement difficile.

Moi : **J'imagine bien sûr et vous pensez que tout ça, ça a un impact aussi sur les voyages d'affaires ici à Genève Aéroport ?**

L. Alors pour moi oui je pense que voilà tout le monde est lié à la problématique de la pandémie, des règles sanitaires avec évidemment le développement des outils Teams, etc.. enfin voilà je veux dire nous l'évolution de Teams a été un très importante dans le cadre de cette pandémie où on a limité les séances, effectué du télétravail, donc c'est un outil qui s'est énormément développé.

Moi : **D'accord et là vous me dites que peut-être cet été il y aura une certaine reprise est-ce que aussi l'année passée il y a une reprise à un moment donné en 2020 ?**

L. Alors il y a aussi une reprise mais qui n'était pas aussi forte que celle qui s'annonce maintenant.

Moi : **D'accord et voilà on sait que Genève Aéroport finalement a une place assez importante dans l'économie du canton quels ont été les impacts selon vous que ce soit en termes de tourisme ou même sur les employés eux-mêmes de Genève aéroport, etc… ?**

L. En termes de… pas plus précisément juste de manière générale ?

Moi : Oui oui de manière générale aussi…

L. Ecouter enfin l'aéroport est lié au tourisme, donc pas de tourisme voilà tout le monde est touché les hôtels enfin la situation voilà genevoise est très difficile parce que les gens ne sont pas dans les hôtels ne sont pas là donc voilà si ce qui est un peu en dehors des villes s'en sort avec le tourisme suisse, Genève est très touchée donc on est aussi directement impactés maintenant pour les employés c'est aussi très très compliqué avec la production qui baisse la RHT, des baisses de salaires, etc… donc il y a des conséquences qui sont importantes et qui touchent le personnel certainement.

Moi : **D'accord et quelles seront les stratégies d'avenir que ce soient des compagnies aériennes ou même Genève Aéroport ou même XXX par rapport à tout ça ? Une réduction du nombre d'employés sur le long terme ? Sur le court terme ? Ou même pas ?**

L. Alors nous c'est un petit peu la constante qu'on a actuellement c'est de s'adapter enfin avec le la chômage partiel ça nous permet de nous adapter quand même à la production en couvrant une partie des coûts qui sont indemnisés mais évidemment pas la totalité puisqu'il reste des charges sociales, les vacances à payer, etc… donc ça reste des charges de millions qu'on ne couvre pas. Ca c'est une chose mais globalement ça aide énormément maintenant la question qui se pose c'est comment va réagir le marché, est-ce que on aura une production qui va redémarrer, dans quel délai, etc… donc à un moment donné c'est la question de toute entreprise c'est combien est-ce qu'on a de vols par jour et de quelle workforce on a besoin de capacité de travail pour la production du futur alors on a effectivement des départs qui ont déjà eu lieu donc des gens qui se réorientent donc on a quand même une attrition naturelle de gens qui quitte l'entreprise, on avait aussi… on travaillait beaucoup avec une société tiers pour nous aider dans les heures de pointe, production d'été, production d'hiver donc ça fait maintenant longtemps qu'on ne fait plus appel à cette société ce qui nous a aussi permis d'amortir une partie du choc.

Moi : D'accord très bien merci en tout cas pour ces premières réponses, voilà vous me parlez aussi de comment finalement est-ce qu'on va on va devoir gérer le marché par rapport à ça. **Donc ça me permet d'enchaîner aussi sur mes questions suivantes donc voilà moi j'ai eu la chance aussi de m'être entretenu avec certaines ONG, entreprises, etc… et finalement ils ont réadapté leur façon de travailler pendant cette période et il semble que les entreprises prendront peut-être moins l'avion durant les années à venir, qu'est-ce que vous pensez de cette affirmation ?**

L. Je pense qu'elle est correcte dans le sens où… tourisme, je pense qu'elles ont des gens qui ont voyagé peut-être moins qu'ils ont fait dans le passé parce que bon on a un petit peu oublié la crise climatique mais elle revient au-devant de la scène après la pandémie donc les voyages,

faire des kilomètres pour passer un week-end à Barcelone devient de plus en plus impopulaire et est mal tolérés. Donc je pense que le tourisme va se maintenir quand même avec peut-être une baisse quand même, je pense que les gens qui partent en été ou ceux qui ont des familles à l'étranger on voit bien que ces gens-là vont rapidement revoyager et tout ce qui est business probablement que là on va avoir des baisses avec des nouveaux outils de communication qui ont été adoptées par l'entreprise et qui permettent finalement de travailler à distance sans gros impact.

Moi : **D'accord donc c'est un élément à prendre en compte vous pensez pour les compagnies aériennes ? Le fait que voilà peut-être il va y avoir moins de vols concernant le travail, le business, etc.**

L. Je pense les compagnies devront aussi s'adapter peut-être que les configurations de cabine sont plus les bonnes peut-être que voilà la partie ce qu'on va appeler business class ou premium peut-être en diminution en tout cas pour la business class et peut-être une recherche dans les classes économiques, qualifiée d'économiques, euh avec peut-être une recherche davantage de confort d'espace dans les sièges voire peut-être une augmentation des prix mais avec un confort supérieur on pourrait imaginer une business class plus petite et classe économique peut-être plus grande et puis on peut imaginer des tas d'autres adaptations, peut-être des configurations avec la possibilité d'acheter des sièges avec davantage de place et surtout de confort.

Moi : **Très bien et est-ce que vous pensez que le fait… voilà qu'il y aura peut-être moins de voyages d'affaires, de business, ça peut être une opportunité finalement pour des compagnies comme EasyJet de faire plus de vols pour les loisirs, le tourisme, etc… ?**

L. Je pense pas… je pense pas que ce soit en voie de développement de manière générale c'est aussi lié à des questions de climat. EasyJet ils sont très dynamiques pour ajouter des vols en dernière minute, en supprimer etc… donc c'est un marché qui devient très très dynamique on ajoute des vols sur des courtes période pour les supprimer ensuite ou on publie deux vols mais s'il y en a qui sont pas plein on en supprime un, on regroupe les deux, y'a aussi ce genre de stratégie qu'on voit se développer.

Moi : **Ok, merci et une dernière question aussi par rapport au voyage d'affaires est-ce que vous pensez qu'ils représentent une part de marché importante pour Genève Aéroport ou les compagnies aériennes qui opèrent à Genève ?**

L. Je pourrais pas vous dire ce qu'elle représente exactement je pense que du fait que le gros acteur c'est quand même EasyJet, même si je pense qu'il y a du voyage d'affaires sur EasyJet mais je pense que c'est quand même minoritaire. Maintenant, il y tout ce qui est long-courrier avec certains avions qui sont relativement pleins dans des classes premium, donc en pourcentage sur la plateforme je ne sais pas.

Moi : D'accord pas de souci oui c'est vrai que c'est une question qui est plus adressée aussi directement aux compagnies aériennes ou même à Genève Aéroport.

L. Oui et en plus, on a qu'une partie du marché.

Moi : **Maintenant plus des questions aussi par rapport aux votations du 13 juin il y a un article qui est sorti récemment dans la tribune qui disait que finalement, on s'attendrait peut-être, si la votation venait à passer, à une réduction d'au moins 20% de l'activité à Genève Aéroport donc qu'est-ce que vous pensez par rapport à ça est-ce que vous pensez**

que les votations auront vraiment un impact sur l'activité de l'aéroport ou des compagnies en général en Suisse ?

L. Personnellement je le pense oui, du moment qu'on a une augmentation avec des taxes sur les billets d'avion à mon avis ça va quand même limiter les vols. J'imagine les budgets des familles sont aussi limiter, la crise est quand même un peu là au niveau des gens qui ont dû subir des baisses de salaire moi je pense qu'il y aura un impact.

Moi : **D'accord très bien et vous pensez que finalement cette stratégie donc un peu restrictive avec des taxes notamment c'est une bonne solution pour atteindre les différents objectifs fixés par la Confédération ou par le canton, par rapport à une baisse des émissions carbones ?**

L. C'est personnel je pense que oui, je pense qu'on peut pas juste comme ça vendre des places à n'importe quel prix et pas considéré l'impact climatique. C'est personnel.

Moi : Il y a pas de souci c'est aussi bien d'avoir un point de vue personnel vis-à-vis de mes questions. **Est-ce que… voilà cette votation va mettre en place aussi un fond monétaire pour tout ce qui est développement d'alternatives, etc… notamment par rapport aux carburants bio, quel est votre avis sur le carburant bio ? Je sais que c'était en passe d'être utilisé ici à Genève.**

L. Ecoutez ce qu'on peut trouver comme solution je pense qu'il faut le faire comme on peut, je pense à nos équipements de piste dans lesquels finalement on a aussi introduit une partie de bio fuel voilà ce qui permet de recycler des huiles etc et voilà je pense que c'est aussi un avantage de le faire. Maintenant sur l'aviation si les technologies peuvent se développer c'est sûr que c'est un avantage, nouvelle génération d'avions, des nouveaux carburants, etc… c'est des solutions j'allais dire peut-être intermédiaires dans l'attente de trouver encore mieux mais voilà d'avion électrique, etc… je pense que pour l'instant ça reste un peu…

Moi : **D'accord et vous pensez finalement quel sera l'effet de la fin des restrictions liées à la pandémie, est-ce qu'il y aura un effet rebond ? C'est-à-dire que les gens voudront prendre l'avion à tout prix qu'on va s'attendre à une grosse demande ou pas tellement ?**

L. Je pense y'aura un rebond mais de courte durée. Je pense qu'il y aura un besoin peut-être voilà ce que j'ai dit peut-être des familles de se revoir ceux qui sont pas partis en vacances depuis un certain temps qui ont envie de partir en vacances mais après voilà ça va se stabiliser et je pense que les gens ont aussi pris un peu de recul par rapport à ça.

Moi : **D'accord est-ce que l'entreprise s'attend à un certain type de reprise ou pas tellement ? Enfin vous m'avez expliqué voilà ça change très rapidement d'une semaine à l'autre…**

L. Disons on s'attend à ce rebond sur l'été avec EasyJet qui allait plan de reprise importants, ils parlent de 90% de leurs vols, donc c'est quand même une grosse reprise, pour juillet et août en fait. Après qu'est-ce qui se passe en septembre, est-ce que là on retombe de nouveau dans quelque chose qui est difficile ? C'est clair que le marché européen, on peut s'imaginer que ça reprenne quand même… mais qu'en est-il du long-courrier et on voit par exemple Swiss est énormément alimenté aussi par les Etats-Unis avec un certain nombre de clients qui viennent sur Zurich et qui ont des correspondances, en fait le réseau Swiss est nourri par ces vols qui viennent des Etats-Unis. Donc sans vraiment rétablissement des lignes long-courriers, une situation stabilisée mondialement, ça va avoir un impact sur les voyages.

Moi. **Ok, je vois tout à fait donc maintenant plus des questions aussi par rapport aux années à venir. Le plan sectoriel de l'infrastructure aéroportuaire en Suisse discute de 25 millions de passagers d'ici 2030, donc avant la pandémie bien sûr ce rapport était sorti, donc est-ce que vous pensez que ce nombre sera atteint finalement pour Genève ?**

L. Je ne pense pas non, y'a la question des résistances au niveau des riverains, y'a un plan de développement de l'aéroport avec des mouvements qui vont peut-être être limités aussi, on parle de fermeture à 22h, d'autorisations de départ après 22h, donc il y a eu ce genre de restriction qui font je pense ça va être très compliqué à développer un aéroport tel que Genève qui est quand même passablement au milieu de la ville enfin pas en centre-ville mais c'est quand même une zone habitée. Donc se développer dans ce sens-là IATA parle d'une reprise du trafic 2024 peut-être 2025 sur le niveau 2019 donc c'est quand même des années et des années de retard dans un développement qui vont probablement être fortement ralenti dans un premier temps. Je pense aussi à tout ce qui est développement du transport terrestre, volonté de remettre des trains de nuit, développer le réseau, les politiques d'interdire des vols de courte distance enfin etc… je pense que le plan sera quand même ambitieux au vécu de ces dernières années.

Moi : **D'accord je vois tout à fait et c'est aussi très intéressant ce que vous dites par rapport au train de nuit ça me permet d'enchaîner directement sur mon autre question. Donc comme vous le dites il y a une certaine volonté de développer les trains ou même les trains de nuit, les réseaux ferroviaires, etc… est-ce que l'aéroport s'attend à une certaine compétitivité de ce secteur dans les années à venir pour l'aéroport, disons l'aviation à Genève ?**

L. Disons Genève… quand on parle de la taxe éventuellement pour les billets d'avion tout le monde dit que les passagers vont aller à Lyon pour prendre l'avion puisqu'ils ont pas la taxe, donc déjà ça ça mettra pas la Suisse dans une bonne situation. Puis ensuite évidemment que si les gens ont le choix de se déplacer en train je pense qu'il y a un certain nombre de personnes qui sont sensibles à l'écologie et qui vont dire pourquoi pas, c'est déjà le cas… ce qu'on vit avec Paris voilà avec le TGV entre centre-ville et centre-ville et l'avion c'est très concurrentiel je pense.

Moi : **Et si aujourd'hui le train finalement il arrive pas réellement à remplacer voilà l'avion, quelles en sont les raisons ? Vous pensez qu'il y a des questions de temps, d'argent, par rapport au réseau ferroviaire suisse ?**

L. Je pense que de manière générale y'a une question de distance quoi, voilà passer 2-3 heures dans un train oui mais passer 10 heures, y'a des questions qui se posent d'efficacité, de perte de temps, de voilà… maintenant le train de nuit c'est une bonne option puisque les gens n'ont pas l'impression de voyager en voyageant, ça c'est une bonne option.

Moi : **D'accord et pensez-vous qu'on peut même avoir une certaine coopération finalement entre le réseau ferroviaire et l'aviation c'est-à-dire par exemple prendre un vol Genève-Zurich, euh un train Genève-Zurich et ensuite un vol Zurich-Chicago par exemple ?**

L. Pour moi tout ce qui est du long-courrier ça fait sens je veux dire l'idée d'avoir un avion qui décolle à Genève qui pose à Zurich c'est à mon avis, c'est… évidemment ça se pratique ça s'est longtemps pratiqué surtout avec le développement du HUB de Zurich et Genève qui a perdu ses long-courriers et ça a eu fortement pour impact de développer des lignes Genève-Zurich. Au début de la création du HUB de Zurich on avait pratiquement… c'est ce qu'ils appelaient un

pendulaire donc un avion qui faisait une navette Genève – Zurich – Genève. Maintenant c'est quelque chose qui à mon avis n'a plus de sens avec le train. Alors c'est clair que faire Genève – Zurich – Chicago oui Genève – Zurich – Munich ça va être plus compliqué. Voilà aller à Zurich avec une durée de train qui est plus longue que le trajet ensuite en avion et tout ce qui est long-courrier pour moi ça fait absolument sens d'avoir des… surtout en Suisse, petit territoire.

Moi : **D'accord très bien merci pour cette réponse il me reste juste une dernière question mais je pense que vous y avez répondu un peu globalement c'est par rapport à EasyJet aussi lors d'une interview qui avait été accordée à la RTS le directeur expliquait qu'ils étaient dans une bonne position pour la reprise, vous m'avez expliqué un petit peu pourquoi mais est-ce que vous pourriez développer aussi pourquoi est-ce que EasyJet serait en bonne position pour une reprise ?**

L. Je pense qu'ils ont un marché très très dynamique ils ont une capacité de monter en puissance, de baisser la production, de mettre des avions à l'arrêt, ils sont extrêmement dynamiques et ils ont un produit extrêmement simple, on ouvre une destination du moment qu'il y a la capacité, on la ferme du moment qu'il n'y en a pas. Ils ont pas toute la complexité de compagnies qui ont peut-être des correspondances à gérer, qui cherchent des avions, qui vont alimenter d'autres avions, enfin il y a toute une question de voilà, un long-courrier de Zurich doit être alimenté par des avions qui viennent de différents pays dont certains sont peut-être encore avec des restrictions sanitaires d'autres pas. Voilà, EasyJet, c'est est-ce que le pays est ouvert est-ce qu'on peut y aller ok on y va. Donc des positions ouais favorable à la simplicité de leur produit. Le business de Swiss c'est basé sur des alimentations long-courrier donc tout ça a disparu et EasyJet n'en souffre pas.

Moi : **D'accord bon c'est peut-être que dans les années à venir dans une dizaine d'années ou plus il va y avoir une certaine transition d'un modèle voilà vous me dites Swiss peut-être c'est un peu plus compliqué vers un modèle comme celui de EasyJet ?**

L. Je pense que la concentration sur des plateformes ou des long-courriers ça fait sens et puis voilà moi j'imagine des aéroports qui vont être alimentés sur des long-courriers, je vois très bien un regroupement sur certains aéroports et puis les autres plateformes conservent que les vols courte distance.

Moi : **Super merci beaucoup pour toutes ces réponses j'ai réussi à vous poser toutes les questions voilà que j'avais envie de poser est-ce que vous avez des remarques ou des points sur lesquels vous voudriez revenir par rapport à ça ?**

L. Pouvez-vous me rappeler le thème exact de votre mémoire ?

Moi : Alors en fait mon travail de master donc il s'organise en deux parties distinctes donc la première partie c'est vraiment un constat d'une réduction de la pollution atmosphérique et sonore liée à la réduction d'activité en raison de la pandémie donc là je me suis entretenu avec une dizaine de riverains qui m'ont fait part aussi de leur ressenti par rapport à ça. Donc c'est vraiment juste un constat et à partir de ce constat c'est de se demander est ce que cette situation avec moins de vols journaliers elle va perdurer si oui pourquoi et sinon pourquoi et j'adopte finalement un point de vue qui est vraiment diriger vers tout ce qui est entreprise, voyage de business, etc… voir si eux ils vont revoir leur stratégie étant donné qu'ils ont dû se réadapter très fortement comme vous l'avez dit aussi par exemple avec zoom, teams, etc… et ils se sont peut-être dit que maintenant que d'aller faire un workshop à New-York alors qu'ils peuvent le

remplacer par autre chose ici à Genève, par visioconférence ou comme ça, il y a des avantages économiques derrière, etc. Donc voilà je m'entretiens aussi avec les entreprises mais pour moi c'était aussi très important d'avoir le point de vue interne donc plus du côté de l'offre entre guillemets même si voilà XXX c'est pas directement l'offre, mais le point de vue de l'aéroport pour moi c'était aussi un important de l'avoir ou d'acteurs jugés importants de l'aéroport voilà.

L. Vous arrivez déjà à avoir des conclusions… ou c'est prématuré ?

Moi : Alors pour le moment je vous cache pas que voilà comme je suis simple étudiant sans relation très forte avec certaines entreprises c'est dur de les contacter j'ai contacté voilà entre 30 et 40 grosses multinationales, ONG, banques, entreprises spécialisées dans tout ce qui est montre, j'ai eu quand même quelques réponses, j'ai pu m'entretenir avec certaines ONG ou d'autres acteurs clés ici à Genève et c'est vrai que la tendance pour le moment qui se dégage c'est peut-être moins de vols mais finalement euh ils savent pas tellement quels seront les stratégies qu'ils utiliseront durant les années à venir c'est en discussion en fait. Après voilà ça c'est plus pour le côté ONG… disons pour des gens qui sont un peu plus entre guillemets fonctionnaires, le changement peut être plus compliqué alors que pour des entreprises avec certains chefs qui peuvent prendre des décisions rapidement le changement peut être plus rapide donc voilà ce qui s'en dégage jusqu'ici.

L. Les entreprises voient quand même maintenir les outils qu'ils ont utilisés pour communiquer, les adopter, on arrive quand même à ce genre de conclusion ou ils se disent non non on va redémarrer ou bien ça fonctionne ?

Moi : En tout cas de ce que j'ai pu voir jusqu'ici on arrive à cette conclusion de se dire les outils qu'on a utilisé sont bons et on peut garder ces outils-là au lieu de de voyager autant qu'avant et c'est surtout des stratégies qui avait été mises en place déjà avant par exemple même pour Nestlé ça c'est… alors je me suis pas entretenu avec eux mais c'est dans la tribune de Genève alors je peux le dire, mais eux ils disaient voilà qu'ils allaient déjà moins voyager, faire plus de visioconférences, etc… et que même faire des vidéoconférences fait partie de l'identité de l'entreprise.

L. D'accord.

Moi : Donc voilà mais après moi mon but c'est pas de dire « il va y avoir moins de vols » surtout que je travaille à l'aéroport, j'ai toujours été passionné d'aviation donc c'est juste de comprendre en fait tout le phénomène derrière tout ça.

L. Non mais bon faut être je veux dire c'est quand même… que va-t-il se passer, cette question…

Moi : Exactement

L. Je pense qu'il faut pas là il faut pas la craindre même si on est dans ce domaine de l'aviation c'est clair que c'est notre métier mais il faut évoluer aussi, on développera peut-être d'autres stratégies, d'autres marchés je sais pas, y'aura des trains Swiss avec correspondance à Zurich je sais pas…

Moi : Oui, peut-être aussi une intermodalité voilà c'est une possibilité

L. Une modalité de transfert trains - avions directement je sais pas.

Moi : Ça peut être intéressant aussi c'est clair… bien…

L. Ecoutez bonne suite pour votre master.

Moi : Merci, c'est gentil, merci beaucoup pour votre temps vraiment c'est très gentil bonne fin de journée.

L. À la prochaine peut-être, au revoir.

Moi : Oui, merci beaucoup, au revoir.

11.10.13 Établissement 7

Moi : Premièrement je vais me présenter assez brièvement donc je m'appelle Jérémy je suis étudiant à l'université de Genève en sciences de l'environnement et je travaille depuis bientôt 4 ans aussi à Swissport donc voilà j'ai toujours été un passionné d'aviation et dans le cadre de mon master je réalise un mémoire qui discute entre très gros des alternatives à l'avion donc je pars d'un constat assez simple qui est que voilà pendant cette période pandémique y'a eu une réduction de la pollution atmosphérique ainsi que de la pollution sonore, je me suis entretenu notamment avec certains riverains qui m'ont fait part de leur ressenti et à partir de ce simple constat en fait je me demande dans quelle mesure est-ce que cette situation avec moins de vols par jour elle va s'inscrire sur le long terme ou pas en m'entretenant notamment avec différentes entreprises, ONG, banques, etc… et bien sûr aussi les acteurs principaux c'est-à-dire l'aéroport donc voilà pour ma brève présentation est-ce que vous aussi vous voulez vous présenter ?

M. Oui alors juste un point par rapport à ce que les riverains vous ont dit pendant le confinement il y a eu effectivement une diminution du bruit des avions maintenant s'agissant de la pollution il y a eu une diminution de la pollution globalement sur les points de mesure du canton mais elle est liée à la baisse du trafic des avions et les voitures parce que aujourd'hui on a réseau de mesure de la pollution… enfin des retombées de la pollution de l'air sous les axes d'approche et il n'y a pas… si vous voulez si vous regardez la carte de la pollution de l'air il n'y a pas de marque de pollution sous les axes d'approche, vous voyez ce que je veux dire ? Y'a pas… alors c'est un effet de dilution comme une steppe ou une centrale d'incinération des déchets mais il n'y a pas si vous voulez, y'a pas plus de pollution dans les communes environnantes à cause des avions que sans les avions contrairement à une idée répandue. Et ça vous pouvez aller le voir c'est sur Transalp'Air vous pouvez aller voir ça c'est des données qui sont publiées.

Moi : Oui j'ai notamment utilisé ce site là pour faire des comparaisons entre l'année 2019 et 2020 et c'est vrai que la part attribuable est clairement plus à la voiture qu'à l'avion.

M. Ouais y'a une baisse du trafic en général alors je dis pas que là ça pollue pas les avions je dis juste que ça pollue pas localement voilà. OK alors moi je m'appelle XXX et puis je m'occupe de l'environnement et du développement durable ici à l'aéroport donc voilà.

Moi : D'accord donc mes questions… voilà vous étiez pas sûr de pouvoir répondre à toutes les questions y'a pas de problème, une première partie assez basique donc qui concerne l'impact de la pandémie sur l'activité ensuite des questions plus concernant les voyages d'affaires, des questions aussi par rapport à la loi CO_2, des questions vis-à-vis d'une possible reprise et finalement voilà quelques sur les années à venir ce qui est envisageable et puis voilà.

Alors une première question ça serait comment est-ce que l'activité de Genève Aéroport a-t-elle été modifiée durant cette période de pandémie ?

M. Alors c'est l'activité de Genève Aéroport consistant à faire atterrir et décoller les avions ? Elle a été… on a été un secteur qui a été extrêmement touché, on a perdu 90% de notre trafic passager.

Moi : **Et selon vous quel a été l'impact aussi sur les voyages d'affaires à Genève ?**

M. L'impact sur les voyages d'affaires il s'est fait sentir tôt et il va se faire sentir tard je pense que c'est clairement un des secteurs qui a été significativement impacté par la crise et ça je pense que c'est un des secteurs qui va se restructurer en partie même après la crise.

Moi : **D'accord, est-ce qu'il y a eu peut-être une reprise l'année passée, en 2020, de l'activité aéroportuaire ?**

N. Alors là vous êtes plus sur le segment d'affaires là vous dites de manière générale, est-ce qu'il y a eu une reprise l'année passée ? Non une très faible reprise mais ça… je veux dire la fluctuation du trafic aérien elle a vraiment suivi la fluctuation de l'expansion du virus, il y a une forte corrélation ouais et juste je précise cette corrélation et elle est liée au fait que les gens ils ont des difficultés de voyager au départ de suisse mais aussi à l'arrivée dans les pays de destination et inversement c'est-à-dire que nous le voyage il y a toujours à l'aéroport de départ, un lieu de départ et un lieu d'arrivée et que ça soit sur un aéroport de destination au départ de Genève ou un aéroport de provenance pour des vols qui viennent sur Genève y a des restrictions en place qui font que pour les gens c'était devenu beaucoup plus compliqué de voyager. C'est pour ça qu'aujourd'hui, c'est vrai que ce carnet covid, enfin tout moyen administratif qui permettrait de faciliter le voyage, il aura un impact sur la reprise ça va dans les deux sens.

Moi : On reviendra aussi par rapport au fait que voilà lorsque les restrictions seront un peu perdues. **Je voulais vous poser une question par rapport aussi au fait que voilà on sait que Genève Aéroport a une place importante dans l'économie du canton donc quels ont été les impacts finalement économiques pour le canton avec cette baisse d'activité drastique ?**

M. Euh alors je pense que les impacts économiques pour le canton bah ils ont été très marqués hein puisqu'on sait qu'il y a quand même, aussi bien au niveau des entreprises que des particuliers, beaucoup de gens qui ont été en difficulté voire en grande difficulté pendant cette période et c'est lié au fait que y'a eu une baisse globale de l'activité aéroportuaire mais aussi les autres activités. C'est difficile de distinguer l'un de l'autre je pense que le mouvement au niveau de l'économie les gens de Genève donc parce qu'on appelle les passagers Outgoing les gens qui habitent Genève et qui ont pas pu voyager à l'extérieur bah cela il n'y a pas eu d'impact économique négatif pour Genève, il y a eu un impact économique négatif pour les pays de destination. Par contre les gens qui viennent à Genève ou dans la région ou qui passe par Genève pour aller en Suisse ou en Europe, ce qu'on appelle les passagers incoming bah ceux-là ils sont pas venus et ça a eu un impact énorme sur toute le tourisme local, les hôtels, les restaurants mais qui par ailleurs qui étaient fermés donc effectivement c'est difficile de distinguer l'effet le restaurant est fermé ou l'effet qu'il n'y a pas de voyageurs qui sont venus en avion et qui peuvent visiter ce restaurant. Mais l'effet a été énorme, magistral enfin il y a eu des faillites, il y a eu plusieurs, de nombreuses faillites.

Moi : Effectivement ça me permet de rebondir sur ma question suivante par rapport à ce que vous dites, vous parlez des faillites quels seront les…

M. Attendez ce que je peux préciser peut-être et ça c'est intéressant parce qu'on pense toujours au trafic aérien par rapport aux voyageurs, aux gens qui sont dans la cabine, il y a aussi tout le fret c'est-à-dire toute la marchandise qui est transportée à bord des avions et ça en fait pendant la pandémie ça a pas trop baissé parce que… bah c'était toujours possible d'envoyer des marchandises d'un pays à l'autre, alors il fallait qu'il y ait les usines qui les produisent et pendant la pandémie bah ça a été aussi restreint, mais disons ce trafic-là il a pu continuer, il y avait plus de marché parce que les gens restaient chez eux, ils allaient plus au restaurant, mais les restaurants ils pouvaient être approvisionné, en tout cas le transport des marchandises il était pas coupé.

Moi. Oui, j'ai pu le voir aussi le voir sur les statistiques de Genève Aéroport. **Quelles seront aussi les stratégies des acteurs importants de l'aéroport plus tard ? Par exemple EasyJet ou Swiss, vis-à-vis du nombre d'employés qu'ils ont aujourd'hui…**

M. Ah ça écoutez moi je peux pas vous dire quelle est la stratégie des partenaires ça je peux pas vous dire mais toutes les deux ont clairement manifesté et manifestent aujourd'hui, maintenant présentement, la volonté de reprendre leurs liaisons aériennes. Maintenant après c'est une question de savoir comment ils sont structurés à l'interne et ça… ça moi j'ai pas d'éléments là-dessus, pas d'éléments probants que je puisse vous apporter.

Moi : Oui, c'est une question un peu plus adressée aux aériennes directement ou d'autres. **Donc maintenant plus des questions concernant les voyages d'affaires donc moi je me suis entretenu déjà avec certaines entreprises, ou même dans la tribune de Genève l'autre jour Nestlé disait qu'ils allaient réduire leurs voyages d'affaires, est-ce que vous pensez que… voilà on tend à dire que les entreprises prendront moins l'avion à l'avenir, qu'est-ce que vous pensez de cette affirmation ?**

M. Euh je crois que d'abord c'est un cas de figure qui a pas du tout été anticipé, on pensait toujours que les voyages d'affaires étaient un segment solide parce que les gens ils voyageaient pour des raisons professionnelles et donc quelque part ils pouvaient pas renoncer à ces voyages, là ils ont dû renoncer et donc ils ont dû trouver des alternatives et je pense que comme on dit souvent quand il y a une crise c'est bien de retenir ce qu'on a appris de cette crise quoi et je pense que ça fait partie des choses que les entreprises ont appris ou quelque part qu'ils ont, ça leur a donné l'idée que peut-être il peut vraiment se réorganiser pour faire moins de voyages maintenant est-ce que ça sera une réalité ou pas ? Je sais pas c'est vraiment dur à dire, là y'a vraiment… il y a des entreprises qui ont une stratégie dans ce sens qui vise aussi à économiser le CO_2, d'autres entreprises je pense voudront au contraire, je pense à des petites entreprises, renouer les liens d'affaires donc elles vont voyager donc je dirais que y'a un peu les 2 tendances contraires quoi. Une espèce de tendance générale à la baisse et puis je pense qu'il y a une pression pour la reprise, pour rattraper toutes les opportunités de business qui ont été perdues pendant cette période je pense que c'est pas sûr… ça sera un tableau différencié je pense.

Moi : D'accord donc en quelque sorte d'un côté peut-être une réduction mais d'un autre un effet rebond pour certains.

M. C'est ça ouais exactement, c'est bien dit.

Moi : **D'accord est-ce que c'est un élément les acteurs principaux de l'aéroport de Genève vont prendre en compte selon vous, dans leur stratégie de reprise, le fait que peut-être il y aura un effet rebond ou peut-être une réduction ?**

M. Je pense que les compagnies aériennes elles sont là pour permettre si y'a un effet rebond, pour permettre ce rebond, pour permettre aux entreprises, aux personnes de voyager pour des raisons d'affaires. Maintenant elles ont pas beaucoup plus d'influence que ça hein, elles sont tributaires des stratégies d'entreprise je veux dire voilà la compagnie aérienne elle va juste offrir une destination après c'est l'entreprise qui envoie ces gens ou qui n'envoie pas ces gens. Je pense pas que qu'il y aura des stratégies de réduction de prix massives ou des choses comme ça parce que si les entreprises elles envoient des gens c'est parce qu'elles estiment nécessaire, elles sont prêtes à payer pour, je pense pas que c'est une question de coût.

Moi : **D'accord et est-ce que les voyages d'affaires représentent une part de marché importante à Genève ?**

M. Ouais ouais, ¼ sachant que c'est toujours difficile à distinguer sachant que les catégories sont toujours un peu artificielles, il y a des gens qui voyagent et pour affaires et pour loisirs, qui dans leurs loisirs tissent des relations d'affaires. On sait pas les gens pourquoi ils voyagent en fait, on sait pas… je sais pas les grands patrons de l'industrie quand ils bougent, on sait pas pourquoi ils vont quelque part. On fait des sondages bien sûr nous on sait ça avec des enquêtes et donc on interroge un certain nombre de personnes qui nous répondent ce qui nous répondent et sur cette base on arrive quand même à établir les chiffres que je vous dis à savoir que c'est à peu près plus d'un quart du marché.

Moi : **D'accord une dernière question aussi par rapport à voilà tout ce qui est voyages d'affaires, etc… si les entreprises venaient à moins voyager à l'avenir est-ce que vous pensez que ça peut constituer une opportunité pour plus de vols concernant les loisirs ou le tourisme par exemple avec plus de vol EasyJet ou comme ça ?**

M. Euh non, non je pense pas qu'il y a un effet de transvasage, le segment affaire c'est quand même un segment particulier c'est peut-être des gens qui voyagent en business aussi et vous pouvez pas remplacer une personne en business par une personne en éco quoi c'est pas la même chose pour une compagnie aérienne, elle voit pas ça la même chose. Donc je pense pas que… non ça va pas libérer de la place entre guillemets pour plus de vols de tourisme. Par contre les gens vont vouloir voyager hein ça c'est sûr hein et donc indépendamment de ce lien qu'on examine par rapport aux voyages d'affaires, il y aura une demande du tourisme ça c'est sûr.

Moi : **Maintenant plus des questions par rapport à la loi, voilà sur laquelle on va voter ce week-end la loi CO_2, il y a eu un rapport qui est sorti l'autre jour de l'EPFL, l'UNIL, etc… qui explique que si la loi venait à passer il y aura une diminution de 20% selon leur simulation de l'activité à l'aéroport de Genève. Donc est-ce que vous pensez que ces votations si elles venaient à passer on aurait un impact sur l'activité de l'aéroport ?**

M. Alors scientifiquement il y a une corrélation entre le prix des billets d'avion et la consommation de trafic aérien, statistiquement. Maintenant si vous posez la question moi je pense que y'aura pas l'effet… non pas… euh je suis un peu surpris par ce chiffre de 20%, alors il est certainement fondé hein, mais disons, moi je pense pas qu'il y aura une réduction comme ça.

Moi : **D'accord ouais c'est intéressant et est-ce que vous pensez par ailleurs que cette stratégie entre guillemets restrictive avec des taxes c'est une bonne solution pour atteindre les objectifs fixés par la Confédération ou le canton de Genève ?**

M. Bon ça c'est une question qui est très politiquement chargée puisqu'on est à la veille de… non mais oui alors ce que je dirais c'est tout d'abord c'est qu'il appartient aux compagnies aériennes de se prononcer parce que c'est elles qui sont impactées c'est pas l'aéroport, les prix des billets c'est une affaire des compagnies aériennes, c'est vraiment pas dans notre business model quoi. Maintenant, ceci dit ce que dit l'industrie c'est que le principe d'une taxe ça veut dire agir sur la demande il est contreproductif parce que ça sort de l'argent du système, argent qui est absolument nécessaire maintenant pour la recherche et le développement de nouvelles technologies propres, donc en fait ce que dit l'industrie du transport aérien c'est que agir sur la demande ça doit pas être un but en soi mais c'est peut-être un moyen qui s'avérera nécessaire si

les autres mesures ne permettent pas de parvenir aux objectifs poursuivis. Mais c'est pas en l'état un but en soi.

Moi : **Vous m'avez parlé là maintenant de technologies un peu disons propres est-ce que par exemple l'utilisation de carburants bio dans un certain pourcentage ici à Genève c'est envisageable ?**

M. Oui bah oui, non très certainement c'est même un axe important et c'est une des principales évolutions technologiques sur laquelle mise l'industrie du transport aérien, les biocarburants. Alors on parle de biocarburants de 2e ou 3e génération c'est-à-dire qui ne rentreraient… alors pour l'instant ça reste ce qu'on appelle des biocarburants c'est-à-dire c'est des cultures et elles sont en principe pas faite en concurrence avec la culture vivrière, voyez ce que je veux dire ? On a un problème dans le monde, un problème de fin et du coup il faut pas que ces cultures elles empiètent sur les surfaces qu'on peut utiliser pour, soit produire des céréales, soit produire de l'alimentation pour les élevages, c'est pour ça qu'en fait on les fait pousser dans des zones marginales un peu désertiques ou on utilise des algues dans la mer. Et puis il y a les cultures, des technologies, ce qu'on appelle des carburants synthétiques où on utiliserait le carbone parce que les carburants c'est du carbone, c'est des chaînes de carbone, on utiliserait le carbone qu'on arriverait par exemple à extraire de l'air et ça c'est les technologies du futur c'est de réussir à extraire le carbone de l'air et l'utiliser pour synthétiser les carburants pour les avions. Mais pour l'instant c'est vraiment de la recherche y'a pas de production par contre y'a la production de biokérosène, de 2e génération, donc sur des surfaces ce qu'on appelle des surfaces cultivables, marginales qui peuvent pas être utilisées par ailleurs pour faire du fourrage ou la nourriture.

Moi : D'accord oui ça correspond assez bien à ce que vous dites à mes différentes recherches que j'ai pu faire sur le carburant.

M. Oui oui non c'est important et c'est la matière elle-même elle évolue quand on dit carburants alternatifs, carburants durables, bah il y a toutes sortes de choses c'est toutes sortes de produits qui sont derrière.

Moi : Ça me permet aussi voilà de changer un petit peu de sujet maintenant et parler aussi de l'effet de la fin des restrictions liées à la pandémie, vous pensez que… **quels seront les effets de la fin de toutes ces restrictions ? Ou même de l'implémentation comme vous avez dit par exemple d'un passeport covid ou un carnet covid plutôt.**

M. Non mais elle va avoir un effet enfin ça va prompter au trafic, je pense qu'il y aura une reprise assez forte même, je pense que ça va permettre une reprise qui sera même assez soutenue. Maintenant la seule question étant quand ? Alors on espère cet été mais vraisemblablement en tout cas cette reprise soutenue elle interviendra plutôt cet automne et l'hiver prochain. Cet été il pourrait y avoir une reprise mais ça sera je pense pas massif.

Moi : **D'accord est ce que vous pensez aussi qu'il va y avoir un certain changement comportemental chez les individus disons entre guillemets lambda ? Peut-être moins prendre l'avion, prendre d'autres transports ?**

M. Euh bah de nouveau je pense dans une certaine mesure oui, peut-être une assez faible mesure qui est liée justement aux enseignements que les gens ont pu tirer de la crise et aux bénéfices enfin c'est un peu bizarre de dire ça mais ouais aux bénéfices qu'ils en ont retiré en termes de

qualité de vie. Donc je pense qu'il y aura une baisse mais elle sera limitée, il y aura un changement de comportement mais ça sera limité.

Moi : **D'accord et voilà avant la pandémie le plan sectoriel d'infrastructures aéroportuaires discutait de 25 millions de passagers d'ici 2030 pour l'aéroport de Genève, vous pensez que ce nombre sera atteint d'ici là ?**

M. Alors je dirais que c'est pas la question parce que ce nombre de passagers il a été calculé, il représente la demande de trafic aérien qui a été mesurée à l'époque mais c'est pas un objectif qu'on poursuit. Si on a atteint pas ces 25 millions ça remet pas en cause le business model de l'aéroport et maintenant les nouvelles projections montrent qu'en tout cas à l'horizon 2030 ce chiffre ne sera pas atteint non, il y aura un retard et certainement avec plusieurs années de retard, de décalage. Mais de nouveau c'est pas la question déterminante puisque là ce qu'on a fait dans cet exercice c'est pas de considérer le nombre de passagers c'est même pas de considérer le nombre de mouvements c'est de considérer la gêne que procurent ces mouvements d'avion à savoir l'empreinte de bruit et c'est ça qui a été… qui est le facteur dimensionnant pour l'aéroport maintenant.

Moi : **D'accord donc c'est vraiment un point sur lequel vous mettez de l'énergie ou vous accordez beaucoup d'importance à ce point, le bruit ?**

M. Oui oui le bruit des avions, le bruit engendré par le trafic aérien.

Moi : Une question par rapport à ce bruit j'avais vu un petit débat entre Lisa Mazzonne et un autre représentant je crois du PLR qui disait… voilà que la représentante verte demandait une fermeture de l'aéroport 22h-06h00 du matin il me semble 07h00. **Est-ce que c'est quelque chose qui est envisageable pour l'aéroport de fermer à 22h00 ?**

M. Non c'est pas une piste qui est envisagée pour l'instant parce qu'on a besoin d'une certaine proportion on a besoin de ces heures d'exploitation pour le trafic notamment des avions qui sont basés à Genève pour qu'ils puissent revenir à bon port. Par contre ce qu'on fait c'est de limiter le nombre de mouvements après 22h et donc l'idée c'est pas de fermer l'aéroport non mais c'est de limiter ces mouvements notamment les décollages mais par contre il faut qu'on puisse permettre le retour des avions sur leur base jusqu'à minuit. Et puis le matin non c'est pas envisagé de décaler d'une heure l'ouverture de l'aéroport parce que ce créneau 6h-7h il est super important pour le trafic, pour l'industrie, pour les gens hein parce que c'est ce créneau-là qui permet de rejoindre les premières vagues de correspondances sur les grandes plateformes et donc je dirais restreindre le trafic après 22h oui, mais pas l'interdire, et puis pas par contre entre 6h et 7h y'a pas une stratégie de restreindre le trafic.

Moi : **D'accord on a vu pas mal de mes questions, encore deux questions un peu plus vis-à-vis des trains donc on voit une certaine volonté de redévelopper un peu les trains, le réseau ferroviaire de manière générale, est-ce que on peut s'attendre à une certaine compétitivité de ce secteur dans les années à venir avec l'aviation ?**

M. Alors ce qui est sûr c'est que le passager il a le choix, il y a aucune obligation de prendre l'avion, maintenant ce choix il est réel que pour l'instant un certain nombre de destinations assez limitées. Maintenant si ça se développent bah d'abord c'est est-ce que là les réseaux pourront se développer de nouveau c'est une question parce que ça requiert des investissements et beaucoup de travail mais ça représentera je dirai pas une compétition mais une alternative à

l'avion mais pour l'instant enfin je pense pas que… le truc c'est qu'elle est pas très attractive pour l'instant parce que ouais si vous allez à Rome… on peut aller en train à Rome ou à Bologne ou à Madrid ça vous prend plus de temps enfin ça vous… le cas échéant vous pouvez faire ça sur une nuit. Mais faut qu'il y ait tout le réseau roulant, des gens, des trains qui vous permettent de prendre le train le soir de dormir puis de vous réveiller à destination vous voulez pas changer de train au milieu de la nuit quoi et puis vous voulez pas enfin il faut que ça dure une nuit et puis vous vous réveillez de l'autre côté ça peut pas être quelque part pendant la journée quoi.

Moi : D'accord c'est vrai que ce manque d'attractivité il est assez ressorti aussi dans mes entretiens avec les riverains qui me disaient que voilà la distance était soit trop longue, soit le temps était trop long, soit le train était trop cher encore pour le moment donc pour ces raisons là ils ne voyaient pas le train forcément très compétitif. **Mais est-ce qu'on pourrait avoir peut-être une coopération entre les infrastructures ferroviaires et aéroportuaires c'est-à-dire par exemple prendre le train entre Genève et Zurich, réserver son billet sur internet, on doit prendre le train entre Genève et Zurich et ensuite l'avion jusqu'à Chicago.**

M. Ouais euh je sais pas si ça résout vraiment globalement le problème que les gens ils prennent l'avion à Zurich plutôt qu'à Genève, parce qu'à Zurich ils ont aussi leurs riverains et ils ont peut-être comme stratégie que les gens prennent le train sur Genève et s'en aille vers l'ouest. Et là on est juste en train de… et en Allemagne je sais que le mouvement est assez fort, des aéroports qui disent on veut beaucoup restreindre le trafic, puis les passagers vont sur des aéroports à 2h de train et puis les aéroports à 2h de trains se plaignent qu'il y des passagers qui habitent pas chez eux et qui viennent prendre l'avion. Maintenant oui on peut l'imaginer je dirais dans l'absolu on peut imaginer une coopération quoi. Mais pour l'instant c'est le même département on rappelle c'est le DETEC au niveau fédéral c'est un seul département qui chapeaute je crois les trains et les avions et les routes enfin les CFF c'est une régie fédérale mais pour l'instant y'a pas de ticketing en commun quoi.

Moi : **Mais ça pourrait être imaginé ?**

M. Oui oui alors ça peut être imaginé et c'est pratiqué et il y a des… je crois qu'il y a des pays en Hollande où vous pouvez acheter votre billet d'avion et vous faites votre premier legs en train donc c'est imaginable oui on n'est pas organisé pour, les régies publiques n'ont pas été construites comme ça, mais parce qu'historiquement les gens voyaient pas les choses comme ça.

Moi : **Okay j'ai une dernière question qui concerne plus EasyJet disons. Dans une interview qui avait été accordée à la RTS, le directeur d'EasyJet Genève disait qu'ils étaient dans une bonne position pour la reprise. Est-ce que vous pouvez m'expliquer pourquoi ?**

M. Déjà parce qu'ils ont traditionnellement… alors EasyJet mais d'autres compagnies aussi hein voilà, mais parce qu'ils ont acquis une certaine agilité et ils ont une souplesse pour pouvoir mettre des vols là ou y'en a besoin sans pour autant faire voler les avions à vide quand il n'y en a pas besoin, ils ont cette agilité quelque part et donc dans une situation incertaine comme on la traverse actuellement cette agilité c'est une force parce que ça vous permet de réagir à l'évolution de la situation.

Moi : En effet, merci pour cette dernière réponse. **J'ai réussi à vous poser toutes les questions qui étaient voilà sur mes différentes fiches, est-ce que vous avez des remarques ou des points sur lesquels vous voudriez revenir ?**

M. Vous avez très bien mener l'entretien déjà enfin, non mais vous étiez bien vous aviez des questions bien précises, bien structurées, je vous félicite.

Moi : Merci, c'est gentil.

M. Non je dirais que c'est toujours… on est toujours dans la même quête de maintenir à Genève cette connectivité aérienne qui a fait et qui a contribué à la prospérité de la région. On veut augmenter quand je veux dire maintenir ça veut dire qu'au niveau européen cette connectivité elle est déjà très bonne, nous ce qu'on veut c'est quelques liaisons long-courriers en plus parce que bah c'est là où on voit un besoin encore de relier avec quelques grandes plateformes des autres continents, je pense à l'Asie en particulier où y'a un dynamisme économique important et du coup pour être relié, pour profiter de ce dynamisme économique, y participer, les liaisons aériennes elles y contribuent.

Et puis ceci dit, cette collectivité elle doit se faire pour le bien de l'économie, de la société civile, pour le bien de la société civile, des passagers, de l'économie, c'est aussi le fret aérien qui voyage comme ça. Maintenant elle doit pas être trop au détriment des riverains c'est pour ça que nous on essaie de maintenir cette connectivité mais en même temps de prendre toutes mesures utiles pour que l'impact sur les riverains il n'augmente pas en conséquence quoi. Si vous avez lu le PSIA bah vous voyez qu'on a l'ambition de réduire la courbe de bruit à terme.

Moi : Très bien, merci à vous.

M. Bah bravo. Vous avez exploré la vidéoconférence quand vous avez parlé des voyages d'affaires, peut-être euh est-ce que ça va reprendre, etc… je pense que ça peut être en partie remplacé parce qu'on a pratiqué pendant ces périodes de confinement, c'est les vidéoconférences et là-dessus je pense qu'il y a une évolution quoi, on disait que c'était pas possible de remplacer des réunions en présentiel par des vidéoconférences et puis après avoir dit ça ben tout le monde l'a fait quoi.

Moi : Voilà c'est ça c'est vrai et c'est souvent ressorti dans les entretiens avec les entreprises ou les institutions, etc.

M. Noé 21 avait fait une étude sur la vidéoconférence et objectivement ils avaient conclu qu'il y avait un potentiel limité mais parce qu'à l'époque c'est comme ça qu'on voyait les choses quoi et ce potentiel en vérité il est plus important que ça.

Moi : Peut-être le fait d'avoir été forcé à la pratiquer nous a fait nous rendre compte aussi que…

M. Oui bien sûr, que ça marche quoi, la preuve.

Moi : Ok, je vous souhaite une bonne fin de journée merci encore pour votre temps vraiment ça m'aide beaucoup de m'avoir répondu déjà, c'est très gentil, j'ai beaucoup de refus beaucoup de personnes qui me répondent pas donc voilà je tenais à vous remercier.

M. Ah ouais désolé, ben merci et puis à disposition si vous avez une petite question complémentaire vous pouvez me l'adresser si vous voulez des précisions ou comme ça.

Moi : Très bien c'est gentil, ça marche merci beaucoup.

M. Merci à vous, bon courage vous m'enverrez par email le travail une fois qu'il sera fait.

Moi : Oui alors je note, volontiers, très bien bonne fin de journée au revoir.

M. Merci à vous aussi au revoir

11.10.14 Établissement 8

Moi : **Pourriez-vous vous présenter brièvement ? Votre activité, formation et profession (entreprise, etc…) ?**

U : XXX Switzerland SA est une compagnie aérienne suisse, filiale de la compagnie XXX qui opère des vols courts et moyens courrier en Europe et Afrique du Nord. La compagnie suisse opère une flotte de 25 avions Airbus A319 et A320 basés à Genève (15) et Bâle (10). XXX est #2 en Suisse avec 27% de parts de marché (PM). XXX est #1 à Genève (avec 45% PM) et #1 à BSL (60% PM). XXX a transporté 7.9m pax en 2020, comparé à 15.1m en 2019, elle exploite 156 routes (159 in FY19) au départ des trois aéroports internationaux suisse de Genève, Bâle et Zürich.

Moi : **Comment l'activité de Genève-Aéroport/la compagnie aérienne a-t-elle été modifiée durant cette période ? Quel impact sur les voyages d'affaires ?**

U. Toute la flotte d'XXX a été mise au sol du 24 mars 2020 à mi-juin 2020. Aucun vol commercial n'a été effectué durant ce temps. La reprise pour l'été 2020 a été encourageante, malheureusement le regain de la pandémie dès la fin de l'été nous a fortement impactés. Durant l'hiver 2020/21 nous avons volé environ 15% de notre programme de vols.

Avec l'augmentation des vaccins, l'arrivée du Certificat covid compatible avec le certificat européen, la situation semble s'améliorer pour cet été et nous espérons pouvoir voler entre 80% et 90% de notre programme.

Nous avons adapté notre programme de vol selon les restrictions de la Suisse et des pays – si un pays s'ouvrait au tourisme, nous avons ajouté les vols – la même chose pour les pays qui n'étaient plus sur la liste de l'OFSP. Nous devons absolument garder cette flexibilité afin de répondre au mieux à la demande de notre clientèle.

Les vols loisirs, ainsi que les vols permettant des regroupements familiaux sont actuellement beaucoup plus demandés que les vols d'affaires et il est vraisemblable que ces derniers prendront plus de temps pour revenir au niveau de 2019.

Moi : **Genève Aéroport a une place importante dans l'économie du Canton, quels ont été les impacts économiques selon vous ? (Tourisme, sur les employés, etc…)**

U. Une étude de l'impact économique de l'aéroport de Genève a été réalisée en 2016. Même si les chiffres ont évolué entre 2016 et 2019, cette étude vous donne des renseignements intéressants sur l'importance de l'aéroport dans notre tissu économique.

Moi : **Il semble que les entreprises prendront moins l'avion durant les années à venir (voire sur le long terme), que pensez-vous de cette affirmation ? Est-ce un élément à prendre en compte dans les stratégies de reprise ?**

U. Je ne suis pas forcément d'accord avec cette affirmation car il n'y a pas aujourd'hui d'alternatives réelles pour remplacer le transport aérien. Les différents modes de transport sont complémentaires les uns aux autres mais et il est faux de vouloir les opposer. Si un déplacement peut se faire en 2h30 de train, il est évident que l'avion n'a pas de sens sur une telle route. D'ailleurs, XXX ne fait aucun vol lorsque que l'alternative du train est possible en 2h30 (par exemple, nous ne volons pas entre Genève et Zürich). Par contre, proposer un voyage en train de 8 heures (par exemple vers Nice), alors que l'avion peut faire ce vol en 45 minutes, n'est pas

une alternative cohérente qui se développera. Comme cité plus haut, les voyages d'affaires mettront sans doute plus de temps pour revenir à leur niveau de 2019. Cela dit, même dans ce domaine, tout le monde s'est rendu compte durant le confinement que le télétravail ne peut pas tout remplacer et que le maintien des relations sociales restent essentielles dans notre société.

Moi : **Dans quelle mesure les votations du 13 juin auraient eu un impact sur l'activité de l'aéroport/de la compagnie ? Que pensez-vous de cette stratégie restrictive (taxative) ? Une bonne solution pour atteindre les objectifs de la Confédération et du Canton ?**

U. XXX soutient l'objectif d'atteindre la neutralité carbone pour 2050. Mais la solution proposée par cette loi CO_2 (taxer pour décourager) n'était pas adéquate. En effet, voler avec moins de passagers qui payent plus cher n'amène strictement rien en matière de réduction des émissions de CO_2. De plus, cette loi stigmatisait les comportements, mais n'amenait aucune solution concrète en matière de réduction d'émissions. La décarbonisation des transports se fera grâce à la technologie et l'innovation, or la plus grande partie des fonds récoltés par ces taxes auraient été alloués aux assurances sociales. Une aberration alors que la Suisse possède de grandes universités et polytechniques qui sont à la pointe dans la recherche. XXX a lié des partenariats avec Airbus et une compagnie américaine (Wright Electric) qui développent de nouvelles technologies pour une aviation décarbonée qui devrait arriver vers 2035 (propulsions à hydrogène, électriques/hybrides, etc.). Dans l'attente, XXX a décidé de compenser à 100% ses émissions de CO_2, un principe transitoire pour immédiatement agir sur les émissions (voir notre site internet).

Moi : **Quel est votre avis sur le carburant bio ? Fait-il partie de vos stratégies futures ?**

U. Les carburants durables sont aussi des alternatives pour le futur. Néanmoins, l'intégralité de la filière industrielle est à créer, ce qui prendra également du temps. Néanmoins, les carburants durables seront sans doute une excellente alternative pour les vols longs courrier où la motorisation électrique sera moins adaptée.

Moi : **Quel sera l'effet de la fin des restrictions liées à la pandémie ? (Effet rebond ?)**

U. Il est sans doute possible de voir un rebond se produire dans de nombreux domaines économiques. Cela pourrait être également le cas dans l'aviation, mais il est encore beaucoup trop tôt pour le dire. Il faudra que la pandémie soit définitivement stoppée et que la confiance revienne auprès de passagers et nous pensons qu'il faudra attendre jusqu'en 2023/4 pour voir une véritable reprise. Pour le réseau européen, cela pourrait se passer effectivement plus rapidement.

Moi : **Le PSIA discute de 25 millions de passagers d'ici 2030 (avant la pandémie), pensez-vous que ce nombre sera atteint ?**

U. Le chiffre de 25m n'est pas un objectif en soi. Il s'agit d'un chiffre potentiel afin de mettre en place les infrastructures requises pour l'exploitation de l'aéroport et mettre un plan de mesures pour restreindre le niveau de bruit des riverains. Il est d'ailleurs intéressant de noter que le nombre de passagers (avant la pandémie) a augmenté chaque année, alors que le nombre de mouvements a diminué. Or, c'est ce dernier point qui est important de mesures concernant les nuisances sonores.

Il est vraisemblable que le trafic passagers atteigne un jour 25m, mais il est évident que la pandémie a considérablement ralenti la croissance pour les prochaines années.

Moi : **Il y a une certaine volonté de développer les trains, réseaux ferroviaires, nouvelles routes etc… attendez-vous à une forte compétitivité de ce secteur dans les années à venir ? Un entre-deux c'est-à-dire une coopération avec les infrastructures ferroviaires ? (Intermodalité)**

U. Comme mentionné ci-dessus, les modes de transport sont et resteront complémentaires et il est faux de vouloir les opposer. Le plus important de comprendre est que si la mobilité et les transports vont utiliser de plus en plus d'électricité, l'important n'est pas de vouloir remplacer un vol par un train, mais de faire en sorte que les deux modes de transport soient neutres en carbone. Or aujourd'hui, ni l'un, ni l'autre ne l'est ! Aujourd'hui, 65% de l'électricité en Europe provient du charbon et du nucléaire. Notre défi est de faire en sorte que 100% de notre électricité soit produite d'une façon durable. La solution n'est donc pas de construire des trains et de poser des rails sur toute la planète, mais de faire en sorte que nous atteignons une neutralité carbone dans la production de nos énergies.

Moi : **Lors d'une interview accordée à la RTS, U2 semble être dans une bonne position pour la reprise, pouvez-vous m'expliquer pourquoi ?**

U. Effectivement, notre réseau court-courrier, diversifié, point-à-point et européen, ainsi que la solidité de notre bilan nous place dans une des meilleures positions pour pouvoir saisir les opportunités qui s'offriront à nous.

11.10.15 Établissement 9

Moi : Très bien donc je vais me présenter assez brièvement donc je m'appelle Jérémy j'ai 25 ans je suis étudiant à l'université de Genève et je fais mon master en sciences de l'environnement et dans le cadre de mon master je réalise actuellement mon mémoire pour valider mon master donc je discute de comment est-ce que la pandémie a été un vecteur de développement aux alternatives à l'avion. Donc ma première partie d'étude c'est un simple constat finalement d'une certaine réduction de la pollution sonore et atmosphérique ici à Genève, j'ai notamment effectué une dizaine d'entretiens avec des riverains qui m'ont fait part de l'effet sur leur bien-être et leur santé et à partir de ce premier constat je me demande dans quelle mesure est-ce que cette situation avec moins de vols par jour elle peut durer, en m'entretenant justement avec certaines organisations internationales, multinationales, banques, etc… voir comment eux est-ce qu'ils ont repensé leur mobilité durant cette période et est-ce que c'est le fait d'avoir repenser cette mobilité va s'inscrire sur le long terme. Donc aussi moi ça fait 4 ans que je travaille à l'aéroport de Genève donc j'ai quand même une assez bonne vision aussi et c'est pas un discours moralisateur disons, c'est juste une étude que j'avais envie de réaliser parce que ça c'est un sujet qui m'intéresse beaucoup. Donc je sais pas si vous aussi vous voulez vous présenter…

D. Oui alors moi je travaille chez XXX, donc mon terrain de jeu c'est la Suisse c'est pas le monde et je suis en charge de la communication institutionnelle donc pas de la communication des marques mais vraiment de l'entreprise XXX en tant que groupe et toutes ses activités en termes de recherche, valeurs, etc… durable et j'ai une double casquette, un double rôle comme on a beaucoup chez nous, je suis en charge aussi du développement durable pour XXX justement en Suisse, je suis dans le groupe depuis 15 ans, en août ça va faire 15 ans là j'ai calculé, voilà.

Moi : Très bien merci alors je vous ai envoyé déjà ma grille d'entretien donc les questions s'organisent, vous avez vu en de la manière suivante, une fréquence de voyage de l'entreprise avant la pandémie, une fréquence de voyage pendant la pandémie, et ensuite voilà une certaine réadaptation s'il y en a une ou bien comme vous m'avez expliqué s'il y a déjà un modèle qui avait été mis en place avant et finalement quelques questions supplémentaires et j'ai ajouté 2-3 questions aussi.

D. C'est pour ça que je me disais est-ce qu'on est vraiment pertinent dans votre travail parce que finalement, bon je pense que la crise, la pandémie, j'y reviendrais, ça va accélérer sur certains points en termes de voyage, je pense notamment aux incentives quoi tous les voyages ludiques des équipes et ça c'est un point sur lequel je me bas depuis longtemps et qui même avant la pandémie on a dit non non on laisse tomber, c'est la motivation des équipes, etc… mais je pense que ça y'aura un changement aussi qui vient des employés eux-mêmes. Mais comme je vous ai dit on a déjà mis en place vraiment, bah le hasard du calendrier fait qu'on l'a mis en place en janvier 2020 juste avant la pandémie, où on a vraiment renouvelé toute notre flotte, donc ça fait plusieurs… on travaille depuis des années, on travaille en télétravail donc une journée par semaine donc ça c'est pour permettre plus de flexibilité et ça a quand même un impact sur ce qu'on appelle le daily commute donc ça c'est pas les voyages professionnels, c'est les voyages en transport privé du domicile au travail, on a tous voilà travaillé sur la mobilité de compte, on a des abonnements TPG, etc. En janvier 2020 on a changé toute notre flotte de véhicules, c'est une centaine de véhicules en gros, on est un peu moins de 400 en Suisse chez XXX, donc là on est vraiment sorti du diesel, au niveau du diesel je pense qu'on est le deuxième ou troisième groupe au niveau mondial à être sorti du diesel, donc on a des véhicules au gaz et

au biogaz et aussi électrique, donc on est vraiment sorti du diesel c'est vraiment un hasard du calendrier, et au niveau de… on a tout un programme qui s'appelle Green Move, ça ça concerne vraiment les transports de personnes, par exemple les représentants commerciaux qui ont besoin de se déplacer, et en terme de voyage en avion, on a vraiment durci notre politique, c'est-à-dire qu'on a réduit drastiquement ce qui est lié aux vols en avion en encourageant fortement le train. Donc c'est vrai que nous avant, je dois l'avouer… on a des voyages en avion qui avant… principalement nos voyages c'est en Suisse, et puis on a un siège à Paris et j'admets qu'avant on prenait l'avion pour aller à Paris mais ça a vite changé, au fil du temps avec le TGV qui a amélioré son offre, il y a une première classe qui est assez confortable et ça se fait très facilement en train en fait Genève – Paris, y'a pas trop de problème, on peut travailler pendant le voyage, en terme de temps c'est même avantageux. Après on a aussi un HUB qui est en Allemagne, notre stock il se trouve en Allemagne donc on a pas mal de contacts avec l'Allemagne, à Düsseldorf, donc c'est vrai qu'en train Genève – Düsseldorf je sais pas… j'ai dû le faire une fois, c'est 6-7h, donc je pense que Düsseldorf c'est une des rares exception où on va continuer à prendre l'avion, parce que c'est pas tenable pour faire un meeting sur la journée de faire 14h00 de train. Après vous avez les frais d'hôtel qui sont liés aussi en termes de durabilité, une nuit d'hôtel a un impact sur l'environnement aussi. Si vous dormez une nuit dans des draps, vous prenez une douche, tout ça va être lavé, nettoyé, donc c'est vrai que si on tire le raisonnement jusqu'au bout il vaut peut-être parfois mieux prendre l'avion, rien qu'en terme de gestion du temps et en sachant qu'une nuitée d'hôtel n'est pas non plus innocente, n'a pas d'impact sur l'environnement, voilà. Après on a des sièges mondiaux qui se trouvent ailleurs, on a une trentaine de marques, si je prends l'exemple de XXX qui est une marque américaine dont le siège est à New-York et qu'est-ce qu'on a aussi, on a XXX dont le siège se trouve à Los Angeles, voilà on est 1 à 2 fois par années obligé de prendre l'avion.

Ce qu'on a fait c'est vraiment rendre notre charte de voyage plus contraignante début 2020 donc l'avion on a mis comme règle si on a un voyage en train qui dure plus de 3h30, on peut prendre l'avion, si on fait un aller-retour sur la journée on peut prendre l'avion pour éviter l'impact d'une nuitée et le prix d'une nuitée soyons honnête, et puis le train bah voilà on le prend dès le moment où on a un voyage de moins de 3h30 et on a inclus la voiture aussi, parce qu'on a beaucoup de personnes qui peuvent prendre à titre personnel, donc la voiture privée sans forcément avoir de voiture de fonction, on a dit que si le voyage était de plus de 200 kilomètres alors il fallait prendre le train et plus la voiture, ça a aussi un impact.

Moi : **D'accord très bien, donc toutes ces mesures-là s'inscriront sur le long terme c'est bien ça ?**

D. Ah oui oui, ça a été implémenté en début 2020, après on adapte toujours en durcissant, après y'a des engagements pris par le groupe en terme évidemment, je sais pas si vous avez été voir sur notre site, mais c'est que tous les grands groupes prennent maintenant des engagements en terme de CO_2 donc on a vraiment l'engagement en 2025 que tous nos sites soient neutres en carbone, que ce soit des sites de production ou des sites administratifs. C'est plus compliqué si vous êtes locataire ou si vous êtes propriétaire du site et puis pour ce qui est des transports de nos produits aussi parce que ça on oublie, on pense souvent au transport des personnes mais nous on a aussi des mouvements de produits, donc l'idée c'est aussi à 2030 de réduire de 50% toutes les émissions de CO_2 qui sont liées au transport des produits finis et puis qu'est-ce que j'avais encore… oui nous on applique aussi parce qu'on est vraiment passé, je sais pas si vous êtes familier avec ça, mais les SCOPE, on a passé au SCOPE 3, on implique aussi toutes les

émissions qui ne sont pas directement générées par nous et par partenaire et fournisseurs donc là aussi on a des ambitions à 2030 de réduire de 50% en valeur absolue toutes les émissions de gaz à effet de serre de nos fournisseurs stratégiques. Donc on les implique, on a plusieurs programmes où on appliquera nos fournisseurs et on les sensibilise au fait que nous c'est la voie qu'on veut prendre, on les encourage avec… voilà on a un challenge en Suisse en tout cas qu'on a mis en place pour qu'ils développent eux-mêmes aussi des solutions qui soient moins impactantes, voilà.

Moi : **D'accord très bien, vous m'avez dit déjà beaucoup de choses très intéressantes on a répondu déjà à une bonne partie des questions donc je vois qu'il y a une vraie volonté écologique derrière tout ça chez XXX justement de compenser le CO_2, de faire des efforts pour les enjeux climatiques par rapport à l'article aussi que vous m'avez envoyé, est-ce qu'il y a d'autres raisons qui ont fait que voilà l'entreprise a modifié sa politique de mobilité de manière générale ?**

D. Bah comme je vous dis il y a cette stratégie de transformation comme on l'appelle au niveau environnemental, donc avec les grands angles, ceux que je vous ai dit, ceux que vous retrouvez sur le site internet, que tous les grands groupes ont parce que c'est clair qu'on doit se transformer, on peut plus… je veux dire sinon dans 10 ans on est plus là. Donc il y a toujours un enjeu évidemment business derrière mais c'est un paramètre qui est voilà… il faut qu'on bouge justement je suis plus quel enseignant, j'ai eu un cours sur… je suis ce XXX en développement durable qui nous disait qu'à titre individuel si on fait tout juste, on consomme pas trop, on utilise les transports publics, si on trie ses déchets, si on fait tout ce qu'on peut à titre individuel, on avait au maximum un impact sur 20% de l'impact total, donc tout le reste est généré par l'industrie, par voilà… donc c'est pour ça que tous les grands groupes bougent dans cette direction.

Après il y avait aussi une question concernant la fréquence de voyage pendant la pandémie, encore aujourd'hui jusqu'à fin juillet on a un « international travel ban », donc on ne voyage plus, pour des questions sanitaires donc c'est pour ça que c'est une année… depuis l'année dernière voilà, on a des datas, des chiffres, c'est une année très particulière, on va pas forcément les prendre comme base line pour calculer nos avancées dans ce domaine-là parce qu'en gros voilà… on a la sécurité de tous et chacun de ce travel ban, là où je pense qu'il y a un changement de mentalité de l'entreprise et des employés aussi je pense que c'est tous ces voyages, ces incentives donc je vous parlais avant. Parce que personnellement j'ai participé c'était quand en 2019 à un voyage avec 50 personnes à New-York et j'avais calculé que ça représentait la moitié des émissions de CO_2 de l'entreprise sur toute l'année. Voilà 1/4 des employés qui voyagent 3 jours à New York égal 50% des émissions, donc c'est vrai que pour bon j'ai prolongé mon séjour, je me dis toujours si je prends l'avion loin il faut que je rentabilise mon séjour, mais c'est vrai qu'en rentrant je me suis posé ces questions, j'avais super mauvaise conscience et j'ai abordé cette question des incentives qui étaient culturellement chez XXX très ancrés, quand on a des bons résultats… ça aussi dans votre travail je pense qu'il y a pas que les voyages commerciaux, il y a aussi tout ce qui est incentive. Donc moi j'ai poussé dans la direction de pas prendre l'avion, d'augmenter en qualité, en Suisse on a des merveilleux endroits où on peut faire des choses magnifiques au lieu de prendre l'avion pour aller à New York et c'est vrai qu'avant la pandémie je me heurtais encore à des raisonnements « non on a besoin de ces voyages-là » et je pense que le covid, ouais cette situation-là va quand même changer… cette prise de conscience va changer les mentalités. Je vous donne un exemple on a une unité

d'affaires qui voulait partir à Dubaï, quoi c'est le patron qui voulait absolument amener toute son équipe à Dubaï et ça a créé de la part des employés des remarques négatives, donc déjà Dubaï en termes de sustainabilité c'est une catastrophe, je dirais que des pistes de ski à 50 degrés, je veux dire c'est juste pas soutenable d'aller là-bas et du coup ça a été mis en vote et le voyage a été refusé par les employés eux-mêmes . Donc je pense qu'il y a quand même… et c'était avant la pandémie hein, donc je pense quand même post covid ce genre de réaction des employés eux-mêmes… et je suis ravie hein parce je trouvais ça juste indécent que d'aller à Dubaï trois jours, se mettre dans un hôtel et travailler deux jours et faire du *inaudible* pendant un jour quoi.

Moi : **Très bien voilà vous m'avez aussi parlé d'une fréquence du voyage pendant la pandémie donc qui s'est totalement arrêtée, comment est-ce que l'entreprise a dû se réadapter à cette situation ? Vous m'avez parlé par exemple de télétravail ou peut-être de visioconférence**

D. Écoutez le télétravail on était déjà très équipé avant parce qu'on en faisait déjà, y'a quelques années on a transformé nos bureaux, donc on a cassé les murs, on est vraiment en open space flex, donc on a plus de place de travail propre, donc c'est vrai qu'on est passé de 3 étages à 2 étages sans réduire le personnel, donc ça c'est vraiment accompagné par une journée de home office que chacun pouvait prendre quand il voulait pour ne pas tous être au bureau justement. Si vous passez de 3 étages à 2 au bout d'un moment vous devez quand même faire en sorte que tout le monde ne soit pas au bureau au même moment, donc il y avait cette mesure-là, on était déjà équipé on avait installé Teams et tous les outils de télétravail avant la pandémie justement pour faire du télétravail, on était déjà bien équipé… c'était quoi votre question ?

Moi : **Voilà comment est-ce que vous vous êtes réadaptés finalement, est-ce qu'il y a eu une augmentation des visioconférences ou bien… ?**

D. Bah oui, alors voilà l'avantage c'est qu'avant par exemple typiquement on avait avec… je travaille en communication donc on avait une fois par année world wild meeting à Paris avec tous les marchés une fois par année et là du coup c'est tous les 2 mois, on a augmenté et c'est même bénéfique parce qu'on se parle beaucoup plus qu'avant. Avant c'était en présentiel, après on reste dans une entreprise qui est très orale, qui est très dans le débat, donc c'est vrai je pense pas qu'on va passer au tout digital une fois qu'on sera sorti de cette situation, qu'on va drastiquement… parce qu'on a on a remarqué que c'était génial on va faire des conférences de presse en ligne, déjà en termes de coûts, en termes de déplacements, d'impact sur l'environnement, vous avez pas besoin de déplacer 100 journalistes à Paris, vous pouvez tout faire ça en ligne et vous avez même un taux de participation qui est supplémentaire, ce qui est bénéfique. Il y avait beaucoup de meeting qu'on faisait en présentiel qu'on va continuer à faire en ligne, après voilà comme je vous dis on a dans l'oralité, là on nous encourage maintenant gentiment à revenir au bureau avec la situation qui se détend un peu.

En termes international je pense qu'on va continuer à se voir quand même une fois par année parce que le réseau, l'échange est très important, on a une culture d'entreprise qui valorise l'échange oral, le contact et le débat, je pense que tout ce qui est commercial il y a beaucoup de meetings qui peuvent se faire en ligne, mais certains meetings… voilà il faut continuer à garder ce contact physique humain moi qui travaille aussi en développement durable quand il s'agit de rencontrer des associations, des ONG, je dirais que c'est important d'aller sur place, de voir leurs locaux, de voir qui ils sont, comment ils travaillent, donc je pense qu'il y a une partie

d'humain et de contact direct en présentiel qui va reprendre, j'espère parce que ça me manque beaucoup actuellement c'est vrai. Mais je pense aussi que beaucoup de meetings qui nécessitaient un déplacement vont continuer à se faire en ligne voire même des conférences de presse où finalement on a le monde entier qui est connecté à une adresse au lieu de déplacer tous ces gens.

Donc je pense oui qu'il y a une partie qui va se maintenir et puis certains contacts physiques et en direct qui vont quand même se réinstaurer. On vit dans une société de contacts, on peut pas tout remplacer par le digital mais je pense effectivement que les trajets… alors maintenant je travaille pour une filiale et pas pour un siège mondial, je peux imaginer que toutes les ONG en Suisse , l'ONU, etc… vont continuer sur leur rythme digital, en termes de coûts, d'impact, d'efficacité quoi.

Moi : **Bien sûr très bien alors écoutez j'ai une autre question aussi par rapport à un possible effet rebond voilà avant de m'entretenir avec vous je me suis entretenu aussi avec d'autres entreprises qui qui m'ont fait part aussi d'une certaine lassitude par rapport à ce modèle et qui voulaient peut-être même revoyager encore plus qu'avant pour voilà renouer des contacts, etc… est-ce que vous pensez que c'est quelque chose qui est envisageable pour une entreprise comme XXX ?**

D. Écoutez nous on a déjà cette politique restrictive qu'on a mis en place en janvier 2020 qui fait que vous pouvez pas prendre l'avion comme ça, il faut vraiment le justifier dorénavant donc c'est quand même restrictif après en termes de contacts et de déplacements oui je pense qu'on a tous envie de nouveau de rencontrer nos partenaires, de serrer une main mais je pense pas qu'il y aura un effet rebond, je pense que le fait de voyager tout le temps c'est aussi épuisant pour l'avoir fait je veux dire toujours prendre des trains, des avions je veux dire y'en a qui adore ça mais on voit moins la famille donc je pense qu'il y a des effets très positifs du digital et des meetings qu'on peut tout à faire résoudre par des voies digitales, qui vont se maintenir, moi je pense pas personnellement qu'il y aura d'effet rebond. Je pense que tout le monde a saisi le bienfait de moins bouger, c'est vrai quand vous voyagez, alors vous êtes pas encore dans cette vie professionnelle, mais c'est du boulot en plus, on travaille le soir à l'hôtel, c'est pas toujours le rêve comme on se l'imagine donc je pense qu'il y a des meetings et des réunions qui peuvent tout à fait se passer par des voies digitales.

Avec la presse, s'il s'agit de négocier quelque chose de faire connaissance avec une structure ou un partenaire avec lequel on envisage éventuellement de travailler, je pense qu'il y a certaines réunions qui doivent se faire en présentiel mais je pense pas qu'il y aura un effet rebond personnellement. C'est la grande question en ce moment et à titre privé je sais pas on dit que les gens… je pense quand même que le covid fait réfléchir beaucoup de personnes sur comment on vivait avant. Les week-ends à Barcelone, etc… toute cette consommation ou surconsommation de l'avion je pense quand même que les humains sont pas complètement bête et réfléchissent aussi, mais je pense qu'au niveau professionnel je pense honnêtement que ¾ va rester en digital, parce qu'on a les outils on a maintenant cette culture aussi parce qu'avant on l'avait pas du tout ! Moi vous m'auriez dit il y a 2 ans que j'engagerai un stagiaire via Teams ou Zoom, j'aurais dit no way. Bah maintenant tous mes entretiens de recrutement se font par ce biais-là et puis ça se passe très bien, j'aurais jamais pensé avant de le faire et puis j'ai pas 20 ans et demi, j'aurais jamais pensé pouvoir engager quelqu'un sur la base d'un entretien digital. Donc là aussi les ressources humaines c'est intéressant c'est vrai qu'on engage des gens qui

viennent d'ailleurs aussi qui vont se déplacer, prendre un avion éventuellement donc là aussi je pense que non personnellement. Mais personne le sait hein c'est la grande question. Mais je pense réellement qu'on va garder en termes de coûts, d'impact sur l'environnement, d'efficacité, de temps, je pense que ¾ on va le maintenir en digital et qu'on va garder vraiment pour les choses essentielles ou il y a besoin de ce relationnel-là. Après dans l'entreprise même oui nous on nous encourage à 200% de revenir au bureau. Là on parle des voyages professionnels, de culture, voilà on va pas travailler à la maison à l'infini, le but c'est de se retrouver, de travailler ensemble physiquement, voilà.

Moi : C'est intéressant ce que vous dites par rapport voilà à un changement culturel entre guillemets, c'est revenu assez souvent aussi dans mes entretiens. **J'ai une question pour vous avec une vision qui est complètement hypothétique c'est-à-dire que si XXX n'avait pas repenser sa politique de mobilité est-ce que vous pensez que la pandémie aurait été un vecteur pour repenser cette mobilité ?**

D. Ah oui complètement, je pense que vraiment c'est pour ça que j'ai dit c'est un hasard de calendrier qu'on a attaqué ça, on avait tous les outils en place, on avait déjà une culture du home office. Là en fait on va même l'augmenter c'est-à-dire que même après la pandémie on va passer à 2 jours par semaine pour des pleins temps donc ce qui était un jour avant bah après on va le mettre à 2 jours. En fait on s'est rendu compte qu'en fait oui il y a des trajets en moins, c'est plus efficace, c'est plus souple pour des parents d'enfants, etc… il y a eu tout ce passage aussi, on a eu des collaborateurs qui ont des petits enfants, c'était dur pendant le confinement et on s'est rendu compte de plein de choses en fait. Mais voilà le hasard fait qu'on avait mis en place cette structure-là avant on va la durcir et l'assouplir au niveau du home office. Dans le sens où même après on pourra faire 2 jours ou lieu d'un jour à la maison ce qui a un impact positif, je pense que si on l'avait pas fait ça aurait été vraiment un accélérateur cette pandémie et je vous dis les incentives, j'attends de voir parce que là c'est plus d'actualité vu qu'on a un travel ban, mais je pense que tous ces voyages qu'on faisait avant, le petit sucre pour l'employé d'aller à Marrakech, d'aller je sais pas je pense réellement que ça va être repensé pas seulement par la direction générale mais aussi challengé par les employés en se demandant « what for », si c'est pour aller dans un hôtel 3 jours à Marrakech autant aller 5 jours à Lucerne ou je sais pas où en train et avoir un peu plus de temps à savourer. Donc c'est mon seul point où je vois qu'on a du… où j'attends de voir mais je pense qu'on va moins voyager loin. Vous avez d'autres questions ?

Moi : **Oui, il me reste juste 2-3 questions encore pour terminer, il y en a une qui est par rapport à voilà l'effet que pourrait avoir la mise en place d'une politique restrictive ou même taxative à l'image de la loi CO_2, vous pensez que ça aurait eu un effet sur le nombre de déplacements en avion de l'entreprise ?**

D. Bon là de nouveau on a mis en place la chose en 2020 loin avant la taxe, c'est clair que les taxes ont un impact, je pense par exemple à la taxe sur le plastique parce qu'en Europe elle sera là l'année prochaine, en Suisse pas encore mais c'est sûr qu'on nous demande d'évaluer l'impact financier d'une telle taxe plastique par exemple qui se calcule sur le nombre de tonnes de plastique que vous mettez sur le marché, c'est sûr que ça se calcule , après oui donc y'a toujours ce double enjeu, maintenant l'un n'empêche pas l'autre, je pense qu'il y a vraiment une sincère volonté de réduire, ça serait pas crédible si on faisait les choses que pour l'impact financier que ça peut avoir.

Je pense qu'on sera peut-être même favorable à une taxe parce que finalement ça fait un cercle vertueux, typiquement les taxes sur le plastique ça va encourager toutes les industries et pas que l'industrie cosmétique à réduire son plastique je pense qu'on pourra même être favorable à ça. Après c'est clair que c'est des impacts financiers qu'il faut calculer et dont il faut tenir compte, mais je pense qu'il faut… en fait de manière plus large que ça soit au niveau des employés qui ont des attentes, que ce soient des consommateurs qui ont des attentes, je veux dire toutes les parties prenantes vont de l'avant. Donc en tant qu'entreprise vous pouvez pas rester le dernier de la classe sinon vous pouvez plus recruter des talents, vous pouvez plus vendre vos produits à des consommateurs, vous pouvez plus faire des partenariats avec des ONG ou avec des distributeurs, je veux dire ça c'est un ensemble de choses.

Mais la taxe CO_2 je pense que oui ça a un impact au niveau de certaines entreprises, nous comme je vous dis c'est pas pertinent parce qu'on a déjà pris le devants. Mais oui on aurait certainement calculer… on a calculé d'ailleurs quels étaient nos émission de CO_2 on a pensé même, et ça c'est plus d'actualité, en 2020 on parlait aussi de compensation carbone ce qui n'est plus du tout à l'ordre du jour quoi, le groupe est assez clair, on ne compense pas on réduit ou on trouve des alternatives en termes énergétiques mais la compensation c'est vraiment plus un sujet dans les entreprises, c'est un peu facile. Ces émissions le but c'est quand même de les réduire et pas de les compenser.

Moi : Merci, il me reste deux questions celle-ci vous y avez répondu partiellement à savoir la question par rapport au fait que peut-être d'autres entreprises vont repenser donc ça vous m'avez dit que oui. **Voilà j'ai l'impression que certains me disaient aussi que les entreprises et organisations internationales elles sont plus exposées finalement au regard de tout un chacun, donc dans quelle mesure ça peut constituer aussi une motivation pour réduire ses déplacements en avion ? L'image qu'on peut avoir ?**

D. C'est pas forcément l'image mais c'est vrai quand vous êtes XXX, en toute humilité on est numéro X dans la beauté, donc un liquidaire dans l'industrie donc les regards sont tournés sur les numéros uns dans tout type d'industries, que ce soit les organisations de consommateurs, de défense des droits des consommateurs, le législateur, c'est clair que vous allez pas prendre comme exemple une petite PME ou une petite boîte parce que ça a pas d'impact. Quand il y a des études, même au niveau des produits, des ingrédients utilisés, on va pas prendre la petite marque artisanale du coin, on va prendre les grands, c'est là où il y a un impact. Donc là où il y a de l'impact il y a de l'impact négatif mais aussi positif c'est-à-dire que… c'est pour ça que je comprends pas parfois oui on est clairement sous le feu des projecteurs mais on a aussi un impact donc si on dit qu'on réduit de tant notre plastique ou que d'ici 2025 ou 30 tous nos emballages sont recyclables, compostables, etc… ça a un impact énorme comme un Coca, comme un Nestlé, etc… donc c'est sûr que quand vous êtes… c'est ce que je dis toujours aux gens en fait, le fait d'être sous les feux des projecteurs fait que vous pouvez pas… le greenwashing généralement, alors à étudier, c'est pas dans les grandes entreprises qu'on va le trouver. On est tellement observé, scruté et au moindre faux pas on va être épinglé. Donc nous on voit les choses, nous on partage aussi beaucoup le savoir et les connaissances, on est pas du tout dans une logique, en tout cas en termes de développement durable, par exemple on a créé et on a fondé XXX, c'est une plateforme d'échanges sur tout ce qui est packaging parce que c'est le grand défi des industriels de réduire, de trouver des alternatives au plastique, et on a toute la branche cosmétique qui est dedans donc on est plutôt, en tout cas chez XXX, un esprit de partage, d'information pour faire avancer toute une branche ou un secteur. Mais c'est clair

qu'on doit être exemplaire, quand vous êtes grands, vous devez être exemplaire, vous pouvez pas prêcher une chose et faire son contraire.

Donc je pense… je vous donne juste un exemple de… récemment, normalement j'ai pas le droit de m'exprimer, on n'est pas censé critiquer la concurrence ou d'autres… Sur Facebook j'ai reçu un poste sponsorisé d'une petite marque durable de produits par exemple des shampoing secs, des shampoings solides et ils disaient oui achetez notre shampoing et sauvez la planète voilà et c'est un exemple typique de greenwashing parce que tout produit, du moments que vous produisez quelque chose, vous impactez la planète. Il n'y a aucun produit qui existe au monde qui n'impacte pas la planète, je veux dire même si l'emballage est en carton, il faut faire le carton, faut transporter le produit, etc… donc c'est vrai que je trouvais que c'était du greenwashing, je leur ai dit que je pensais que ce qu'ils voulaient dire c'est que nous réduisons l'impact sur l'environnement, donc on peut réduire son impact mais on peut pas dire qu'on sauve la planète en produisant des biens, ça n'existe pas. C'est Greenpeace et le WWF qui peuvent le faire ça mais dès le moment où vous êtes fabricant de produits, vous impactez, plus ou moins.

Donc oui c'est clair que quand on est une grande entreprise ou un leader dans son secteur ou une ONG qui a beaucoup de visibilité, etc… vous devez être exemplaire et c'est votre rôle finalement de tirer les autres et d'être exemplaire oui. Sinon dans 10 ans vous êtes plus le leader et c'est le rôle de tout leader de finalement faire cet effet boule de neige et de tirer vers le haut toute la branche ou tout le secteur, d'embarquer les autres dans du mieux.

Moi : Très bien bah écoutez merci beaucoup pour cette réponse très détaillée et très précise.

D. Écoutez vous finissez quand votre projet du coup ?

Moi : Là j'ai déjà fait une bonne partie de la rédaction j'aimerais bien le finir d'ici voilà peut-être 3 semaines, rendre une première version finale et ensuite peut-être le soutenir en septembre.

D. Vous travaillez avec quel professeur ?

Moi : Je travaille avec Monsieur Cantoreggi Nicolas.

D. D'accord, je connais pas.

Moi : **J'avais juste une dernière question qui est vraiment à titre personnel, donc sans la casquette de l'entreprise, c'est plus vous personnellement dans quelle mesure est-ce que vous pensez que cette situation avec moins de vols par jour elle pourrait durer finalement ?**

D. Vous travaillez vraiment pour l'aéroport ?

rire

D. C'est la question que tout le monde se pose, moi je pense quand même à titre personnel, je sais pas parce que je fais la bêtise de toujours lire les commentaires sur 20 Minutes pour voir comment « think » le suisse moyen et je suis désespérée, j'ai un côté de moi qui me dit qu'il y a des gens qui ont rien compris, qui sont dans leur petit confort, qui comprennent pas que l'urgence elle est au-delà du petit confort personnel, quand je vois que… je sais pas c'était l'Uni de Lausanne qui fait une annonce que je trouve génial, faire un menu parfait sans viande mais quand je vois les commentaires qui suivent sur 20 Minutes c'est désespérant. On parle porte-

monnaie, on parle je paye, je veux une prestation, on parle pas environnement. Honnêtement je sais pas moi je pense quand même qu'il y a un… bah je le vois en termes d'habillement, en termes de sobriété, en termes de… je pense que beaucoup de gens ont… rien que chez nous avant c'était de la surenchère en termes de vestimentaire, je pense qu'on est retombé un peu, je pense qu'on consomme moins en termes vestimentaire et je pense que pour les voyages ça sera pareil. Je pense qu'il y a une envie de maintenant effectivement de sortir de la Suisse parce qu'on la connait par cœur, mais moi j'ai de l'espoir, je pense vraiment qu'il y a une réflexion, que beaucoup de gens ont mis l'église au milieu du village, recentrer leurs valeurs sur autre chose que cette consommation effrénée, aussi en voyage, en tourisme. Moi un sujet qui me touche beaucoup bah c'est typiquement… je pourrais montrer des photos qui illustrent cette dégradation, moi j'avais fait une photo à Venise d'un bateau de croisière, j'ai tout d'un coup été face à moi, je mangeais tout bêtement une glace au bord du canal et tout d'un coup j'ai ce bâtiment de 50 étages qui me bouche la vue et je sais pas… il y a ces concepts-là… typiquement le concept des croisières, je me demande s'il va perdurer ou pas. Pour moi c'est un type de voyage absolument destructeur alors on prend pas l'avion mais en termes de découverte, de connexion aux gens et par rapport à l'environnement c'est une catastrophe.

Après l'avion honnêtement moi je pense pas qu'on va revenir à ce qu'il y avait avant au niveau professionnel et au niveau personnel je pense quand même qu'il y a des réflexions qui se sont faites. Des modes de vie plus low profile et savourer, je pense qu'on a dû tous quand même développer des techniques et tactiques pour survivre là, voilà pendant ces mois, faire du sport, découvrir son environnement proche et je pense que ça, ça va pas disparaître complètement, c'est ce que je pense personnellement.

Moi : Oui bien sûr c'est une question à titre personnel effectivement et c'est bien aussi vous me faites part dans un certain espoir quant aux changements des comportements individuels, j'ai eu aussi l'autre aspect, des gens qui me disaient qu'ils avaient pas du tout espoir, donc c'est bien d'avoir les deux côtés. Je sais pas si vous avez des remarques ou des points sur lesquels vous souhaiteriez revenir en tout cas moi j'ai pu poser toutes mes questions, merci à nouveau pour votre temps franchement c'est très gentil de votre part.

D. Oui je pense c'est intéressant, votre sujet il est vraiment… moi je l'analyserai aussi sous l'angle… ouais psychologique, philosophique, parce que je pense que c'est plus que juste prendre l'avion ou pas prendre l'avion. Je pense qu'il y a tout le relationnel avec les gens et le monde qui nous entoure qu'on a modifié , je pense que la technologie… je pense que beaucoup d'entreprises aussi étaient pas du tout, je sais pas, des entreprises comme Rolex qui sont très classiques, j'ai une connaissance qui travaille là-bas et elle m'a dit qu'ils étaient pas du tout prêts à tout digitaliser, tout le monde n'avait pas un laptop et n'était donc pas à même de travailler depuis la maison. Donc il faut peut-être aussi se pencher sur ce type d'entreprises, familiale ou très traditionnelle, qui n'avaient pas du tout… voilà fallait faire du 08h00 - 17h00, fallait arriver sur place, home office non, les voyages c'est que le patron. Voyez ce que je veux dire il y a peut-être des modèles d'entreprises plus classiques qui ont vraiment… qui se sont transformées à travers cette pandémie. Qu'est-ce que je dirais… que les grandes structures on est assez agile, on a les outils technologiques, on arrive à se retourner assez facilement mais moi je pense qu'il y a d'autres entreprises, je pense à Rolex notamment qui a une culture de méfiance aussi vis-à-vis des ses employés, je pense que ça a été très dur pour eux de passer le cap parce que justement il n'y a pas cette… ouais c'est une culture différente, on fait pas forcément confiance à l'employé, moi j'ai une amie qui m'a dit moi j'ai pas de laptop par

exemple, on s’en partageait un à trois au début. Donc ça peut être plus compliqué, la transformation a été peut-être même plus brutale que dans d'autres boites un peu plus modernes ou un peu plus agiles.

Moi : J'imagine oui tout à fait après j'ai contacté une quarantaine d'entreprises je pense et c'est vrai que j'ai eu très peu de retours ou beaucoup de retours négatifs donc malheureusement… voilà après il faut que je fasse avec, dont des entreprises aussi comme vous dites avec un modèle peut-être un peu plus ancien, plus de maison, mais malheureusement voilà…

D. Bon bah écoutez si vous avez d'autres questions contactez-moi et puis il y a possibilité de voir, il sera publié après ?

Moi : Écouter si j'ai une bonne note, une note correcte normalement il sera publié mais même si j'ai pas une bonne note je vous l'enverrai avec plaisir, il y a pas de problème.

D. C'est quoi la moyenne en fait moi je suis ce XXX là et je sais plus qu’elle est la moyenne à l’uni c’est 4 ?

Moi : Oui, c’est 4 et en général il est publié à partir de 5.

D. Oui c'est ce qu'il nous avait dit voilà dès que c’est 5 c’est open source si non pas. OK bah volontiers si vous me l'envoyez une fois que vous avez fini, ou si vous avez encore des questions je suis là et je vais changer mon numéro de téléphone du coup merci de m’avoir prévenue. Merci, bonne journée et bon weekend, au revoir.

Moi : Pas de problème, bonne journée à vous aussi et bon week-end, c’est gentil merci au revoir.