

Dans les Alpes, la neige fond et le trafic de l'aéroport s'envole

Sur les rives bucoliques du lac du Bourget, la contestation grandit contre l'aéroport de Chambéry, emprunté chaque hiver par des touristes britanniques et de jets privés.

Par [Benoît Floch](#)

Publié le 01/03/2024 à 17h00, modifié à 11h17



La future maraîchère Elsa Sidawy milite pour le développement d'activités agricoles en lieu et place de l'extension de la zone d'activités attenante à l'aéroport de Chambéry. GUILLAUME NÉDELLEC POUR M LE MAGAZINE DU MONDE.

En s'installant à Tresserve, en Savoie, Julien Zmyslowski et sa compagne pensaient arriver dans « *un havre de paix* ». Le village qui a inspiré *Le Lac* au poète Alphonse de Lamartine offre une vue époustouflante sur le lac du Bourget. Mais, déplore le jeune couple, « *on a le trafic de drogue sur le parking de la mairie et les avions dans la vallée...* » Car, non loin de là, l'aéroport Chambéry-Savoie-Mont Blanc, dont les activités commerciales remontent à 1960, tourne à plein régime : du 15 décembre au 15 avril, des charters acheminent des milliers de Britanniques vers les stations. Trente arrivées et trente départs pour les grosses journées, notamment en février. Sans compter les jets privés, une part infime du trafic, précise Frédéric Richer, le directeur de l'aéroport administré par Vinci. Avec au maximum quatre vols par heure jusqu'à 21 heures, le trafic total de l'aéroport a représenté cent soixante-neuf mille passagers en 2022-2023.

Dans un département qui tire la moitié de sa richesse du tourisme, Julien Zmyslowski reconnaît son utilité mais serait favorable à son arrêt : « *Nous, on nous oblige à rouler en voiture électrique. Eux, ils ne sont pas nombreux dans leur jet privé et ils le prennent tous les week-ends.* » En cette fin d'après-midi, alors que les enfants s'amuse sur l'aire de jeux, en face de l'école de Tresserve, Laurence Roux, une habitante du village, sort la sulfateuse, à l'évocation du sujet. « *Les écolos, ils en ont après les jets, s'énerve-t-elle. C'est l'écologie*

punitive. C'est comme les bobos parisiens qui viennent à la campagne : ils sont contre les cloches qui sonnent et les vaches qui pètent. L'aéroport, ça fait de l'activité, du boulot. Il faut le garder ! »



L'aéroport Chambéry-Savoie-Mont Blanc, en février 2024. GUILLAUME NÉDELLEC POUR M LE MAGAZINE DU MONDE.

Porté par la gauche et les écologistes, le débat sur la légitimité de l'aéroport (à moins d'une heure et demie de Lyon) monte néanmoins en puissance. Les effets du réchauffement climatique, très visibles dans les Alpes, font réfléchir. « *Quand j'étais jeune, se souvient Arthur Boix-Neveu, 30 ans, maire Génération. s de Barberaz, près de Chambéry, je suis rentré en avion du Royaume-Uni, où j'étais en Erasmus. Je trouvais super de m'être levé à 8 heures et d'être arrivé pour midi.* » Et puis, il a pris « *un coup sur la gueule* » en prenant conscience des risques pesant sur la planète.

Pour lui, comme pour un certain nombre d'élus locaux, d'habitants ou de militants, un aéroport utilisé par 2 % des skieurs, quatre mois par an, alimentant un trafic polluant pour faire tourner une activité touristique condamnée, faute de neige, ne se justifie plus. Fermons-le, a proposé Arthur Boix-Neveu à ses homologues de l'agglomération Grand Chambéry. « *Tous m'ont regardé avec des yeux écarquillés, se souvient-il. Ils m'ont dit : "Tu vas tuer le tourisme hivernal."* Mais non ! On va juste demander à 2 % des touristes de voyager différemment... » Les Britanniques pourraient rejoindre les Alpes en TGV via Paris, suggère-t-il.

L'avenir serait à l'aviation électrique

Pour les stations, le sujet est ultra-sensible. « *Méribel est très prisée de la clientèle britannique, souligne Sébastien Lazzaroni, directeur du domaine skiable Méribel-Mottaret, et l'aéroport est pour elle un moyen d'y accéder. Si on arrête l'avion, cette clientèle va se détourner de cette destination.* » Si la gestion du lieu a été confiée à Vinci jusqu'en 2029, c'est bel et bien le conseil départemental de Savoie qui en est le propriétaire. François Moiroud, conseiller départemental chargé du dossier, n'imagine pas interrompre cette activité. Selon lui, l'avenir est à l'aviation électrique : « *Cela existe déjà et on y croit beaucoup. On est*

le troisième aéroport de France à s'être équipé d'une borne de recharge. Les carburants verts offrent aussi des perspectives. »

La zone d'activités Savoie Technolac, située à côté du terminal, voudrait aussi s'étendre sur des terrains agricoles adjacents. Les écologistes suggèrent dans un premier temps de densifier cette zone, puis de l'élargir en annexant les surfaces artificialisées de l'aéroport, plutôt que de bétonner des terres riches dans un département loin de l'autonomie alimentaire. De jeunes agriculteurs ont d'ailleurs fait part de leur désir de s'y installer, comme Elsa Sidawy : « *Cela fait trois ans que je cherche des terres. Mais elles sont occupées par l'élevage, dans la région. Pendant ma formation, on nous répétait : "Il faut partir, il n'y a pas de foncier ici."* »

Tous ont 2029 en ligne de mire et le renouvellement de la délégation de l'aéroport. Un collectif de militants, Tousse en piste (les Amis de la Terre, Attac, Extinction Rebellion...), mène des actions régulières de protestation près de l'aéroport. Pour Nicolas Mercat, maire du Bourget-du-Lac, il faudra « *mettre les chiffres sur la table* » en 2029. Notamment, souligne-t-il, parce que, comme partout en France, la Savoie sera alors pleinement engagée dans le « zéro artificialisation nette ». Cet objectif posé par une loi de 2021 prévoit qu'en 2050, tout hectare bétonné devra être compensé par son équivalent rendu à la nature. Cela va bouleverser le prix des terrains. « *En 2029, prévient Nicolas Mercat, il faudra s'interroger sur la valeur économique de l'aéroport, compte tenu de tout ce que l'on ne pourra plus faire à cause de cet engagement.* »

[Benoît Floc'h](#)