

Pour les communes signataires :

Ville de Vernier

Aménagement du territoire

T +41 (0)22 306 07 40
F +41 (0)22 306 06 60
amenagement-territoire@vernier.ch

Par courrier recommandé
et courrier prioritaire

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Section plan sectoriel et installations
3003 Berne

N/réf. : YROC / ghag / 105145

Référence du dossier
OFAC scl / 046.22-LSGG/00001/00003/00002/00001/00002

Vernier, le 13 mars 2018

Concerne : Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)
Projet de fiche de l'aéroport de Genève (PSIA partie III C)
Consultation des communes

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la consultation sur le projet de fiche PSIA pour Genève-Aéroport, les communes signataires du présent courrier vous font part de leur position concertée et solidaire. Celle-ci s'appuie d'une part sur des considérations générales relatives à la pesée d'intérêts effectuée par la Confédération et, d'autre part, sur une analyse qui porte plus spécifiquement sur quatre domaines (bruit, mobilité, climat, santé).

Préambule

Nous tenons tout d'abord à signaler que nous regrettons vivement que la procédure de consultation ait démarré sans que les associations et les communes puissent disposer de l'ensemble des documents leur permettant d'avoir une vision claire des impacts territoriaux concernant les futures courbes de bruit. En effet, les courbes 2019 et 2030, pour les différentes tranches horaires n'ont pas encore été fournies, alors même que la procédure de consultation des associations est terminée ! La courbe enveloppe figurant dans le rapport de la Confédération ne porte que sur les valeurs de planification et est par ailleurs trop peu précise pour évaluer correctement les impacts du dispositif proposé sur les territoires de nos collectivités.

Par ailleurs, la période de consultation était courte d'autant plus qu'elle a pris place pendant les fêtes de fin d'année. Nous déplorons une telle attitude qui constitue un grave déni démocratique, les personnes et associations consultées ne pouvant s'exprimer que sur le mécanisme général proposé par la fiche, sans connaître les répercussions concrètes sur le terrain et en ayant très peu de temps à disposition pour analyser les documents.

Considérations générales : une pesée d'intérêts biaisée

Que ce soit au niveau de la Constitution fédérale (art. 74), de la stratégie fédérale en matière de développement durable, de la loi sur la protection de l'environnement (art. 11) ou encore des

engagements en vue d'une réduction des gaz à effet de serre, la Confédération s'est fixé des objectifs ambitieux visant à protéger la population et l'environnement.

Force est de constater que ces objectifs et engagements ne sont pas pris en compte dans le cadre de la fiche PSIA qui privilégie un développement économique et quantitatif basé sur la seule injonction faite à l'aéroport de « répondre à la demande ». Cela au détriment des objectifs sociaux et environnementaux. Aucune mesure ne vise à réorienter le développement de l'aéroport de manière équilibrée alors même qu'il génère de très importants impacts environnementaux et sanitaires et que par ailleurs, le Conseil fédéral reconnaît lui-même dans son rapport sur la politique aéronautique suisse (page 1738) que « les problèmes de capacité des aéroports nationaux constituent le plus grand défi à long terme de la politique aéronautique ». Ainsi, comme cela sera explicité plus loin, malgré le fait que tous les indicateurs montrent une aggravation de la pollution sonore et atmosphérique, une saturation de la plateforme et des dysfonctionnements dans les réseaux d'accès, la fiche PSIA entérine une fuite en avant conduisant à une impasse.

Il est regrettable que la Confédération au travers de la fiche PSIA - instrument de mise en œuvre de politiques publiques - ne saisisse pas cette opportunité pour orienter le développement de l'aéroport de Genève dans une perspective plus durable.

Courbes de bruit

Le dispositif proposé d'une « courbe plafond » et d'une « courbe cible » est insatisfaisant à plusieurs titres :

- a) La courbe plafond entérine une détérioration de l'environnement, avec des impacts importants en termes de pollution sonore. Quant à la courbe cible, elle ne constitue pas une amélioration de la situation, mais à peine une moindre aggravation. En effet, la courbe 2030 marque une détérioration par rapport à la situation de 2016.

Ainsi, avec ces deux courbes, le développement de l'aéroport n'est aucunement réorienté pour tenir compte des objectifs fixés dans plusieurs autres politiques publiques.

- b) Les courbes proposées par la fiche PSIA cautionnent une aggravation de la situation nocturne en :
 - autorisant des vols longs courriers supplémentaires durant la période nocturne (22h00 – 23h00), la plus sensible pour les riverains ;
 - déplaçant certaines positions réservées à l'aviation générale dans l'aire Nord (espace libéré par la suppression de la piste en herbe) et en y autorisant une extension de l'exploitation jusqu'à minuit (actuellement les activités sur l'aire Nord cessent à 22h00). Au demeurant, il est regrettable que la fiche PSIA ne fournisse aucun plan des infrastructures prévues.

Ainsi, même si la courbe enveloppe devait être respectée, le sommeil des riverains sera fortement péjoré par ces dispositions. Le biais du mode de calcul qui prend en compte seulement un bruit moyen permet ainsi à l'aéroport de péjorer gravement la tranquillité et la santé des riverains.

- c) Ces courbes « plafond » et « cible » ne sont de fait pas contraignantes : en effet, il est mentionné que si les immissions dépassent pendant trois années consécutives l'exposition au bruit admissible, il sera exigé de nouvelles mesures pour que le cadre légal soit respecté. Le dispositif tel qu'il est décrit permet ainsi à l'aéroport de ne pas respecter le cadre légal, avec pour seul « risque » pour l'exploitant de devoir s'engager à mieux faire. Sans réelles contraintes et avec pour seule injonction de « répondre à la demande », il est difficile de croire que la situation pourrait tendre vers une amélioration.

d) Evolution technologique : miroir aux alouettes

La diminution attendue du bruit devrait se faire grâce notamment au renouvellement de la flotte. Cette foi dans les progrès technologiques relève de l'aveuglement. En effet le Conseil fédéral dans son rapport sur la politique aéronautique mentionne lui-même qu'à long terme, la réduction du bruit des avions grâce aux progrès technologiques « n'empêchera pas l'augmentation globale du bruit du fait de la croissance attendue du trafic aérien » (page 1718).

Il est ainsi évident, comme cela est exprimé par les courbes enveloppe, que l'évolution technologique et le renouvellement de la flotte ne vont pas amener une diminution du bruit, puisque ces progrès seront largement compensés par l'accroissement de la capacité de la piste qui passera de 40 à 47 mouvements/heure et l'augmentation du nombre de vols.

e) Calcul du bruit

En page 30, il est spécifié que c'est l'exploitant de l'aéroport qui procède au calcul annuel du bruit pour le compte des services fédéraux compétents.

L'aéroport est ainsi juge et partie. Nous considérons que le calcul du bruit et les analyses doivent être effectués par une instance neutre et indépendante.

Cerise sur le gâteau, la Confédération affirme que « les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et ne lient pas la Confédération ». Cette position dénote du peu de cas que fait la Confédération pour le débat démocratique et renforce le sentiment que respect ou pas des valeurs de bruit admissibles, rien ne sera entrepris qui irait à l'encontre du développement aéroportuaire.

Mobilité

Les études menées par Citec et Transitec (annexées au protocole de coordination) ont exploré trois scénarios : scénario A : maintien des parts modales actuelles, scénario B, dit « réaliste », limitant la croissance du trafic motorisé à 20 %, et scénario C, dit « volontariste », ne tolérant aucune croissance du trafic motorisé. Le projet de fiche PSIA prend en compte le scénario dit « réaliste », ce qui dénote d'un manque d'ambition très préoccupant au vu de la situation déjà très critique du secteur.

Au vu des conclusions des études mentionnées, qui confirment que malgré la mise en œuvre de très nombreuses mesures (qui vont au demeurant nécessiter des millions d'investissements et ne sont donc aujourd'hui pas garanties), les réseaux de transport public et de transport individuel continueront à être saturés, au détriment de la santé des populations riveraines et de l'attractivité des territoires. Ces constats, ajoutés à tous les autres commentaires sur les impacts sociaux et environnementaux, devraient amener à une réorientation du développement de la plateforme aéroportuaire. La fiche PSIA renverse le postulat en affirmant en page 36 que « la desserte des nouveaux développements urbains dans le secteur de l'aéroport devra être coordonnée et en cohérence avec les mesures prévues pour l'accessibilité de l'aéroport, afin de ne pas péjorer l'accessibilité du secteur ». Ce n'est donc pas à l'aéroport à s'adapter, mais à tous les autres projets de développement alentour à s'assurer de ne pas entraver l'accessibilité de l'aéroport ! Rappelons que les développements, prévus autour de l'aéroport représentent (selon les études en annexe au protocole de coordination) une croissance de 23'300 habitants et 45'400 emplois entre 2010 et 2030.

Comme nous l'avons déjà mentionné dans notre courrier du 22 mars 2016, la zone aéroportuaire élargie doit être considérée comme prioritaire pour les investissements visant à en assurer l'accessibilité. Ceux-ci doivent toutefois être faits dans une perspective d'amélioration réelle des conditions de mobilité et non seulement de rattrapage du déficit actuel de l'offre.

Climat

La Confédération s'est beaucoup investie dans les négociations liées à la COP 21 et a ratifié l'accord de Paris sur le climat visant une réduction des gaz à effet de serre. La Suisse s'est fixé des objectifs ambitieux : - 20 % entre 2013 et 2020, - 50 % entre 2020 et 2030. Quant au canton de Genève, il s'est fixé l'objectif, d'ici 2030, de réduire de 40 % ses émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990. Plus spécifiquement, le plan climat cantonal fixe pour l'aviation un objectif de stabilisation des émissions à l'horizon 2030 au niveau de 2014.

Atteindre ces objectifs nécessite des mesures concrètes dans tous les domaines. Or, la croissance continue du nombre de vols anéantit les efforts consentis par ailleurs. Nous considérons que la perspective climatique doit devenir, à l'instar du principe du développement durable, un principe majeur pour les décisions de la fiche PSIA.

Nous nous permettons de citer encore une fois le rapport sur la politique aéronautique page 1707 : « Quand bien même les progrès techniques et un meilleur taux d'occupation des appareils auront tendance à faire reculer les émissions par passager, il faut s'attendre in fine à un accroissement des émissions de CO₂ du fait de la hausse du nombre de mouvements et du nombre de passagers. Sous cet aspect, le trafic aérien ne remplit pas les critères du développement durable, raison pour laquelle de gros efforts doivent encore être entrepris dans ce secteur ». Force est de constater que les « gros efforts » annoncés semblent relever uniquement d'une intention déclamatoire et ne trouvent aucun ancrage dans la fiche PSIA.

Santé

La protection de la santé des populations constitue un principe cardinal, figurant aussi bien dans les Constitutions fédérale et genevoise, que dans la loi fédérale sur la protection de l'environnement et la loi cantonale sur la santé. Or, la fiche PSIA non seulement entérine une situation où les normes légales relatives à la pollution de l'air et sonores ne sont pas respectées, mais admet une aggravation des atteintes à la santé des citoyens riverains de l'aéroport.

Nous déplorons que la santé des populations n'ait pas été prise en compte dans la pesée des intérêts. Cela est d'autant plus regrettable que le canton de Genève et l'ATCR (association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport) ont cofinancé une évaluation des impacts sur la santé (EIS), réalisée par l'Université de Genève. Outre les nombreuses études de l'OMS et de l'OFEV portant sur les impacts sanitaires du bruit et de la pollution, Canton et Confédération disposaient avec cette EIS de données locales et contextualisées indispensables à une pesée d'intérêts sérieuse.

Plus grave encore, la Confédération admet qu'une « pollution de l'air excessive doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines » (fiche PSIA, page 25). Le respect des valeurs limites de l'OPair est bien mentionné dans une perspective à long terme, mais cela reste un vœu pieux, dans la mesure où rien n'indique une réorientation allant dans ce sens. Bien au contraire, la fiche PSIA indique en page 38 une augmentation des valeurs d'émissions entre 2020 et 2030 pour les oxydes d'azote, la contribution relative de l'aéroport en NO₂ par rapport aux émissions cantonales passant de 24% en 2012 à 40% en 2030.

Dans une perspective de développement durable, inscrit dans les politiques de la Confédération, il n'est pas admissible que l'environnement et la santé soient laissés pour compte.

Un aéroport urbain dans une agglomération transfrontalière

Depuis de nombreuses années, les autorités cantonales et communales vaudoises et genevoises ainsi que départementales et communales de l'Ain et de la Haute-Savoie œuvrent à la construction d'une agglomération transfrontalière solidaire, par-dessus les frontières. Or tant le processus d'élaboration que

le contenu de la fiche PSIA, tendent à polariser les territoires, notamment en faisant abstraction des réalités légales différentes entre la France et la Suisse et par la non prise en compte des engagements transfrontaliers visant un développement équilibré du territoire.

Par ailleurs, la spécificité d'un aéroport urbain n'est pas prise en compte à sa juste mesure. Inséré dans un environnement densément habité et déjà fortement contraint par les infrastructures existantes, le développement de l'aéroport entériné par la fiche PSIA ne tient pas compte des conditions locales et des milliers de personnes qui aujourd'hui déjà subissent des impacts néfastes pour leur santé et bien-être. A aucun moment, il n'est fait mention dans la fiche PSIA du nombre de personnes qui sont et qui seront touchées par ce développement.

Conclusion

Considérant que le projet de fiche PSIA soumis en consultation aux associations, individus et communes :

- ne respecte pas le processus démocratique en ne mettant pas à disposition les courbes de bruit par tranche horaire durant la période de consultation publique, ce qui ne permet pas de juger des effets concrets des dispositifs proposés ;
- ne tient pas compte de la situation urbaine de l'aéroport, faisant abstraction du nombre de personnes impactées et sous-estimant les conditions locales déjà très contraintes ;
- ne respecte pas les objectifs et principes contraignants figurant dans les constitutions fédérale et cantonale, ainsi que dans diverses lois, ordonnances et règlements relatifs à la protection de l'environnement et à la santé des populations ;
- ne tient pas compte de la situation transfrontalière de l'aéroport et des réalités légales et institutionnelles qui diffèrent entre la France et la Suisse ;
- ne respecte pas les engagements pris par la Confédération, la France et le canton de Genève en matière de réduction des gaz à effet de serre, ni n'indique la manière dont l'aéroport devra répondre à ces objectifs ;
- contribue globalement à aggraver la pollution atmosphérique et sonore sur les territoires riverains de l'aéroport ;
- sous-estime les impacts territoriaux générés par la courbe plafond, notamment sur les projets de développement portés par les cantons, départements et communes ;
- porte une grave atteinte à la tranquillité des riverains pendant la période nocturne, la plus sensible du point de vue de la santé ;
- ne détermine pas de mesures concrètes et contraignantes pour atteindre les valeurs de la courbe de bruit « 2030 » qui reste ainsi un vœu pieux n'engageant ni les autorités, ni l'exploitant ;
- devrait assurer une pesée d'intérêts entre différentes politiques publiques, ce qu'elle ne fait pas, car les thématiques relatives au climat et à la santé en sont absentes ;
- se contente de proposer une mise à niveau des infrastructures de mobilité, sans inscrire ces investissements dans une réelle stratégie visant à apporter des solutions durables aux problèmes de congestion des réseaux de mobilité ;
- ignore les implications et les conséquences foncières des courbes de bruit ;

les communes signataires du présent courrier **préavisent négativement** le projet de fiche PSIA et demandent expressément à la Confédération, au canton de Genève et à l'aéroport de reprendre leurs travaux pour mieux prendre en compte les demandes émanant des collectivités, de la société civile et

des populations riveraines impactées par les nuisances de l'aéroport en vue d'un développement plus équilibré de celui-ci.

Vous remerciant par avance de toute l'attention que vous vouerez à ce qui précède, et de votre bienveillance à l'égard des populations concernées de toutes nos communes, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de notre considération distinguée.

France (Ain)

M. Etienne BLANC
Maire de **Divonne-les-Bains**

Christophe BOUVIER
Maire
Cessy

Jean-François RAVOT
Maire
Chevry

Daniel RAPHOZ
Maire
Ferney-Voltaire

Patrice DUNAND
Maire
Gex

Jean-François OBEZ
Maire
Ornex

Jean-Louis DURIEZ
Maire
Pougny

Aurélie CHARILLON
Maire
Prévessins-Moëns

Hubert BERTRAND
Maire
Saint-Genis-Pouilly

Isabelle HENNIQUAU
Maire
Sauverny

Jean-Pierre FOUILLOUX
Maire
Segny

Jacques DUBOUT
Maire
Versonnex

Pierre HOTELLIER
Maire
Vesancy

France (Haute-Savoie)

Les 25 communes suivantes

Allinges, Anthy-sur-Léman, Armoy, Ballaison, Bons-en-Chablais, Brenthonne, Cervens, Chens-sur-Léman, Douvaine, Drailant, Excenevex, Fessy, Loisin, Lully, Le Lyaud, Margencel, Massongy, Messery, Nernier, Orcier, Perrignier, Sciez-sur-Léman, Thonon-les-Bains, Veigy-Foncenex, Yvoire regroupées en la communauté d'agglomération **THONON AGGLOMÉRATION**, dont le Président et la Vice-Présidente signent pour elles:

Jean NEURY
Président de **THONON Agglomération**

Marie-Pierre BERTHIER
Vice-Présidente de **THONON Agglomération**

Canton de Genève

Dominique NOVELLE
Maire
Aire-la-Ville

Annick MAISON
Adjointe au Maire
Avully

René JEMMELY
Maire
Avusy

Jean-Daniel VIRET
Conseiller administratif
Bellevue

Carine ZACH-HALTINNER
Maire
Cartigny

Marie-Béatrice MÉRIBOUTE
Maire
Céligny

Xavier BEUCHAT
Adjoint au Maire
Chancy

Arnaud YTHIER
Maire
Collex-Bossy

Pierre DUCHÊNE
Maire
Dardagny

Rémy PAGANI
Maire
Ville de Genève

Wolfgang HONEGGER
Maire
Genthod

Laurent JIMAJA
Conseiller administratif
Grand-Saconnex

Nathalie LEUENBERGER
Conseillère administrative
Meyrin

Jean-Marc DEVAUD
Maire
Meyrin

Pierre-Alain TSCHUDI
Conseiller administratif
Meyrin

Philippe SCHWARM
Conseiller administratif
Pregny-Chambésy

Alain HUTIN
Maire
Russin

Philippe BOSSY
Maire
Satigny

Yvan ROCHAT
Maire
Vernier

Cédric LAMBERT
Maire
Versoix

Canton de Vaud

Odile DECREÉ
Syndique

Commugny

Nicole SERENO-RÉGIS
Secrétaire

Gérard PRODUIT
Syndic

Coppet

Bernard BERTONCINI
Secrétaire municipal

Ville de Vernier

Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Section plan sectoriel et installations
13 mars 2018

Robert MIDDLETON
Syndic

Roland BERSIER
Secrétaire

Crans-près-Céligny

Georges ROCHAT
Syndic

Eysins

Jacqueline GENOUD
Secrétaire

Guy DERIAZ
Vice-Syndic

Yolande HERNACH
Secrétaire

Mies

Serge SCHMIDT
Syndic

Tannay

Catherine GANDOLFI
Secrétaire

Copie : Conseil d'État de la République et Canton de Genève

Annexe : carte illustrant les communes signataires du présent courrier