Recommandé

Office fédéral de l’aviation civile (OFAC)

Département fédéral de l’environnement, des transports, de l’énergie et de la communication (DETEC)

Section Plan sectoriel et installations

3003 Berne

Genève, le 17 octobre 2019

Concerne : Enquête publique publiée dans la Feuille fédérale (FF 2019 p. 5759) et la Feuille d’avis officielle (FAO 17.09.19) relative à la requête de l’Aéroport international de Genève (ci-après l’AIG ou l’Aéroport) portant sur :

 - la procédure de modification du règlement d’exploitation avec instauration de quotas et

 - la procédure d’approbation des plans pour la construction d’une nouvelle sortie rapide de piste et l’utilisation densifiée des postes de stationnement avec

 - la fixation de nouveau bruit admissible

**Opposition à la modification du règlement d’exploitation, à la fixation de nouveau bruit admissible, àux demandes d’allègements ainsi qu’à la demande d’approbation des plans**

|  |  |
| --- | --- |
| Identité de l’opposant : | *Nom et prénom* |
| Domicile |  |
| Immeuble(s) concerné(s): |  |
| Adresse |  |
| No(s) de parcelle (s) et Commune |  *facultatif* |
| Propriétaire (s)  | *(si différent de l’opposant) ou indiquer « locataire »*  |
| Surface de la parcelle | *facultatif* |
| Surface habitable totale approximative des constructions (surface brute de plancher de la construction hors sol, estimée par la surface au sol multipliée par le nombre de niveaux) : *facultatif*environ ??? m2 SBP  |

Brève description des caractéristiques et de la situation de l’immeuble et remarques de l’opposant

*Exemple L’immeuble concerné est une villa individuelle/contigüe située sur la Commune de Genthod, en zone 5 (villas).*

*Cet immeuble est soumis à des nuisances sonores importantes issues de l’exploitation de l’Aéroport, qui altèrent la qualité de vie des habitants. Nous habitons dans ce logement et les subissons 365 jours par an.*

*En outre, le caractère excessif et sans limites consistantes de l’exploitation de l’Aéroport génère une diminution de la valeur de cette propriété déjà en raison de l’environnement bruyant, mais en plus du fait de la perte ou des complications des possibilités de construire issues du dépassement des valeurs limites d’immission.*

**Opposition à la fixation du bruit admissible du trafic aérien en violation des valeurs limites d’immission**

La fixation des immissions de bruit admissible au sens de l’art. 37a al. 1 OPB correspond à une enveloppe de bruit théorique au sein de laquelle l’exploitation de l’Aéroport doit intervenir. Il définit un territoire en fixant une « *marge de développement maximale du bruit lié au trafic aérien*» (fiche PSIA p. 19).

Nombreuses communes, associations et citoyens se sont offusqués lors de l’enquête publique que la courbe du bruit du PSIA se contente d’acter un dépassement des valeurs limites d’immission et de l’aggraver en l’adaptant aux pronostics de croissance.

De même, le Canton, dans sa prise de position d’octobre 2018, a indiqué que « *le principe selon lequel les aéroports nationaux doivent répondre à la demande du marché nous semble en contradiction avec plusieurs dispositions légales, dont celles avec de loi sur la protection de l’environnement (LPE) ainsi qu’avec plusieurs stratégies de la Confédération (...).*

Le bruit admissible dont la fixation est demandée représente une violation crasse pour un territoire très vaste et peuplé de l’exigence de respect des valeurs limites d’immission. Les principes de prévention, de limitation des émissions et de l’assainissement des installations nuisibles de manière à respecter les valeurs limites d'immission (art. 16 al. 1 LPE) sont ainsi bafoués.

La proposition de fixation du bruit admissible doit ainsi être rejetée car elle ne respecte pas les valeurs limites d’immission qui ont été adoptées de manière à protéger la santé et le bien-être de la population.

**Opposition à l’octroi d’allégements pour la fixation du bruit admissible du trafic aérien**

**Objet et motivation de la demande d’allègements**

La Direction générale de l’Aéroport demande à être mise au bénéfice d’un allègement en application conjointe des articles 25 al. 3 LPE et 8 al. 2 OPB pour la fixation du nouveau bruit admissible à des valeurs supérieures aux valeurs limites d’immission (requête du 2 septembre 2019 ch. 4 p. 3). Aussi, même si cela n’est pas immédiatement et facilement compréhensible, les courbes de bruit figurant au dossier impliquent l’octroi d’allègements.

En substance, l’Aéroport indique qu’il ne sert à rien de multiplier les études sur la faisabilité technique et le caractère économiquement supportable de différentes mesures de prescriptions en matière de trafic et/ou d’exploitation (art. 12 al. 1 let. c LPE), car il y a un choix politique qui est intervenu : les aéroports nationaux doivent répondre à la demande de trafic aérien, peu importe les conséquences environnementales. Les allègements n’ont qu’à suivre.

**Analyse de la demande d’allègements pour la fixation du bruit admissible**

1. La demande d’allègement formulée au motif qu’elle correspond à un choix politique ayant impliqué un compromis n’est pas conforme au principe de la proportionnalité.

2. Selon le principe de la proportionnalité, il convient de procéder à l’examen du caractère « *réalisable sur le plan de la technique et de l’exploitation et économiquement supportable* » de différentes mesures de protection contre le bruit en appréciant un rapport coût-utilité[[1]](#footnote-1).

Les mesures de limitation des émissions de bruit à envisager sont « *des prescriptions en matière de trafic ou d’exploitation*» au sens de l’art. 12 al. 1 let. c LPE.

Le Tribunal fédéral a aussi précisé « *que l’octroi d’allègements ayant pour conséquence d’exposer les riverains pour une durée indéterminée à un niveau de bruit dommageable pour la santé n’entre en ligne de compte que* *comme ultima ratio, lorsque toutes les autres mesures d’assainissement possibles et raisonnables ont été épuisées. Ainsi, selon le Tribunal fédéral, des allègements en cas d’assainissement ne doivent être octroyés qu’en tout dernier ressort*. »[[2]](#footnote-2)

L’AIG se réfère à l’ultima ratio de l’allègement en considérant que des restrictions d’exploitation ne sont pas envisageables (pièce 13 p. 1 §3).

3. Pour l’examen du rapport coût-utilité, l’Office fédéral de l’environnement (OFEV) a indiqué ceci, dans sa prise de position du 21.12.2009 relative à l’Aéroport:

« *Pour des installations publiques ou concessionnaires tel que l’est l’AIG, il s’agit de déterminer la mesure de la* ***prévention au moyen d’une pesée pondérée des intérêts publics et privés en présence.***

*Cette pesée des intérêts ne peut, en principe, être effectuée qu’en termes d’économie publique. En effet, en termes d’économie publiques, le caractère économiquement supportable ne dépend pas seulement des coûts et de l’utilité au sein d’une exploitation (coûts et utilités internes) mais également des coûts et de l’utilité qui incombent ou bénéficient aux tiers ou à la société dans son ensemble (coûts et utilité externe).* ***Une mesure de protection contre le bruit est en principe qualifiée de supportable si son utilité se révèle supérieure à ses coûts, les deux paramètres déterminés*** ***en termes d’économies publiques. »***

4. En l’occurrence, le dossier de l’AIG ne comporte aucune étude, ni une objective, ni même une savamment biaisée - relative aux intérêts publics et privés en présence, impactés par sa demande d’allègements pour la fixation du bruit admissible du trafic aérien. Ainsi l’Aéroport ne démontre en aucun cas que toutes les autres mesures d’assainissement possibles et raisonnables ont été épuisées.

5. Les **intérêts anéantis par les demandes d’allègements sont monumentaux**. L’Aéroport a mentionné le chiffre de 28 000 habitants vivant au-delà des valeurs limites d’immission et un territoire de plus de 30 km2. Avec un tel bassin de population impacté, les intérêts privés atteints relèvent aussi de l’intérêt public. Ces intérêts privés et publics sont notamment ceux qui suivent.

- La *protection de la santé et du bien-être de la population*. Le niveau des valeurs limites d’immission est en effet fixé dans le droit de l’environnement de manière à offrir cette protection aux citoyens (cf art 15 LPE).

- Le *caractère constructible des terrains* en zone à bâtir avec une affectation de logements situés dans la surface de 30 km2 au-delà des valeurs limites d’immission. En effet, le respect de ces valeurs est déterminant pour la délivrance des autorisations de construire (art. 22 LPE), en d’autres termes pour éviter une inconstructibilité d’une propriété.

À cet égard, la demande d’allègements pour la fixation du bruit admissible du trafic aérien a de nombreuses conséquences.

- Une diminution drastique de la valeur vénale des propriétés situées en zone villa puisque le prix au m2 d’un terrain constructible est de l’ordre de fr. 800.- à fr. 1200.- alors que le prix au m2 d’un terrain inconstructible est de l’ordre de fr. 8.- à fr. 50.-.

- Un risque de ruine ou de faillite de propriétaires, notamment des familles de la classe moyenne. En effet, à l’échéance des crédits hypothécaires, les banques procéderont à une nouvelle estimation de la valeur de gage et demanderont le remboursement de la partie du crédit qui ne correspond plus aux critères de financement posés par la FINMA. Et il sera alors impossible de revendre le bien immobilier au prix d’achat.

- Une diminution de 25% à 30% de la valeur de marché d’une propriété pour laquelle les droits à bâtir ont d’ores et déjà été totalement utilisé en raison de l’environnement bruyant.

- Une atteinte aux finances publiques par une diminution des rentrées fiscales pour les collectivités publiques. Tout d’abord, un appauvrissement massif des propriétaires fonciers de la rive droite va logiquement générer une diminution de l’impôt sur la fortune et de l’impôt immobilier complémentaire. Ensuite, il y aura aussi une diminution de l’impôt sur le revenu (ou bénéfice des personnes morales) issue de la réduction de la valeur locative ou des loyers encaissés pour les des propriétés soumises aux nuisances au-delà des valeurs limites d’immission.

- La politique publique de construction de logements puisque le plan directeur cantonal 2030 impose de réaliser en priorité des logements par une densification de la zone à bâtir actuelle et non par des déclassements de la zone agricole.

La courbe cible 2030 prévue dans le PSIA (p. 19, partie décisionnelle, p. 29, partie explicative) ne comporte pas un caractère contraignant. Par ailleurs, elle se réfère aux valeurs de planification qui ne jouent un rôle que pour la planification de nouvelles zones de développement, en général au détriment des zones villas. Toutefois, cette courbe cible 2030 n’est pas conçue pour réaliser au sein de la zone 5 (villas) des communes de la rive droite le potentiel constructible en matière de logements.

Ainsi, les conséquences pour des intérêts publics et privés de la perte des possibilités de construire issue du dépassement des valeurs limites d’immission inhérent à la demande d’allégements pour la fixation du bruit admissible du trafic aérien sont très importantes.

Il est ainsi impossible de fixer le niveau du bruit admissible (au sens de l’art. 37a OPB[[3]](#footnote-3)) au-delà des valeurs limites d’immission sans procéder à une démonstration radicale que le rapport coût-utilité en termes d’économies publiques est respecté.

6. De manière à définir des prescriptions de trafic et d’exploitation permettant une limitation des émissions de bruit (art. 12 al. 1 let. c LPE), il convient de procéder à un examen beaucoup plus fin, de manière à **définir et hiérarchiser les destinations et la fréquence de desserte au regard du rôle économique et social joué ainsi que pour la Genève internationale.**

L’intérêt économique de tous les vols n’est en effet pas équivalent. Permettre à des foules de passer le week-end dans différentes capitales européennes pour un prix inférieur à celui d’un billet de train relève principalement de l’intérêt privé des compagnies aériennes, mais a très peu de retombées économiques positives pour la région. Se contenter de répondre à la demande de trafic aérien comme le demande l’AIG n’est pas justifiable.

L’examen de plusieurs scenarios de réduction de fréquence et d’adaptations d’horaires tenant compte de l’importance des types de vols pour l’économie et la Genève internationale permettra de définir les modalités et l’ampleur de la limitation des émissions du bruit infligées aux populations concernées. En d’autres termes, de définir le nombre de personnes qui restent soumises à des niveaux de bruit supérieurs aux valeurs limites d’immission en fonction des tranches horaires de l’OPB.

Sans un tel examen, la définition du rapport coût-utilité en termes d’économies publiques ne peut pas être appréhendée de manière à trouver un équilibre entre l’importance de l’Aéroport -notamment pour l’économie et la Genève internationale et la nécessaire protection de la santé et du bien-être de la population- la diminution drastique de la valeur vénale des propriétés, l’atteinte aux finances publiques en résultant et la politique publique de construction de logements.

**Conclusion relative à la demande d’allégements pour la fixation du bruit admissible**

1. L’Aéroport essaye d’ancrer juridiquement avec sa demande d’allègements pour la fixation des immissions de bruit admissible au sens de l’art. 37a al. 1 OPB une situation issue d’une violation crasse pendant des années des valeurs limites d’immission qui doivent être respectées. Cette situation est le fruit d’une exploitation débridée et inconsciente au regard des enjeux environnementaux, de l’aménagement du territoire et de la santé des populations riveraines.

L’Aéroport justifie la fixation juridiquement contraignante d’un tel niveau en expliquant qu’ont été prévus des quotas de décollage après 22h, ainsi qu’une courbe cible 2030. Elle représente une diminution du niveau de bruit, souhaitable mais non contraignante (cf PSIA p. 19, partie décisionnelle, p. 29, partie explicative).

Soyons sérieux ! L’Aéroport se comporte comme un alcoolique chronique qui, après des années d’excès, explique que son taux d’alcoolémie de 1.5‰ est la référence, mais que, moyennant sa bonne volonté, et le remplacement le soir de quelques verres d’alcool par un quota des verres d’eau, il réussira à réduire son taux d’alcoolémie à 1 ‰. C’est en effet mieux, mais cela reste illégal de conduire ainsi.

L’Aéroport ne peut pas conduire son exploitation en entérinant un bruit admissible qui représente une fuite en avant, met en danger la santé de la population avoisinante et péjore gravement la possibilité de construire du logement sur une partie importante du territoire genevois. L’Aéroport a besoin d’une sérieuse cure de désintoxication de ses excès d’exploitation pour rentrer dans les normes.

2. Le principe reste que l’exploitation de l’Aéroport doit intervenir dans le respect des valeurs limites d’immissions en procédant à son assainissement. Le dossier soumis à enquête publique doit avant tout le démontrer.

L’Aéroport se réfère à un choix politique du Conseil fédéral à teneur duquel les aéroports nationaux doivent répondre à la demande de trafic aérien, peu importe les conséquences environnementales. Cela n’est pas soutenable !

Selon le Tribunal fédéral, des allègements en cas d’assainissement ne doivent être octroyés qu’en tout dernier ressort comme ultima ratio, lorsque toutes les autres mesures d’assainissement possibles et raisonnables ont été épuisées.

Des mesures d’assainissement possibles et raisonnables relèvent de l’établissement de prescriptions d’exploitation compatibles avec le principe de limitation des émissions issues d’une analyse fine du type de trafic (importance économique, pour la Genève international ou low cost), en particulier selon les tranches horaires.

Seul un tel examen du rapport coût-utilité en termes d’économies publiques permet de concilier le développement économique régional et national avec les exigences de la protection de l’environnement et de l’aménagement du territoire. Et de trouver un équilibre entre l’importance de l’Aéroport -notamment pour l’économie et la Genève internationale- et la nécessaire protection de la santé et du bien-être de la population, la diminution drastique de la valeur vénale des propriétés, l’atteinte aux finances publiques en résultant et la politique publique de construction de logements.

Dès lors, la demande de la Direction générale de l’Aéroport à être mise au bénéfice d’un allègement en application conjointe des articles 25 al. 3 LPE et 8 al. 2 OPB pour la fixation du nouveau bruit admissible à des valeurs supérieures aux valeurs limites d’immission (requête du 2 septembre 2019 ch. 4 p. 3) devra être rejetée, les conditions d’octroi des allègements n’étant pas remplies.

**Autres motifs généraux d’opposition**

Violation des principes d’information de la population et de transparence

L’objet d’une enquête publique est qu’un citoyen puisse aisément comprendre un projet, en déterminer les principaux enjeux et dans quelle mesures cela le concerne. En l’occurrence, le dossier soumis à enquête public est complexe, volumineux et ne permet pas à un citoyen de comprendre et déterminer l’enjeu réel de la requête, notamment qu’il s’agit de déterminer les conditions de l’assainissement de l’Aéroport.

A cet égard, les garanties minimales posées notamment par la convention d’Aahrus en particulier que le public dispose de suffisamment de temps pour comprendre et se préparer ne sont pas remplies.[[4]](#footnote-4) Il convient de rappeler que l’art. 10e LPE prévoit que « *les autorités renseignent le public de manière objective »* (al. 1)et que *« les services spécialisé conseillent les autorités et les particuliers* » (al. 3).

Inconsistance du rapport d’impact sur l’environnement (RIE)

Le rapport d’impact sur l’environnement (RIE) (p. 14) n’analyse aucun scénario de limitation des émissions « *par l’application des prescriptions en matière de trafic ou d’exploitation*. » (art. 12 al. 1 let. c LPE). En résumé, ce rapport d’impact sur l’environnement est vide de toute substance puisqu’il explique le contenu des autres pièces du dossier au lieu d’analyser la portée sur l’environnement.

Ce rapport est lacunaire et ne correspond pas aux exigences posées par le droit fédéral à ce sujet aux art. 10a et 10b LPE et dans l’OEIE[[5]](#footnote-5)

Respect des engagements climatiques de la Confédération, de développement durable et de limitation des pollutions atmosphériques

Le respect de ces différentes politiques publiques n’est pas mis en exergue d’une manière aisément compréhensible et convaincante. Il convient que les services spécialisés de la Confédération portent une attention particulière à ces questions.

Autres objets soumis à enquête publique

Il convient avant tout de définir le bruit admissible conformément aux valeurs limites d’immissions, puis de laisser à l’Aéroport une autonomie organisationnelle et une marge de manœuvre d’exploitation dans le cadre de cette enveloppe de bruit.

**Indemnisation des propriétaires lésés**

Il convient de mettre à la charge de l’Aéroport l’obligation d’indemniser tout propriétaire foncier subissant une diminution de plus de 10 % de la valeur de sa propriété en raison du dépassement des valeurs limites d’immissions pour les nuisances sonores générées par l’exploitation de l’Aéroport.

L’Aéroport ne doit pas faire supporter par des citoyens un tel dommage en procédant à une privatisation de ses charges d’exploitation. Le faire assumer une telle charge financière n’est pas seulement une question d’équité élémentaire envers les citoyens propriétaires de la rive droite, mais également un moyen fortement incitatif.

L’Aéroport est ainsi incité à ce que son exploitation

- soit respectueuse de la santé et du bien-être de la population ainsi que des exigences de la protection de l’environnement ;

- réduise ses effets néfastes sur l’aménagement du territoire et favorise la politique publique de construction de logements par la densification de la zone à bâtir actuelle,

- évite l’atteinte aux finances publiques résultant d’une diminution de la valeur vénale des propriétés générant une diminution de l’impôt sur la fortune, de l’impôt immobilier complémentaire, de l’impôt sur le revenu (ou bénéfice des personnes morales) issue de la réduction de la valeur locative ou des loyers encaissés.

**Conclusions prises envers l’Office fédéral de l’aviation civile (OFAC)**

- Refuser la fixation du nouveau bruit admissible.

- Refuser les allégements sollicités pour la fixation du nouveau bruit admissible.

- Admettre l’instauration de quotas pour les vols retardés au départ de Genève et décollant après 22 h, mais préciser qu’ils doivent être définis afin « de respecter les valeurs limites d’immission ».

- Refuser toute possibilité de planifier des vols après 23h, même pour des long-courriers.

- Refuser la possibilité de planifier 3 vols long-courriers entre 22 h et 23 h tant que les valeurs limites d’immission ne seront pas respectées pour cette tranche horaire et qu’une démonstration ne sera pas apportée de l’adéquation du rapport coût-utilité incluant toutes les politiques publiques.

- Refuser l’approbation des plans pour la construction d’une nouvelle sortie rapide pour la piste 04.

- Refuser l’approbation des plans pour la levée des restrictions à l’utilisation des postes de stationnement pour avions.

- Modifier le règlement d’exploitation pour y exclure tout mouvement d’avions entre 23h et 6h.

- Mettre à la charge de l’aéroport l’obligation d’indemniser tout propriétaire foncier subissant une diminution de plus de 10 % de la valeur de sa propriété en raison du dépassement des valeurs limites d’immissions pour les nuisances sonores générées par l’exploitation de l’Aéroport.

- Débouter l’Aéroport International de Genève de toute autre conclusion.

Nom + Signature

1. Favre, Les aspects spécifiques et la protection contre le bruit en matière d’assainissement in DEP (droit de l’environnement dans la pratique) 2003, p. 507 ss ; à ce sujet p. 522 [↑](#footnote-ref-1)
2. Octroi d’allègements uniquement en dernier ressort in VLP-ASPAN mai 2016 [↑](#footnote-ref-2)
3. Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) (RS 814.41) [↑](#footnote-ref-3)
4. Favre, la participation de la population en droit de l'environnement : un droit ? in Etudes en l'honneur du Professeur Tanquerel, Schulthess 2019 [↑](#footnote-ref-4)
5. Ordonnance relative à l’étude d’impact sur l’environnement (OEIE) RS 814.011 [↑](#footnote-ref-5)