



ASSOCIATION DES RIVERAINS DE L'AÉROPORT DE GENÈVE

PROJET DE PSIA, FICHE PAR INSTALLATION DE GENEVE

PRISE DE POSITION DE L'ARAG

Résumé

Ce projet de PSIA manque de clairvoyance. L'OFAC suit les chemins frayés au cours des «Trente glorieuses», qui sont maintenant dépassés et ne s'inscrivent pas dans la perspective d'un développement durable. Plusieurs des mesures proposées ignorent ou contredisent d'autres politiques fédérales. Dans un contexte environnemental et social de plus en plus précaire, il est urgent de mettre en oeuvre des mesures qui puissent vraiment nous aider à changer de cap.

REVENDICATIONS PRINCIPALES DE L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE L'AÉROPORT DE GENÈVE (ARAG)

GÉNÉRAL

- L'ARAG demande une refonte entière de la fiche Genève du PSIA, qui prenne en compte le travail compréhensif et soigneux de recherche entrepris par les différentes associations suisses et françaises en rédigeant leurs prises de position, et les nombreux avis personnels qui ont été transmis à l'OFAC.
- L'ARAG invite l'OFAC à lui communiquer les suites données à ses remarques et demandes.

CLIMAT

- L'ARAG demande un nouveau chapitre du PSIA sur le climat.
- L'ARAG demande à l'OFAC, en collaboration avec l'OFEV, de commander un calcul expert du rapport entre les émissions gaz à effet de serre (GES) et la vitesse de fonte des glaciers suisses et entre les émissions (GES) et la vitesse de fonte du pergélisol en Suisse, afin de prendre en compte les résultats dans le PSIA.

Décision 10

- L'ARAG demande que le PSIA mandate une réflexion sur la place de l'aéroport urbain de Genève dans la politique climatique du Canton, dans une perspective d'harmonisation avec la politique fédérale climatique et de respect des obligations internationales de la Suisse en ce qui concerne le climat.
- L'ARAG demande à l'OFAC de réviser, en collaboration avec l'OFEV, cette décision à la lumière des connaissances scientifiques en matière de pollution de l'air.

SANTÉ

- L'ARAG demande un nouveau chapitre du PSIA sur la santé.

Décision 2

- L'ARAG demande que l'OFAC, en collaboration avec l'OFSP, mène une étude pour analyser l'impact des nuisances sonores sur la population survolée, afin d'en prendre en compte les résultats dans le PSIA.

Décision 10

- L'ARAG demande que l'OFAC, en collaboration étroite avec l'OFEV et les autorités compétentes françaises, mène une étude sur l'impact des

émissions du trafic aérien sur la qualité de l'air de la région, et les conséquences d'une éventuelle détérioration de celle-ci sur la santé de la population survolée.

- L'ARAG demande que le PSIA mandate l'installation d'une ou plusieurs stations NABEL près de l'aéroport urbain de Genève afin de permettre un suivi correct des taux de polluants atmosphériques dans les communes concernées.
- L'ARAG demande que, en vertu du devoir constitutionnel de protection de la population, le PSIA mandate les autorités cantonales de prendre des actions efficaces dès que les stations NABEL ou autres dispositifs de surveillance montrent que les valeurs limites d'émissions nocives sont excédées.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- L'ARAG demande un nouveau chapitre du PSIA sur l'aménagement territorial.
- L'ARAG demande que, avant l'adoption du PSIA, une estimation quantitative de son impact sur le foncier soit faite et transmise aux collectivités publiques concernées.

BRUIT

Décision 2

- L'ARAG demande que l'aéroport ferme entre 22h et 6h afin de garantir le repos nocturne.

Décision 3

- L'ARAG demande à l'OFAC de commander à l'aéroport de Genève de nouvelles données de base pour le calcul des courbes de bruit, qui prennent en compte l'évolution récente dans le secteur de l'aviation.

- Sur cette base, l'ARAG demande un nouveau calcul des courbes de bruit par l'EMPA.

Décision 4

- L'ARAG demande que le paragraphe « *Les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et ne lient pas la Confédération.* » soit supprimé et remplacé par un texte qui reconnaît la responsabilité constitutionnelle de la Confédération de protéger la population, et la nécessité d'une collaboration étroite et effective entre Confédération et Canton pour atteindre cet objectif.

A. INTRODUCTION

1. L'ARAG adhère à la prise de position adoptée par la Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE) dont elle est membre. Nous développerons ici des aspects du projet de PSIA qui revêtent d'une importance particulière pour nos membres ou que la CARPE n'a pas traités en détail.

Processus de consultation

2. L'ARAG comprend l'ampleur de l'exercice de consultation au sujet du projet de PSIA pour Genève. Nous saluons l'esprit de coopération dont les fonctionnaires de l'OFAC ont fait preuve en bien voulant répondre aux questions de fond et de procédure que nous avons posées, et ce avec courtoisie et dans les meilleurs délais.
3. En ce qui concerne le processus en général, selon l'OFAC, «les autorités chargées de l'aménagement du territoire renseignent la population sur les plans dont la présente loi prévoit l'établissement, sur les objectifs qu'ils visent et sur le déroulement de la procédure. Elles veillent à ce que la population puisse participer de manière adéquate à l'établissement des plans.¹»
4. L'ARAG note que, strictement parlant, la population n'est pas «consultée». Le PSIA est présenté comme «Projet pour la consultation des autorités et l'information et participation de la population»². Néanmoins, dans tous les discours autour de la présentation du projet, cette «participation» est décrite comme une «consultation publique». Partant, nous y participons de bonne foi, en supposant que nos contributions à la relecture et amélioration du projet seront traitées par l'OFAC avec le même niveau d'engagement et sérieux que nous y avons investi.

B. OBSERVATIONS GENERALES

5. Le PSIA manque de clairvoyance. Dans ses recommandations au Conseil fédéral, l'OFAC suit aveuglement les chemins économiques destructeurs frayés au cours des «Trente glorieuses», qui sont maintenant totalement dépassés et, dans les contextes global et local actuels, ne s'inscrivent pas dans la perspective d'un développement durable. Encore pire, les mesures sont souvent en incohérence avec d'autres politiques fédérales, y compris la politique fédérale sur l'aviation.
6. L'ARAG pose les questions suivantes à l'OFAC:
 - La Confédération est-elle consciente des problèmes générés par l'aviation en tant que mode de transport de masse ? Cherche-t-elle de vraies solutions ?
 - La stratégie fédérale pour l'aviation nous mène-t-elle vers l'avenir que nous souhaitons pour nos enfants ?
 - Quel degré de coopération et de coordination existe-t-il entre les différents départements fédéraux concernés par le transport aérien ou ses impacts sur la population (p.ex., OFAC, OFEV, Office fédéral de la santé publique (OFSP), OFAG, Office fédéral du développement territorial (ARE)) ?
7. Dans l'ensemble l'ARAG est choquée par les lacunes de ce document si important pour l'avenir de notre région. Le fait que les thèmes du climat, de la santé et de l'aménagement territorial ne figurent pas parmi les propos de l'OFAC nous met mal à l'aise en nous amenant à mettre en question les motifs de ces omissions. En outre l'ARAG n'est pas convaincue que les pronostics fournis à l'EMPA par l'aéroport de Genève pour le calcul des

¹ <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/politique-aeronautique/plan-sectoriel-de-l-infrastructure-aeronautique--psia-/procedures-de-participation-publique.html>

² PSIA Genève, page de couverture.

courbes de bruit soient corrects ou suffisants. Enfin, l'ARAG trouve que la procédure de consultation ne s'est pas déroulée de façon satisfaisante.

Déficit démocratique

8. L'ARAG rejoint d'autres citoyens et associations en exprimant sa consternation face au déroulement peu démocratique de cet exercice. D'abord des délais très limités sont imposés. Les deux semaines comprenant les fêtes de Noël et de Nouvel An - quand beaucoup de familles sont occupées par des festivités ou absentes - et les semaines précédentes, sont une période d'intense activité scolaire et au travail. Le tout ne favorise pas un vrai engagement des citoyens. De plus, cette procédure ne laisse que peu de temps pour un vrai débat sur les enjeux. En somme, on est facilement mené à penser que la consultation, faite dans l'urgence, cherche à éviter une trop forte mobilisation de riverains, qui sont traités comme quantité négligeable.
9. Ceci est d'autant plus regrettable que le PSIA affectera pas moins de 120'000 personnes (soit environ 25% de la population du Canton de Genève), plus les env. 1'800 de la commune de Mies (VD), résidant dans des "communes avec exposition au bruit"³. Sans mentionner
 - les habitant.e.s qui seront compris.es dans les nouvelles courbes de bruit ;
 - ceux et celles qui sont affecté.e.s dans les faits par le bruit mais ignoré.e.s par les autorités car «en dehors» des zones de bruit formelles ;
 - les 493'706 habitant.e.s du Canton de Genève qui ne sauraient s'échapper de la pollution de l'air «excessive» «tolérée» en vertu du PSIA, qui ne sera pas limitée à la «proximité» de l'aéroport ; ni
 - les résident.e.s des communes françaises.

Déficit de fond

10. Il est à supposer que ce document représentera, après adoption par le Conseil fédéral, la distillation de la pensée fédérale en ce qui concerne le rôle et fonctionnement de l'aéroport de Genève. Cependant, comme mentionné ci-dessus, il y a d'importantes lacunes dans le projet de PSIA, notamment les aspects sociaux et environnementaux.
11. Il est opportun de rappeler la teneur du *Rapport fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse 2016*, qui traite de la «dimension écologique» dans les termes suivants⁴:

«Même si on enregistre ici ou là toujours des dépassements sensibles des valeurs limites, l'exposition au bruit a eu tendance à reculer au cours des dix dernières années, du moins dans la journée, puisque le nombre de mouvements n'a que légèrement progressé et que les progrès techniques diminuent les nuisances globales. Le repos nocturne reste garanti près des aéroports nationaux. Malgré cela, encore nombreux sont ceux qui se sentent atteints dans leur bien-être en raison du bruit du trafic aérien.

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.

[...]Des efforts sont [...] à consentir sous l'angle de la protection de l'environnement, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores aux abords des aéroports et en matière de réduction des rejets de CO₂ par le transport aérien afin d'en restreindre les effets nocifs.
12. Il convient de tenir à l'esprit ce texte, car il y a un décalage tout à fait inexplicable entre les deux documents. L'ARAG trouve que le PSIA ne suit la politique fédérale qu'en un seul de ces points, à savoir la prévision d'un accroissement des émissions de CO₂ du fait de la hausse du nombre de mouvements et du nombre de passagers. Même dans ce cas, il se

³ Chiffres 2016 de l'Office Cantonal de la Population et de la Migration (GE) 2017; et de Statistique Vaud, au 31 déc. 2016

⁴ Rapport fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse 2016 (FF 2016), p. 1707

trompe de cible, puisque le CO₂ n'est pas la plus pertinente des émissions dans le secteur de l'aviation.

13. Le développement planifié de notre aéroport urbain affectera non seulement les communes riveraines mais la région entière pendant au moins les deux décennies à venir. Toutefois il est évident que le DETEC n'a pas étudié les vrais coûts de l'aviation ni l'impact de celle-ci dans les zones avoisinantes, se concentrant plutôt sur les tant vantés bénéfices économiques de ce développement.
14. Le DETEC semble placer les intérêts des compagnies aériennes au-dessus de ceux des habitants de la région. En effet, le PSIA contient trois chapitres sur la «protection» dont aucun ne traite de la protection de la santé et du bien-être des êtres humains dont l'État est constitutionnellement responsable⁵, ni des enjeux climatiques, ni des impacts sur l'aménagement du territoire.
15. À l'avis de l'ARAG, cette déficience révèle, soit un manque notable de coordination entre les différents départements fédéraux, soit un refus par le DETEC de prendre dûment en compte les avis d'autres départements.
16. Dès lors, il paraît que les professionnels préfèrent laisser aux associations bénévoles de la société civile le soin d'attirer l'attention du Conseil fédéral sur les diverses études qui existent sur les problèmes générés par le trafic aérien, afin de mettre en lumière les vraies implications de la politique fédérale en matière de transport aérien.
17. Dans un contexte environnemental et social de plus en plus instable et précaire, il est urgent de débattre d'options qui puissent vraiment nous aider à changer de cap en réorientant le cadre administratif et politique du transport aérien vers une perspective plus durable.
18. Sans prendre position, l'ARAG souhaiterait attirer l'attention du Conseil fédéral sur quelques mesures mentionnées dans la littérature, et qu'il ne conviendrait pas de balayer sans autre:
 - une taxe sur le carburant identique à celle imposée aux transports routiers
 - une taxe sur les émissions polluantes ou autres nuisances
 - une taxe sur les billets d'avion, selon distance de trajet, ou le fret, selon poids
 - des surcharges progressives sur les billets des «frequent flyers»
 - le plafonnement des mouvements d'avions avec comme critère le respect des lois et d'autres stratégies pertinentes
 - des limites à la croissance du trafic aérien
 - des surcharges progressives de pollution sur les compagnies aériennes
 - des restrictions sur la publicité incitant à des activités susceptibles de nuire à l'environnement ou incompatibles avec le développement durable
19. **L'ARAG demande une refonte entière de la fiche Genève du PSIA, qui prenne en compte le travail compréhensif de recherche entrepris par les différentes associations suisses et françaises affectés, et les avis personnels qui ont été transmis à l'OFAC.**
20. **Etant donné le soin, l'énergie et le sérieux apportés à la rédaction de ces différents documents, l'ARAG invite l'OFAC à lui communiquer les suites données à ses remarques et demandes.**

C. DEFI CLIMATIQUE

21. Comme relevé par la CARPE, le climat est le non-dit principal du PSIA. Le défi le plus important jamais confronté par l'humanité est tout simplement ignoré par l'OFAC. Et ce malgré le fait que la Présidente de la Confédération pendant la période pertinente était

⁵ Selon l'art. 74 de la Constitution suisse, la Confédération veille à prévenir les atteintes nuisibles ou incommodes sur l'être humain et son environnement naturel.

également Ministre de l'environnement. Pour l'ARAG ceci est juste incompréhensible. Nos politiciens et politiciennes agissent-ils et elles dans l'intérêt des populations qui les ont élu.e.s ou dans les intérêts des multinationales de l'aéronautique, de leurs actionnaires et des marchés financiers ?

22. L'ARAG appuie la demande de la CARPE d'un nouveau chapitre du PSIA sur le climat. Celui-ci devrait reconnaître les problématiques développées à la suite⁶.

Contexte global

23. Le 24 octobre 2017 l'Organisation météorologique mondiale annonçait des niveaux records de CO₂ atmosphérique⁷.
24. De 1990 à 2010, les émissions mondiales de CO₂ ont augmenté de 25%, mais les émissions de CO₂ de l'aviation internationale de plus de 70%. En général, les émissions de l'aviation augmentent plus rapidement que celles des autres secteurs de l'économie. L'aviation internationale prévoit une croissance annuelle de 4,3% ces prochaines décennies, ce qui pourrait entraîner une hausse de 400 à 800 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur d'ici 2050. Ceci pendant que d'autres secteurs essaient, tant bien que mal, de limiter leurs émissions.
25. Mais le problème est encore pire, car il ne s'agit pas que du CO₂. Les «stratégies» climatiques du secteur de l'aviation omettent de dire que les émissions de CO₂ ne sont qu'une dimension de son impact climatique. Les avions émettent diverses autres substances en plus du CO₂, notamment les NO_x, chacune desquelles a un effet spécifique: certaines refroidissent mais la plupart réchauffent, et globalement ils amplifient l'impact climatique de l'aviation. En particulier, les NO_x génèrent de l'ozone, polluant très inquiétant pour la Suisse. La Confédération est bien consciente de ces faits⁸, mais le projet de PSIA n'en dit rien.
26. Les dernières études scientifiques estiment qu'en 2005 déjà, la contribution de l'aviation au changement climatique anthropique s'élevait à 5%⁹. Il conviendrait de compléter ce constat par une nouvelle étude, qui ne manquerait, nous en sommes certains, de montrer une contribution au moins égale.

Contexte suisse

27. Si au niveau global, un problème majeur est que chaque tonne de CO₂ émise provoque la fonte d'environ 3 m² de banquise arctique d'été, le même problème est visible au niveau local, sous forme de la fonte des glaciers et du pergélisol. La fonte des glaciers suisses est déjà bien documentée¹⁰, avec comme résultat des risques accrus pour la disponibilité de l'eau potable, la génération d'électricité, et l'agriculture. C'est la Présidente de la Confédération en personne qui a attiré l'attention du monde entier sur la gravité du problème pour la Suisse lors de la Conférence des Nations Unies sur le climat à Paris en novembre 2015¹¹.

⁶ Sauf indication contraire, les informations et statistiques présentées dans ce chapitre sont tirées de «The Illusion of Green Flying», Finance and Trade Watch, Vienne, Autriche, nov. 2017, http://www.ftwatch.at/flying_green/ (en anglais; version allemande [ici](#)).

⁷ <https://public.wmo.int/fr/medias/communiqu%C3%A9s-de-presse/la-teneur-moyenne-de-latmosph%C3%A8re-en-co2-atteint-400-parties-par-million>

⁸ «La combustion de carburants d'aviation ne produit pas seulement du CO₂ nocif pour le climat mais rejette également des substances polluantes dans les diverses couches de l'atmosphère. Au décollage et à l'atterrissage, les avions rejettent des oxydes d'azote (NO_x), des microparticules de suie, du monoxyde de carbone (CO), des hydrocarbures résiduels (HC) et des dioxydes de soufre (SO₂). Ces substances présentes dans la troposphère aux abords des aéroports nationaux ont un impact négatif sur la qualité de l'air environnant.» Rapport fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse 2016 (FF 2016), p. 1721

⁹ Fahey, D./ Lee, D. (2016): Aviation and Climate Change. A Scientific Perspective. In: CCLR 2, 97-104

¹⁰ À titre d'exemple, en 2014/2015, l'OFEV a documenté une perte de masse estimée à 1300 millions de mètres cubes de glace, soit une diminution de presque 2,5 % du volume total des glaciers existant encore actuellement. Même si ce bilan est en partie attribuable à la canicule de cette année-là, le bilan de masse des glaciers suisses se situe en 2014/2015 à un niveau similaire aux bilans également très négatifs des années 2006 et 2011 (OFEV, fiche du 26 novembre 2015, «Mesures de la fonte des glaciers en 2015», <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/42008.pdf>)

28. L'ARAG note qu'il a été possible de calculer le rapport (tonnes de CO₂/fonte de banquise), et en conclut qu'il devrait être possible de calculer le rapport entre les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la fonte des glaciers en Suisse ou entre les GES et la fonte du pergélisol en Suisse.

29. L'ARAG demande à l'OFAC, en collaboration avec l'OFEV, de commander un calcul expert du rapport entre les émissions GES et la vitesse de fonte des glaciers suisses et entre les émissions GES et la vitesse de fonte du pergélisol suisse, afin de prendre en compte les résultats dans le PSIA.

Décision 10 du PSIA : Protection de l'air

30. Au dernier alinéa de la décision 10, notre aéroport urbain est enjoint de respecter la politique climatique en ce qui concerne ses infrastructures. De tels efforts au sol seront dérisoires tant que les émissions du trafic aérien en tant que tel - secteur dont la croissance, selon l'IATA, ne doit pas connaître de limites - ne sont pas sujettes aux mêmes contraintes.

31. De toute manière l'aéroport urbain de Genève bénéficie d'un traitement spécial à cet égard. En premier lieu le Canton, selon le Plan Climat Cantonal (PCC) cherche une stabilisation des émissions de l'aéroport seulement au niveau de 2014 - objectif qualifié d'ailleurs d'«ambitieux» - alors que pour tout le reste du Canton l'objectif est une réduction des gaz à effet de serre de 40% par rapport à 1990. Deuxièmement, l'aéroport est censé être l'objet d'une délibération séparée «afin de concilier les intérêts environnementaux, sociaux et économiques» et n'est pas pour l'instant assujéti aux mêmes contraintes que toute les autres installations au niveau cantonal.¹² Les modalités de ce processus auraient dû être présentées dans le volet 2 du PCC. Toutefois, celui-ci, récemment publié (fin 2017), ne fait pas référence à une réflexion quelconque sur le développement de notre aéroport urbain dans la perspective climatique. La référence à la «politique climatique» dans le PSIA est donc vidée de substance et l'aéroport semblerait exempt de contraintes à cet égard.

32. Cette exception est un exemple de ce que les économistes appellent la «distorsion du marché» ou «concurrence déloyale», et dans tout autre contexte que l'aviation serait condamnée par les milieux financiers. A cela se rajoute d'ailleurs le fait que ce secteur jouit déjà de plusieurs subventions de facto, telles l'exemption fiscale du carburant et l'externalisation des coûts environnementaux et sociaux engendrés par ses activités. L'ARAG proteste ce traitement de faveur injustifiée, discriminatoire vis-à-vis d'autres infrastructures de transport collectif.

33. L'ARAG demande que le PSIA mandate une réflexion sur la place de l'aéroport urbain de Genève dans la politique climatique du Canton, dans une perspective d'harmonisation avec la politique fédérale climatique et de respect des obligations internationales de la Suisse en ce qui concerne le climat.

34. Dans sa politique aéronautique la Confédération laisse entendre que les innovations et progrès techniques vont réduire (sous-entendu : éliminer) les nuisances dues au trafic aérien. En ceci elle ne fait que reprendre le discours des lobbyistes du secteur de l'aviation même, repandu également dans les médias. Toutefois, dans son rôle protecteur¹³, l'État se doit d'évaluer minutieusement de tels pronostics, car ce discours, entendu depuis plusieurs décennies, a déjà montré ses limites et dans certains cas son inefficacité. En effet, en se basant sur des prédictions biaisées et lacunaires pour arriver à une «stratégie» de laisser-faire, la Confédération risque de nuire à la population au lieu de la protéger.

¹¹ «Climate change poses a significant threat to the welfare and health of all our societies and economies. The glaciers in Switzerland have lost over 12 percent of their volume since 1999. This will have a major impact on the seasonal availability of drinking water, and on agriculture and power generation. Furthermore, Switzerland is experiencing more frequent rock fall events and landslides which endanger our transport links and infrastructure in the mountains.» Simonetta Sommaruga, Présidente de la Confédération suisse, Conférence COP21 UNFCCC, Paris 2015. Source : <https://www.bafu.admin.ch/>

¹² Plan climat cantonal (2015), volet 1, Synthèse, pp. 4-5.

¹³ Voir note 3.

35. Une analyse des médias faite en 2016 a conclu que les promesses de l'aviation sont illusoires. Leur réalisation exigerait des bonds quantiques en technique : des avions électriques suffisamment performants, par exemple, ne seraient pas possible sans des systèmes hyperlégers de stockage d'énergie ou la supraconductivité. Le secteur lui-même commence à dire qu'il faudra compter au moins 25 ans pour cela. Quant aux gains d'efficacité prévus dans l'utilisation du kérosène, d'environ 1.5% par année, s'ils ne sont pas impossibles, de tels gains ont tendance à conduire à l'intensification de la production et de la croissance plutôt qu'à des bienfaits écologiques. C'est ce qu'on appelle l'«effet rebond», et, étant donné que le taux annuel de croissance du secteur est actuellement de 4.3%, les économies réalisées grâce aux gains d'efficacité seront nulles.
36. En attendant, il convient de rappeler que, dans le *Rapport fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse 2016*, document de référence du PSIA, la Confédération faisait déjà valoir que «les réacteurs d'avion doivent respecter les exigences définies et régulièrement revues à la hausse par l'OACI en matière d'émissions des substances polluantes (NOx, HC, CO) et ne doivent rejeter aucune trace visible de suie¹⁴.»
37. En outre, «les émissions de substances polluantes du trafic aérien, notamment les émissions de dioxydes d'azote (NOx) et de particules fines (PM) doivent encore diminuer¹⁵.»
- 38. L'ARAG demande à l'OFAC de réviser, en collaboration avec l'OFEV, la décision 10 du projet de PSIA à la lumière des connaissances scientifiques en matière de pollution de l'air. En particulier, elle demande que cette décision fasse preuve d'un effort spécifique pour résoudre le problème des «traces visibles de suie» qui se matérialisent quotidiennement sur des milliers de balcons et jardins appartenant aux résidents et résidentes du Canton.**

D. SANTE

- 39. L'ARAG demande un chapitre sur les impacts de l'aviation sur la santé.**

Décision 2: Conditions générales de l'exploitation

40. Il conviendrait d'analyser de plus près la référence aux articles 39 ss de l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA). Ceux-ci ne respectent pas les lignes directrices de l'OMS en ce qui concerne le sommeil réparateur.¹⁶ Celles-ci, établies avec la participation de la Suisse, préconisent 8 heures de tranquillité, surtout - si seulement pour les enfants - dans les premières heures de la nuit. Partant, un couvre-feu entre 22h et 6h sans vols serait recommandable.
- 41. L'ARAG demande que l'aéroport ferme entre 22h et 6h afin de garantir le repos nocturne adéquat.**
42. L'ARAG note aussi un décalage entre les dispositions de l'OFAC et les efforts de l'OFSP pour renforcer la prévention des maladies non transmissibles. Le risque à cet égard, notamment en ce qui concerne les conditions cardio-vasculaires, peut être aggravé par un manque de sommeil profond.
- 43. L'ARAG demande que l'OFAC, en collaboration avec l'OFSP, mène une étude pour analyser l'impact des nuisances sonores sur la population survolée, afin d'en prendre en compte les résultats dans le PSIA.**

¹⁴ Rapport fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse 2016, p. 1721

¹⁵ Ibid., p. 1722

¹⁶ Night Noise Guidelines for Europe, <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2009/night-noise-guidelines-for-europe>

44. Il conviendrait également que l'OFAC se coordonne avec l'OFEV et l'OFSP afin d'analyser l'impact de la pollution de l'air sur la santé. À cet égard nous attirons l'attention du Conseil fédéral sur une étude européenne sur la qualité de l'air et la santé, qui cite les communes de Genève et d'Anières pour illustrer le rapport entre les émissions de particules fines et la prévalence de toux nocturne chez les enfants ou l'affaiblissement de la capacité pulmonaire chez les adultes¹⁷. Connaissant ces rapports, dûment établis par des études scientifiques, il est irresponsable de permettre à l'aéroport urbain de Genève d'augmenter ses émissions nocives, et même d'en excéder les limites légales admises.
- 45. L'ARAG demande que l'OFAC, en collaboration étroite avec l'OFEV et l'OFSP, mène une étude sur l'impact des émissions du trafic aérien en tant que tel sur la qualité de l'air de la région, et les conséquences d'une éventuelle détérioration de celle-ci sur la santé de la population survolée. Les autorités compétentes françaises devraient y être associées, par exemple par le biais du Comité bilatéral de concertation sur les questions liées à l'environnement, récemment établi pour examiner de telles questions en relation à l'aéroport de Genève.**
46. Nous notons que, des 16 stations du Réseau national d'observation des polluants atmosphériques (NABEL) autour du pays, seulement une est située à proximité d'un aéroport (Sion).¹⁸ Cette petite installation aéroportuaire n'est pas représentative du volume de trafic aérien, et donc des émissions polluantes y associées, pour toute la Suisse.
47. Avant que la Confédération ne permette un dépassement des valeurs limites, tel que «toléré» par le PSIA, il est important qu'elle établisse la réalité de la situation autour des aéroports et se dote d'un dispositif de surveillance continue. L'installation de stations NABEL à proximité des grands aéroports suisses serait souhaitable.
- 48. L'ARAG demande que le PSIA mandate l'installation d'une ou plusieurs stations NABEL près de l'aéroport urbain de Genève afin de permettre un suivi correct des taux de polluants atmosphériques dans les communes concernées.**
- 49. L'ARAG demande que, en vertu du devoir constitutionnel de protection de la population, le PSIA mandate les autorités cantonales de prendre des actions efficaces dès que les stations NABEL montrent que les valeurs limites d'émissions nocives sont dépassées.**

E. AMENAGEMENT TERRITORIAL

50. L'ARAG s'étonne que le PSIA, instrument qui prime sur le Plan Directeur Cantonal 2030 (PDCn) de Genève, ne traite pas la question de l'aménagement territorial.
- 51. L'ARAG demande un nouveau chapitre du PSIA sur l'aménagement territorial.**
52. Il est impossible que le nouveau cadastre de bruit, qui sera basé sur les courbes de bruit établies dans le PSIA, soit plus restreint que celui actuellement en vigueur, lui basé sur des données vieilles de 16 ans. Cela signifiera que des milliers d'habitations vont tomber dans des zones de bruit et perdre énormément en valeur. Les personnes de revenus modestes qui ont investi toute ou une bonne partie de leurs épargnes dans leur résidence se verront dérobées de leur investissement.
53. Ce processus est déjà en cours et depuis plusieurs années on voit que, sans notification par le DALE, de nombreuses parcelles sont devenues inconstructibles diminuant ainsi la valeur foncière des propriétés privées.

¹⁷European Respiratory Society, «Qualité de l'air et santé», 2010, pp. 33-34

¹⁸OFEV (éd.) 2017 : La qualité de l'air en 2016. Résultats du Réseau national d'observation des polluants atmosphériques (NABEL). Office fédéral de l'environnement, Berne. État de l'environnement No 1723.

54. Une augmentation continue des nuisances aura donc une conséquence directe sur la valeur des biens immobiliers dans le Canton. Cela se traduira également, à terme, par des pertes fiscales pour les communes riveraines.
55. Les communes devront également repenser leur aménagement territorial en intégrant de nouvelles zones non constructibles.
56. La perte de terrains constructibles pour les entités publiques entravera leur développement notamment dans l'optique d'une diversification des types de logement et des équipements, en particulier pour les jeunes, qui ne pourront plus résider dans leur commune conduisant ainsi à un déséquilibre démographique.
57. Tout ceci entre en conflit avec le PDCn, qui prévoit une augmentation de 100'000 habitants d'ici 2030. Cette perte inexorable de zones constructibles réduira encore l'attractivité du Canton, détérioration qui, selon d'aucuns, est déjà en cours, en partie à cause de l'augmentation constante de l'activité de notre aéroport urbain.
58. En même temps l'expansion projetée de l'aéroport attirera encore plus de personnes vers le Canton. Où est-ce que la Confédération veut que le Canton les loge si cette même expansion affecte l'espace constructible? Où vont ces familles envoyer leurs enfants à l'école? Il existe déjà au moins une commune dont l'école primaire est menacée.
- 59. L'ARAG demande que, avant l'adoption du PSIA, une estimation quantitative de son impact sur le foncier soit faite et transmise aux collectivités publiques concernées.**

F. BRUIT

Décision 2: Conditions générales de l'exploitation

60. L'ARAG reste perplexe devant les déclarations contradictoires contenues dans les paragraphes 6, 7 et 8. D'une part «les émissions de bruit ... doivent être limitées à la source», d'autre part la Confédération veut étendre l'exploitation de l'aire Nord jusqu'à 24h (0h30 avec la demi-heure de grâce) et impose de nouveaux vols long-courriers entre 22h et 24h (0h30 avec la demi-heure de grâce), justement la tranche horaire qui garantit une perturbation maximale de la population survolée. Nous attirons l'attention du Conseil fédéral sur le fait que c'est le bruit nocturne qui est le plus nuisible, mettant en danger la santé des survolé.e.s.
61. L'ARAG renvoie à la politique fédérale : «Le repos nocturne reste garanti près des aéroports nationaux». «Repos nocturne» consistant, selon l'OMS, de huit heures de sommeil, la seule manière de réaliser cette disposition de la politique fédérale est d'imposer un couvre-feu entre 22h et 6h.
62. L'OFAC a beau assujettir ce nouveau trafic long-courrier à la condition d'utiliser uniquement les aéronefs «les plus performants au niveau acoustique», de tels avions ne peuvent par définition pas être autre que très bruyants. D'après le Service d'environnement et développement durable de l'aéroport de Genève, les avions gros-porteurs «sont caractérisés par un gabarit plus imposant (donc plus de bruit dû au frottement de l'air) et de ce fait ils sont équipés de moteurs plus puissants (donc plus bruyants)»¹⁹.
63. L'ARAG est fermement opposée à une augmentation du trafic pendant les heures de nuit, disposition qui entre autres va à l'encontre de la politique de la Confédération elle-même en ce qui concerne le repos nocturne des habitant.e.s.
- 64. L'ARAG demande que l'aéroport ferme entre 22h et 6h afin de garantir ce repos nocturne.**

¹⁹ Lettre datée du 24 nov. 2017 du Service d'environnement et développement durable de l'Aéroport de Genève en réponse à une plainte d'une riveraine de l'aéroport.

65. L'ARAG salue le souhait exprimé de vouloir «limiter préventivement l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement». Cependant, elle rejette l'insistance sur la viabilité économique comme critère principal pour la mise en œuvre de mesures opérationnelles de prévention. Les principes directeurs pour l'exploitation d'un aéroport au 21^{ème} siècle devraient inclure surtout le climat, mais aussi la santé et un aménagement réaliste du territoire. Cela dit, même en priorisant le critère économique, il est à noter que l'aéroport de Zurich applique depuis 2010 un couvre-feu et n'a pas fait faillite. Tout au contraire, en 2016 cet aéroport a fait état d'un bénéfice de CHF 248'018²⁰.
66. L'ARAG prend note de la précision fournie par les fonctionnaires de l'OFAC, en réponse à notre question, que le critère «les plus performants» est entendu par rapport au marché global d'avions et non seulement à la flotte d'une compagnie individuelle²¹. L'ARAG entend par ceci que, tant qu'une compagnie ne possède pas l'avion le plus performant sur le marché, elle n'aura pas droit à un créneau entre 22h et 24h.
- 67. Subsidiairement donc, si la Confédération persiste sur cette voie de croissance débridée et ne voit pas l'utilité de sauvegarder la santé physique et psychique de ses citoyens en imposant un couvre-feu, l'ARAG demande que les précisions susmentionnées (para. précédent) soient également intégrées dans le règlement d'exploitation.**
- 68. Au même titre, l'ARAG demande que ces limitations s'appliquent même en cas de retard, et qu'un vol planifié avant 22h mais en retard, et qui ne répond pas à ces critères, ne soit pas autorisé à décoller ou atterrir après 22h; ou, subsidiairement, que la compagnie opérant tel vol doive s'acquitter d'une amende vraiment dissuasive, calculée par rapport au nombre de minutes de retard encouru, et d'une taille conséquente.**

Décision 3 : Exposition au bruit

69. L'ARAG n'est pas convaincue de la fiabilité de la courbe de bruit pour 2019. Des événements récents qui pourraient affecter les niveaux de bruit n'ont sûrement pas été pris en compte, telles que:
- la conversion déjà entamée de la flotte de Swiss
 - le remplacement assez rapide des Jumbolinos par des avions moins bruyants
 - l'arrivée des A320 NEO
 - la série de faillites parmi les compagnies aériennes
70. Il incombe à l'OFAC de s'assurer que les données fournies par l'aéroport à l'EMPA pour le calcul des courbes soient réalistes et à jour. Cette évolution de la situation peut influencer sur les courbes de bruit. Le Conseil fédéral va se prononcer sur une proposition qui va déterminer le développement du Canton pendant au moins 20 ans - puisque le PSIA prime sur le Plan directeur cantonal 2030 : il lui faut un fondement sûr pour cette décision.
71. Si la courbe 2019 n'est déjà pas fiable, comment peut-on prévoir la situation d'ici 2030?
- 72. L'ARAG demande à l'OFAC de commander à l'aéroport de Genève de nouvelles données de base pour le calcul des courbes de bruit, qui prennent en compte l'évolution récente dans le secteur.**
- 73. Sur cette base, l'ARAG demande un nouveau calcul des courbes de bruit par l'EMPA.**

²⁰ Annual Report of Flughafen Zürich AG 2016, p. 6

²¹ Réponse aux questions posées par la CARPE, reçue le 13 décembre 2017.

Décision 4: Documentation de l'exposition au bruit

74. L'ARAG est choquée que l'OFAC propose au Conseil fédéral de se laver les mains du problème de bruit au niveau cantonal²². Alors que des courbes de bruit purement théoriques sont imposées à niveau fédéral sans prendre en compte leur impact sur la population survolée, ce serait donc au Canton seul de gérer cet impact réel.
75. Il ne s'agit pas que de «débats». Les cantons doivent faire face à des réalités imposées par la Confédération. L'augmentation du nombre de mouvements et l'expansion généralisée de l'aéroport urbain de Genève, mandatées par la Confédération, se heurtent au besoin de protéger la population survolée et à l'augmentation constante de celle-ci, qui seraient du ressort du Canton. La quadrature d'un cercle créé par la Confédération ne peut pas être la responsabilité du Canton seul.

76. L'ARAG demande que le paragraphe

«Les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et ne lient pas la Confédération»

soit supprimé et remplacé par un texte qui reconnaît la responsabilité constitutionnelle de la Confédération de protéger la population, et la nécessité d'une collaboration étroite et effective entre Confédération et Canton pour atteindre cet objectif.

²² PSIA, Décision 4, dernier paragraphe.