



Le Grand-Saconnex, le 29 décembre 2017

Office fédéral de l'aviation civile
Consultation PSIA
case postale
3003 Bern

Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéroportuaire (PSIA). Procédure de participation publique pour la fiche relative à l'aéroport de Genève

Mesdames, Messieurs,

Ce rapport PSIA, qui nous laisse pantois, soulève un lot de questions qui mériteraient de vraies réponses, concrètes et sans ambiguïtés.

- Comment les autorités peuvent-elles proposer autant d'approximations, sans offrir aucun cadre précis, aucun outil de mesures ? Comment osent-elles baser un rapport d'une telle importance sur des projections fumeuses ?
- Comment peut-on dessiner une courbe PSIA 2019 sur le même emplacement que celle de 2000 en s'appuyant sur une amélioration de la flotte aéronautique, alors que l'on sait que le trafic aérien a doublé depuis cette date et que la diminution du bruit des avions a majoritairement baissé entre 1960 et 2000 ?
- Comment est-il possible de considérer l'aéroport à la fois comme juge et partie, créateur du bruit qu'il calcule, modificateur de la norme en fonction de ses besoins ? Quelle cohérence et quelle validité doit-on attendre d'un plan qui propose des normes et, dans le même temps, envisage de les modifier, voire de les enfreindre, si les objectifs ne sont pas atteints ?
- Comment les autorités cantonales, sous couvert d'une situation de pénurie de logement, se permettent-elles d'amener la ville à côté de l'aéroport sans tenir compte de la santé publique de la population genevoise ? Comment justifier le développement de logements dans l'ensemble des zones proches de l'aéroport alors que l'on sait qu'elles sont bruyantes et polluées et qu'elles le seront bientôt davantage ? Comment ignorer les études montrant une augmentation du bruit par réverbération de 20 décibels en lien avec la construction d'immeubles dans ces zones, et qui ont été confirmées par des mesures ?
- Pourquoi autorise-t-on les constructions d'immeubles dans toutes ces zones sans avoir au préalable cadastré le bruit existant en le mesurant ? Pourquoi n'existe-t-il pas une obligation de mesurer en continu le bruit et la pollution autour de toute nouvelle construction à l'intérieur de toutes les courbes PSIA ? Comment accepter que l'alerte soit donnée au sujet de l'augmentation du bruit et de la pollution, mais que personne ne fasse le nécessaire pour éviter ce marasme et pour le combattre par des actions efficaces, réalistes et obligatoires ?
- Dans le fond, où est le rôle de contrôle de nos autorités fédérales qui laissent le canton et l'aéroport libres de faire ce qu'ils veulent, voire même qui les encouragent dans un développement effréné au détriment des 100'000 résidents et de leur santé ?

- Pourquoi A3S et toutes les associations de quartier du Grand-Saconnex et de Cointrin n'ont pas été invitées à la séance d'information organisée par l'OFAC, le Conseil d'Etat et l'AIG et destinée aux associations concernées par le PSIA ?
- Pourquoi lors de la séance d'information publique du 30 novembre les associations n'ont pas eu droit à la parole ?
- Pourquoi nulle part ne figure l'adresse à laquelle envoyer les observations sur le PSIA? Qu'est-ce qui justifie que cette consultation ait lieu pendant les fêtes de fin d'année lorsque les gens ont des préoccupations familiales ou sont en vacances? Doit-on y voir une manœuvre délibérée ?
- Comment trois à quatre ans de discussions sur un tel projet aboutissent à un document aussi peu précis, aussi peu contraignant, grosse coquille vide de sens et de contenu ?

Ce rapport PSIA provoque colère et dépit.

Mais de qui se moque-t-on ?

Devant un tel fatras d'âneries on ne peut que se demander si nos élus fédéraux et cantonaux n'ont pas perdu la tête.

Florilège de quelques-unes de ces perles, commentées à l'aune du bon sens :

« Avec cette courbe de bruit, qui traduit une diminution de l'exposition au bruit, une partie de la population de certains terrains devraient être libérés de la contrainte du bruit (p.15)¹. »

- Comme si une courbe de bruit, dont le calcul n'est basé sur aucune mesure scientifique mais uniquement sur la présomption de l'amélioration de la flotte, peut à elle seule définir l'évolution du bruit dans toute la région. Nous rappelons que plus de 19 communes genevoises seront touchées par l'augmentation considérable des nuisances, par l'autorisation, dès 2030, de 47 mouvements par heure (soit l'équivalent d'un atterrissage/décollage chaque minute et demie, sans interruption de 6 heures le matin à 24h00).

*« Il convient de limiter préventivement l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement selon les principes du droit de l'environnement. Les mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre **si tant est qu'elles soient économiquement supportables**. Concrètement, les émissions de bruit et de substances polluantes doivent être limitées à la source, ainsi qu'en optimisant les flux de trafic et les procédures d'exploitation, en instaurant des redevances incitant à exploiter des aéronefs plus silencieux et moins polluants. Sur le plan de l'infrastructure, les possibilités de progrès techniques doivent être mises en vigueur, dès qu'elles sont applicables (p.18). »*

- On considère la santé des riverains de l'aéroport comme dérisoire ; elle est bien entendu, et cela semble couler de source dans le PSIA, assujettie au développement économique. Peu importe dans le fond que les gens qui vivent et qui vivront aux abords de ces zones risquent leur peau, pourvu que cela rapporte de l'argent qui, entre nous, au vu des factures et des impôts que nous payons, ne nous enrichit pas vraiment.
- En outre, l'aéroport doit appliquer ces mesures et les contrôler, le laissant seul juge et maître de la situation. En démocratie - le sommes-nous encore ? - n'est-il pas du ressort des autorités de se préoccuper de la justesse des informations fournies quand elles touchent au bien-être de la population qui les a élues ? Ne faut-il pas, au vu de l'enjeu de santé publique, nommer des organes neutres et objectifs pour mesurer et veiller au respect des conditions de vie des riverains aéroportuaires ?

¹ Source <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/politique-aeronautique/plan-sectoriel-de-l-infrastructure-aeronautique--psia-/procedures-de-participation-publique.html> « Genève, projet Fiche par installation du 15.11.2017 »

Dans la même veine,

« S'il est établi ou anticipé que les immissions de bruit dépassent notablement et durablement (pendant au moins trois ans consécutifs) l'exposition au bruit admissible, l'autorité d'exécution fédérale, après consultation des cantons concernés, ordonne à l'exploitant de l'aéroport de prendre les mesures nécessaires pour que le cadre légal soit respecté (p.20). »

- Pendant trois ans les riverains pourraient devoir supporter des nuisances sonores intolérables et cela ne déboucherait que sur une remarque fédérale si peu contraignante. Bonjour la défense des intérêts publics !

« Au cas où ces mesures se révéleraient impraticables pour des questions d'ordre technique, opérationnel ou économique, l'exploitant proposera un nouveau bruit admissible (allègements) dans le cadre d'une procédure administrative en vertu de la loi sur l'aviation. Le bruit admissible doit se trouver à l'intérieur du cadre fixé dans la fiche PSIA (p.20). »

- Et si par malheur l'aéroport ne peut pas mettre en place des mesures pour limiter ce bruit, il pourrait de son propre chef définir un nouveau bruit admissible ; peu importe la population, pourvu que le développement économique aéroportuaire se poursuive. Quelle est encore cette administration qui ne tient nullement compte des parties prenantes ?

« Le canton de Genève peut – dans certains secteurs identifiés dans le plan directeur cantonal – se baser sur la courbe de bruit à long terme « 2030 » pour sa planification. La preuve d'une baisse du bruit devra être fournie lorsque le Conseil d'Etat approuve le PLQ. La loi de modification du plan de zone devra contenir les conditions correspondantes pour permettre l'adoption du plan d'affectation détaillé (PLQ) qui suivra. La tendance en matière de bruit au cours des trois années civiles précédant la décision d'adoption du PLQ est déterminante à ce propos. Pour qu'un PLQ puisse être adopté, l'exposition au bruit de la 3ème année du contrôle de l'exposition au bruit, correspondant à l'année précédant l'adoption du PLQ, devra être plus petite que l'exposition au bruit de la 1ère année du contrôle de l'exposition au bruit. Cette diminution de l'exposition au bruit devra se manifester spécifiquement sur le périmètre du PLQ voué au logement (p.19). »

- Le canton peut, dès à présent, à partir d'une notion arbitraire et hypothétique (qui offense le bon sens) "la courbe de bruit à long terme « 2030 »", s'arroger le droit de construire du logement dans une zone excessivement bruyante, alors même que l'on sait que non seulement le bruit ne va pas diminuer, mais encore que ces constructions vont, par réverbération, l'augmenter.
- En outre, il est question de calculer une tendance en matière de bruit au cours des trois années précédant l'adoption d'un PLQ. Sur quelles bases, par qui, à quels endroits ? L'on peut espérer qu'en ce début de vingt-et-unième siècle il existe des outils plus rationnels, plus précis et plus scientifiques qu'une « tendance » pour mesurer l'impact du bruit. De plus, à voir ce qui a été répondu aux nombreuses alertes lancées par l'ACO au sujet des risques encourus par la construction d'immeubles aux abords de l'aéroport,- réponse emplie de mauvaise foi « nous construisons d'abord et nous verrons après », alors qu'après il sera trop tard et que rien ne sera fait,- l'on ne peut que douter de l'honnêteté de nos autorités sur la question.
- Enfin, l'Etat n'est pas obligé de tenir compte de cela, s'il construit des bureaux, qui comme tout le monde le sait, ne sont pas nécessaires à Genève, mais conviennent aux projets juteux de promoteurs, voire de nos autorités (Genève vision). Nous avons un nombre effarant de bureaux vides ; rien que dans notre zone (Rte de Ferney et Av. Casaï), des surfaces commerciales attendent preneurs depuis plusieurs années. Si ces nouvelles constructions voient le jour, elles seront vides mais vont augmenter encore le bruit dans nos régions et les rendre invivables, poussant ceux qui le peuvent à abandonner la zone "sinistrée" et ceux qui ne le peuvent pas à vivre enfermés sans pouvoir utiliser leurs balcons ou les espaces verts, cela sans parler des préaux d'école.

«Les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et ne lient pas la Confédération (p.20). »

- L'ensemble des mesures et les courbes de bruit sont fixées par la Confédération. En cas de divergence entre ces courbes et les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition du bruit, cela servira à nourrir les débats au niveau cantonal, mais sans impacter les décisions de la Confédération. En d'autres termes, on nous annonce qu'à l'avenir nous aurons le droit de causer, de nous exprimer (encore heureux) mais en mode local ; c'est : « cause toujours, tu nous intéresses ».

Et pour finir, cerise sur le gâteau :

« L'aéroport de Genève doit pouvoir être développé pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable, même lorsque les dimensions économiques et sociales de la mobilité impliquent qu'aux environs de l'aéroport certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de manière significative dans la pollution atmosphérique (p.25). »

- A nouveau le développement économique de l'aéroport, que l'on est prêt à amplifier à tout prix en créant la demande, prime sur la santé de la population. Peu importe que les seuils de pollution soient dépassés, peu importe que l'on risque de nuire au bien-être physique des riverains, pourvu que l'aéroport grandisse. Genève la riche vaut bien quelques morts ou malades supplémentaires par-ci, par-là. Effets collatéraux; la vie humaine des malheureux riverains obligés de résider dans la zone sinistrée vaut si peu, n'est-ce pas ?

« Une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. A long terme, il y a lieu de veiller à ce que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air puissent être respectées moyennant l'application d'un plan de mesures de l'aéroport respectivement du canton (p.25). »

- De plus, on a le cynisme de nous présenter cette pollution excessive comme une situation inéluctable. A l'image de nos autorités qui nous rappellent sans cesse que nous n'avons pas de chance de nous trouver dans cette région, on nous présente une augmentation des pics de pollution comme une fatalité. Mais, à notre sens, si l'on est conscient d'un problème on fait en sorte de mettre en place des mesures fortes pour le régler, on n'annonce pas cela comme un état de fait et on n'ajoute pas par-dessus la densification comme facteur aggravant.
- Faut-il relever le peu d'inquiétude que cela soulève ? On nous annonce des pics de pollution supérieurs à ce qui est acceptable sans que rien ne soit prévu pour les atténuer. On utilise un « *il y a lieu* », un « *peuvent être respectées* », comme s'il s'agissait d'un désir ou d'un souhait, alors qu'il est question de la santé de la population qui vit sur le territoire genevois et donc suisse.

Les membres d'A3S constatent depuis un certain temps que leurs préoccupations rencontrent peu d'écho auprès des autorités cantonales, - c'est vrai on nous reçoit, on fait semblant de nous écouter, mais dans le fond personne ne nous entend. Sous couvert d'intérêts supérieurs de l'Etat (entendez argent investi et encaissé, projets déjà entérinés, apparence et enrichissement d'investisseurs), on relègue nos justes demandes aux oubliettes.

Toutefois, nous sommes sidérés de découvrir que même au niveau fédéral l'on ne tient pas compte de la réalité du terrain, que l'on met la santé et le bien-être de la population en péril, pour du profit et des raisons économiques.

Dès lors, A3S attend des autorités qu'elles revoient leur copie et modifient cet inconsistant PSIA en proposant au peuple une vraie étude cohérente reposant sur des mesures scientifiques de la pollution (sonore et de l'air) qui débouchent sur la mise en place d'une politique de développement maîtrisée et garante de la santé publique et de l'environnement.

A3S demande que les autorités nomment un organe de surveillance neutre et objectif doté de véritables outils de mesures pour contrôler l'évolution de la pollution (sonore et de l'air) dans ces zones en particulier celles comprises à l'intérieur de toutes les courbes PSIA et qui ait le pouvoir de s'opposer aux développements non conformes de ces espaces.

A3S requiert des autorités qu'elles empêchent le développement excessif de ces zones proches de l'aéroport lorsqu'elles occasionnent des risques pour la santé publique.

Nous demandons donc que les autorités assument enfin leurs responsabilités en mettant en place des mesures concrètes, efficaces et mesurables qui protègent vraiment la santé et le bien-être des personnes qu'elles gouvernent.

Nous vous remercions de l'attention que vous ne manquerez pas d'accorder à la présente, reflète de nos vives inquiétudes, et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Pour A3S
Patrick Canellini
Membre du comité

Copie :

Madame la conseillère fédérale Doris Leuthard, en charge du département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

Le DETEC

Le Conseil d'Etat du canton de Genève

Monsieur Antonio Hodgers, conseiller d'Etat en charge du département de l'aménagement, du logement et de l'énergie

M. Mauro Poggia, conseiller d'Etat en charge du département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé

Les députés du Grand Conseil de l'Etat de Genève

Le Conseil administratif de la ville du Grand-Saconnex

Les députés du Conseil municipal de la ville du Grand-Saconnex

Le Conseil administratif de la ville de Meyrin

Les députés du Conseil municipal de la ville de Meyrin

Les députés du Conseil national et du Conseil des Etats du canton de Genève

Les partis politiques

PIC-VERT, FLAG et les associations partenaires

La presse (La Tribune de Genève, Le Courrier, etc)

A³S : 12 chemin des Préjins
CH - 1218 Le Grand-Saconnex

+41 (0) 79 512 98 76
A3S@bluewin.ch

MEMBRE PIC-VERT :
geneve.assprop.ch

MEMBRE DES ASSOCIATIONS
DU GRAND-SACONNEX :
www.grand-saconnex.ch

MEMBRE FLAGS :
www.flags-geneva.org



Ville du
Grand-Saconnex



Fédération réunissant
Les Associations de quartier du
Grand-Saconnex

F.L.A.G.S