

Association Cointrin-Ouest (ACO)
23 chemin Joinville
1216 Cointrin

Recommandé

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

Genève le 28 décembre 2017

Concerne : [Plan sectoriel d'infrastructure aéronautique – Procédure de participation publique pour la fiche relative à l'aéroport de Genève](#)¹

Madame, Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir tenir compte des observations suivantes.

1. **L'avenir et la santé des habitants, comme les projets de constructions, ne doivent pas se baser sur des valeurs floues** tant dans leurs formes que dans leurs hypothétiques valeurs d'aboutissement (courbes PSIA à long terme «2030») car il n'est pas sûr que cette spéculation soit atteignable.

«(PSIA p19) 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.»

2. **La protection de la santé d'une population n'est pas garantie par le PSIA avec des principes non contraignants et empreints de bonnes intentions.** Il convient de définir des conditions cadres claires justifiant de pouvoir les réaliser. Laisser s'installer une nouvelle génération par le biais de projets de modifications de zone aux abords de l'aéroport promu à une extension équivaldrait, dans ces conditions, à s'octroyer le droit de sacrifier la santé des gens. **Il en va donc de l'avenir de plus de 100'000 personnes.**
3. **Les projets de MZ ne devraient être proposés à l'approbation du Grand Conseil genevois que sur la base de mesures objectives et vérifiées du bruit les affectant. Ceci afin d'éviter de dézoner des régions dont le devenir sera d'être inconstructibles et de s'en rendre compte que 11 ans après,** lors de la demande d'adoption des PLQ. En référence aux modalités citées dans le PSIA, un PLQ ne pourrait en effet être validé qu'à la condition indiquée:

«(PSIA p. 19) 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.»

Donc au délai de 4 ans pour valider les PLQ on doit ajouter un délai de 7 ans, pour attendre

¹ Le PSIA : <https://www.bazl.admin.ch/psia-participation>

qu'une diminution significative du bruit n'intervienne comme indiqué dans le [Projet de fiche PSIA Dossier questions-réponses p. 3/6](#)², ce qui nous donne bien 11 ans :

«Il faut s'attendre à une courte période d'augmentation de l'exposition au bruit ; cette dernière sera probablement à son maximum vers la fin de la décennie et correspondra à la courbe de bruit à moyen terme fixée dans la fiche PSIA. Il s'ensuivra une phase de stabilisation de plusieurs années suite à laquelle il est attendu, vers le milieu de la prochaine décennie, que l'exposition au bruit commence à diminuer pour s'orienter vers la courbe de bruit à long terme «2030 »»

En conclusion : Le fait d'adopter aujourd'hui des MZ conformément au PDCn 2015-2030 aura, selon notre association, des conséquences fâcheuses pour tous les acteurs concernés par lesdites MZ.

A savoir prioritairement :

- Les propriétaires en mal de vendre mais poussés à le faire.
- Les acquéreurs et leurs mandataires qui devront échafauder des projets complexes, et partant onéreux, peu propices à permettre une accessibilité des loyers au plus grand nombre.

Tout cela dans une perspective finale de PLQ irrecevables légalement à l'horizon 2030.

Cette situation, à notre avis inacceptable, devrait inciter à une révision du PDCn pour tenir compte de cette réalité objective. Si les MZ sont adoptées, elles entraîneront des ventes de propriétés et des frais d'architectes pour les PLQ qui risquent d'être, 11 ans après, bloqués par une réalité de bruit dépassant les normes décrites dans le PSIA. Les autorisations de construire des logements (autour de l'aéroport) ne pourront pas être délivrées pendant les 11 prochaines années. Elles risquent en plus d'être définitivement refusées si la diminution de bruit n'est pas atteinte dans les 3+1 ans qui suivent la demande d'autorisation. Nous réaffirmons que les MZ ne devraient donc pas être adoptées dans ces conditions car elles créeront des changements majeurs, sans réel fondement, de la valeur financière des régions concernées au détriment des futurs promoteurs et des propriétaires actuels et auront des incidences négatives sur les loyers des éventuelles futures constructions. Une telle manière de se projeter vers l'avenir n'est pas raisonnable.

4. Nous contestons les courbes PSIA qui correspondent aux courbes du cadastre de bruit ([Carte SITG de l'an 2000 de 6h à 22h](#))³. La courbe PSIA à moyen terme devrait s'écarter de la piste de 6dB car le nombre de vols a doublé depuis 2000 et va encore doubler d'ici 2030, or le bruit des avions n'a pas diminué de moitié entre l'an 2000 et maintenant et probablement pas avant 2050.
5. Nous ne comprenons pas le rétrécissement ni l'allongement des courbes de la carte 1 page 41 du document PSIA. Au contraire, l'accroissement du trafic aérien entre 2000 et 2017 ainsi que la projection d'accroissement sur 2030 devraient écarter les courbes de l'aéroport ou à la limite, rester identique si la diminution future du bruit des avions était confirmée (ce que par ailleurs nous mettons en doute au §8).
Il n'est pas vraisemblable que les courbes de limites maximales d'exposition au bruit se resserrent vers les flancs de l'aéroport où sont les habitations (Meyrin, Cointrin, Grand-Saconnex) et s'élargissent vers le lac où il n'y a pas d'habitation !
6. De plus la largeur (+2dB) des courbes de la carte 1 est propre à cacher les incertitudes et elle est trop faible pour contenir **toutes les autres courbes** comme le prétend le document PSIA:

² Projet de fiche PSIA Dossier questions-réponses :

<https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/50346.pdf>

³ Carte SITG de l'an 2000 de 6h à 22h :

https://www.etat.ge.ch/geoportail/pro/?mapresources=BRUIT_AIR

«(PSIA p28) Chacune de ces deux courbes représente toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immissions et d'alarme des DS II à IV).»

Les courbes (VP DS II) à (VA DS IV) sont comprises entre 57dB et 75dB soit **20dB de large**. Les courbes devraient donc avoir **1400m de large** et couvrir toute la largeur des zones à bâtir proches de l'AIG? **Que nous cache-t-on ?**

7. L'hypothèse d'un rétrécissement de ces courbes, sans réduire le trafic aérien, est illusoire car il faudrait d'abord que la probabilité d'une diminution du bruit des avions puisse être sérieusement envisagée.
8. Laurent Leylekian, expert-bruit à l'Onera, ingénieur en physique à Grenoble et docteur en sciences physiques des solides semble contredire cette diminution potentielle ([article de M. Patrick Déniel paru dans L'UsineNouvelle du 07/06/2013](#))⁴ :

«Laurent Leylekian - Les objectifs proposés en 2000 par l'Acare (Advisory Council for Aviation Research and innovation in Europe) et repris à son compte par la Commission visaient à réduire de 50 % le bruit perçu par appareil et par opération d'ici à 2020. En 2010, nous avons atteint les -25 % mais nous pensons qu'il sera difficile d'atteindre l'objectif fixé, et les industriels militent pour un report à 2035. Des objectifs plus ambitieux sont également proposés pour 2050.»

Lorsque des scientifiques donnent **un délai de près de 40 ans** pour espérer atteindre un changement notoire, cela signifie : **« nous avons atteint nos limites »**. Les avancées technologiques dans ce domaine ne sont pas pour notre génération.

9. Il nous semble donc que la courbe de bruit à long terme « 2030 » est une projection sans fondement sur laquelle il serait dangereux de se baser car il en va de la santé des jeunes familles de notre Canton que l'on va ainsi rapprocher de l'aéroport avec les graves inconvénients sanitaires que cela va engendrer.

Nous tenons en outre à vous faire part des remarques ci-dessous.

10. **Nous alertons, depuis plus d'une année, la Confédération, l'Etat et les communes voisines de l'aéroport du danger que le bruit des réverbérations va faire courir à la santé des gens**, ceci d'autant plus si de nouvelles densifications sont acceptées et conduisent à la construction de nouveaux immeubles, érigés aux abords de l'aéroport.
11. Jusqu'à maintenant le DETEC et le Conseil d'Etat de Genève nous affirment que :

«... la prise en compte des réflexions (multiples) sur les vastes périmètres considérés lors des calculs de la charge sonore moyenne aérienne selon annexe 5 OPB dépasse les capacités des logiciels actuels.»

Puisque *les calculs dépassent les capacités des logiciels actuels* nous devons impérativement mesurer et non calculer les effets des réverbérations pour appliquer un principe de précaution.

12. Nous avons proposé des mesures pour vérifier celles faites à l'aéroport de Schiphol d'Amsterdam montrant une amplification jusqu'à 20dB (100 fois plus de bruit).

⁴ Article de M. Patrick Déniel paru dans L'UsineNouvelle : <https://www.usinenouvelle.com/article/il-sera-difficile-d-atteindre-l-objectif-de-50-de-bruit-des-avions-percu-au-sol-d-ici-2020-selon-laurent-leylekian.N198664>

13. C'est par des calculs que des experts de l'état prétendent, maintenant, que si nous densifions dans les espaces bruyants proches de l'aéroport nous n'entendrons plus les avions mais le chant des oiseaux. Affirmation contredite par les mesures faites le 23 mai 2017 par ces mêmes experts.
14. **L'effet des réverbérations acoustiques des bâtiments n'est pas pris en compte par le PSIA** qui ne prend pas non plus en compte les bruits routiers et autres qui devraient s'ajouter sur le cadastre du bruit.
15. A titre d'exemple **les mesures**, prises au décollage d'un avion à l'Aéroport de Schiphol en 2016, **montrent une amplification du bruit d'un facteur 100 (20dB) provenant de la réverbération (écho) additionnelle sur des bâtiments sis à proximité.** Le PSIA élude ce fait important en ne se référant qu'à des valeurs prises en champ libre.
Explication : Lorsqu'un micro placé en champ libre, à 700m de la piste, mesure le bruit d'un avion au décollage, on observe tout d'abord un accroissement du bruit jusqu'à une certaine valeur de PIC (dépendant du type d'avion) suivie ensuite d'une diminution fixe de **10dB en 20 secondes** due à l'éloignement de l'avion. Cette diminution fixe, quel que soit le bruit propre de l'avion, est confirmée par l'EMPA. Le groupe de scientifiques avec lequel nous travaillons arrivent d'ailleurs à la même conclusion.
Or les mesures de Schiphol montrent une variation du bruit de 30dB (et non 10dB) en 20 secondes. Cette différence de 20dB entre les 30dB mesurés et les 10dB attendus en champ libre est donc imputable aux réverbérations (aux échos) des constructions voisines. Cela représente une augmentation de bruit d'un facteur 100.
Nous ne pouvons accepter un projet qui autorise l'accroissement du trafic aérien tout en se fondant sur des courbes de bruit ne reflétant pas la réalité sachant que les zones concernées seront densifiées. **C'est un cas de non-assistance à population en danger !**
16. Il faut aussi prendre en compte la valeur de **PIC** du bruit, et non pas seulement la charge sonore de bruit, car, les études de l'association [ADVOCNAR](#)⁵ en 2010 affirment qu'à amplitude égale, la valeur de PIC d'un bruit bref est plus dangereuse qu'un bruit continu. En 2011 L'OMS⁶, par sa directrice régionale européenne Mme [Zsuzsanna Jakab](#), déclare que «[La pollution sonore n'est pas seulement une nuisance environnementale mais aussi une menace pour la santé publique](#)⁷». En 2017, l'[OFEV](#)⁸ informe que : «[Le bruit stresse et rend malade. Des niveaux sonores élevés entraînent des lésions auditives irréversibles. Mais les sons indésirables de niveau plus bas ne sont pas inoffensifs non plus: ils peuvent porter atteinte au bien-être psychique et physique.](#)⁹»
17. Pour atteindre les objectifs d'augmentation du trafic aérien il faut cesser d'utiliser des arguments douteux et mettre en place une vraie politique de protection contre le bruit (comme le demande l'OMS). Cette dernière peut s'obtenir par calcul projeté du trafic aérien (comme ce qui est fait actuellement) **associé à des mesures servant à déterminer des coefficients**

⁵ ADVOCNAR ([Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes](#)) : http://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2016/03/Bruit-sant%C3%A9_extrait_vols_de_nuit_ADVOCNAR_2010.pdf

⁶ OMS ([Organisation Mondiale de la Santé](#)) : <http://www.euro.who.int/fr/about-us>

⁷ « La pollution sonore... » : <http://www.euro.who.int/fr/media-centre/sections/press-releases/2011/03/new-evidence-from-who-on-health-effects-of-traffic-related-noise-in-europe>

⁸ OFEV ([Office Fédéral de l'Environnement](#)) : <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home.html>

⁹ « Le bruit stresse et rend malade... » : <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/info-specialistes/effets-du-bruit/effets-du-bruit-sur-la-sante.html>

d'adaptation rendant compte de l'effet des réverbérations sur des bâtiments qui ne peuvent pas être calculés. **Ces coefficients d'adaptation devraient être introduits dans l'OPB** et pourraient alors servir à déterminer l'impact sonore que subiront les habitants afin d'autoriser ou non la construction dans les endroits à risques.

18. Dans le document PSIA il n'y a aucune définition des zones mixtes, la population n'est donc absolument pas protégée. Il n'y a même pas d'obligation de protection pour les nuisances sonores dans les préaux d'école ni dans les espaces verts des quartiers mixtes ! L'unique règle s'applique aux futurs bâtiments qui devront se conformer aux exigences acoustiques en vigueur mais sans réelles contraintes, comme nous le constatons sur les constructions qui se réalisent actuellement autour de l'aéroport. Les futurs habitants voudront assurément aussi pouvoir ouvrir leurs fenêtres et profiter de leurs balcons. Comment est-il possible d'ignorer ce principe de précaution élémentaire ? Il nous apparaît qu'il est de la responsabilité de l'Etat de vérifier que les constructions projetées respecteront les normes édictées en matière de bruit. Il n'est pas tolérable que les habitants subissent le bruit provoqué par les nouveaux bâtiments. Si, après construction, le bruit mesuré dépasse les limites, ne sera-t-il pas trop tard ? Les constructions neuves seront-elles rasées ?
19. Les calculs du bruit, fournis par l'aéroport, doivent être vérifiés par des mesures définies et effectuées par un organisme indépendant de l'aéroport et de l'Etat.
20. Que dire de la pollution de l'air qui dans 30 ans sera diminuée au centre-ville mais fortement augmentée autour de l'aéroport (voir les rapports de l'Etat de Genève) ? On va juste densifier le plus possible à cet endroit !
Le plan PSIA, §10 Protection de l'air, page 25, admet qu'il est possible de passer outre pour des raisons économiques. Invoquer simultanément la primauté de l'économie et la pérennité de l'agriculture dans un canton aussi exigu, se voulant devenir de surcroît une métropole, et s'imaginer parvenir à résoudre la quadrature du cercle est utopique. Gouverner ce n'est pas seulement prévoir mais aussi savoir faire des choix. Il n'est pas acceptable de les faire au détriment des plus démunis.
21. L'ACO est persuadée qu'augmenter la population près de l'aéroport conduira dans le futur à une restriction des heures d'ouverture de l'aéroport. La cité de Meyrin a obtenu, pour cette raison, dans les années 1960, la fermeture de l'aéroport la nuit.
Comme il apparaît peu vraisemblable que les activités aéronautiques soient volontairement limitées à l'avenir, il importe au moins de ne plus densifier dans son environnement proche afin de construire des nouveaux logements car l'endroit ne s'y prête déjà plus.

En conclusion.

L'ACO pense qu'il ne faut pas laisser Genève être la seule ville européenne qui se rapproche sciemment des nuisances de son aéroport et qui expose ainsi la santé de sa population !

L'ACO regrette ainsi que les autres associations de quartier de Cointrin (commune de Meyrin) ainsi que celles du Grand-Saconnex n'aient été invitées à la séance d'information organisée par l'OFAC, le Conseil d'Etat et l'AIG et destinée aux associations concernées, elle ne comprend pas la position prise lors de la séance d'information publique organisée le 30 novembre dernier où les associations n'ont pas eu droit à la parole ! Pourquoi ne pas vouloir nous entendre ? Les officiels ont-ils peur de nos questions ?

Dès lors, l'ACO attend des autorités qu'elles revoient leur copie et modifient le PSIA en proposant au peuple une étude cohérente reposant non pas uniquement sur des calculs mais sur des mesures effectives 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.

L'ACO 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.

L'ACO demande de prendre aussi en compte la valeur de PIC du bruit, et non pas seulement la charge sonore de bruit.

L'ACO demande d'associer aux calculs des courbes OPB des coefficients d'adaptation mesurés pour prendre en compte la réverbération des bâtiments (voir §17) afin d'autoriser ou non la construction dans les endroits à risques.

L'ACO demande une assistance particulière à la population habitant aux abords de l'aéroport car à la lumière des études des réverbérations sur les bâtiments, cette population est en danger !

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

Nous nous tenons à votre disposition pour toutes informations supplémentaires.

Nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien accorder à la présente, elle est le reflet de notre vive émotion et de nos craintes.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Serge Reynaud
Président de l'ACO
23 chemin Joinville
1216 Cointrin Genève
Tél. +4176 616 38 31

Copie :

Madame la conseillère fédérale Doris Leuthard
Nos conseillers d'Etat du Canton de Genève
Députés au Grand-Conseil
Conseillers administratifs de la commune de Meyrin et du Grand-Saconnex
Conseil municipal de Meyrin et du Grand-Saconnex
Communes de Versoix, Vernier, Chancy
Collex-Bossy, Bellevue, Genthod, Satigny, Bernex, Avully

Lisa Mazzone et députés Genevois à Bern
Aux différents partis dont les Verts
DETEC
EMPA
FLAGS
Associations partenaires, A3S, Pic-Vert, ARAG, CARPE ?
La Presse

Références aux documents officiels:

- 1) PSIA: [Genève, projet Fiche par installation du 15.11.2017 \(PDF, 4 MB, 15.11.2017\) :](https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/fr/dokumente/Politik/Sachplan_Infrastruktur_der_Luftfahrt/Mitwirkungen_SIL/geneve-projet-fiche-par-installation-du-15112017.pdf.download.pdf/geneve-projet-fiche-par-installation-du-15112017.pdf)
https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/fr/dokumente/Politik/Sachplan_Infrastruktur_der_Luftfahrt/Mitwirkungen_SIL/geneve-projet-fiche-par-installation-du-15112017.pdf.download.pdf/geneve-projet-fiche-par-installation-du-15112017.pdf
- 2) PDCn 2030: [Plan directeur cantonal 2030 - 1re mise à jour | République et canton de Genève :](https://www.ge.ch/document/plan-directeur-cantonal-2030-1re-mise-jour)
<https://www.ge.ch/document/plan-directeur-cantonal-2030-1re-mise-jour>
- 3) OFEV: [Effets du bruit sur la santé :](https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/info-specialistes/effets-du-bruit/effets-du-bruit-sur-la-sante.html)
<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/info-specialistes/effets-du-bruit/effets-du-bruit-sur-la-sante.html>
- 4) [Carte SITG de l'an 2000 de 6h à 22h :](https://www.etat.ge.ch/geoportail/pro/?mapresources=BRUIT_AIR)
https://www.etat.ge.ch/geoportail/pro/?mapresources=BRUIT_AIR