

A F R A G

Association loi 1901

Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève
Président M. Georges RYSER
30 Allée de Rive
74140 NERNIER

Office Fédéral de l'Aviation Civile
Consultation PSIA
Case Postale
3003 BERN

Nernier, le 4 janvier 2018

Concerne : Consultation PSIA relatif à l'aéroport de Genève

Madame, Monsieur,

L'AFRAG (Association française des riverains de l'aéroport de Genève), association conforme au droit français et dont la personnalité juridique a été reconnue par le Tribunal Administratif Fédéral le 5 août 2015, donne par la présente ses conclusions sur le PSIA proposé.

Préambule.

Alors que le Canton de Genève n'a que 4 km de frontière avec le reste de la Suisse, il en possède 150 km avec la France. Ceci montre l'impact du trafic aérien sur les Communes riveraines françaises. Et pourtant, ces dernières, particulièrement celles de Haute-Savoie, n'ont jamais été consultées sur les conséquences qu'elles allaient devoir subir de la part de l'activité de l'aéroport de Genève depuis que celui-ci existe et malgré les traités de 1956 et de 2001.

Quatorze communes françaises et l'AFRAG ont recouru en 2001 contre le renouvellement de la concession d'exploitation de l'aéroport de Genève, accordée pour 50 ans, et son règlement d'exploitation. La commission de recours du DETEC a reconnu en 2006 trois problèmes appelés ensuite CRINEN I pour les horaires nocturnes, CRINEN II pour la trajectoire Konil et CRINEN III pour la trajectoire d'approche coudée en piste 23 sur le milieu du petit lac. Ces problèmes n'ont toujours pas été réglés à la satisfaction des riverains et n'ont fait que s'aggraver avec la croissance du trafic aérien. Le PSIA proposé ne fait que confirmer le règlement d'exploitation de 2000, toujours d'actualité, et un accroissement à tout prix du trafic, malgré les recours de 2001.

L'OFAC, le 18 septembre 2012, a suspendu la procédure de décision sur les vols de nuit (CRINEN I) en prétextant qu'une décision n'était pas possible sans l'adoption préalable du PSIA. Sauf qu'une décision sur CRINEN I est susceptible de recours, mais pas le PSIA. L'OFAC est à la manœuvre dans les deux cas et se trouve en situation de juge et

partie. Est-ce légal ? Ce tour de passe-passe lui permet de se débarrasser d'un problème lancinant et démontre bien son absence de considération pour les riverains.

Le PSIA proposé semble déconnecté de la réalité et ignorer que l'industrie aéroportuaire est l'une des plus sale qui soit, et ainsi méconnaît ou banalise les impacts sur la santé, le sommeil, et le climat. Nulle part sont mentionnés les traités internationaux auxquels la Suisse a adhéré, concernant le climat et la qualité de l'air, ni les directives françaises et suisses sur le sujet, et qui sont contraignantes quant à la diminution des rejets.

Le PSIA avalise le calcul du bruit établi par le lobby aérien, et non la mesure réelle de celui-ci. C'est un scandale de plus et une tromperie créée à dessein pour banaliser le bruit réel ressenti par l'oreille humaine, qui n'entend pas un Leq ou un Lden.

Lorsque le PSIA parle de développement durable, il ne s'intéresse qu'à la part économique alors que les volets environnement et social-santé ont pourtant chacun autant d'importance. Il n'est aussi pas très compliqué de comprendre que plus il y aura de trafic aérien et plus il y aura de bruit, de pollution et de réchauffement climatique et qu'il n'est pas possible de réduire les uns sans réduire les autres.

En conséquence, le PSIA devrait parler de décroissance durable et l'aménager plutôt que de développement à tous crins.

Climat

Il n'y a aucune rubrique ou paragraphe sur ce sujet dans le PSIA proposé, alors que le réchauffement climatique est une préoccupation majeure pour la planète. Les traités signés par la Suisse exigent que les émissions de gaz à effet de serre soient réduites, alors que la consommation de kérosène de l'aéroport ne fait que croître.

L'AFRAG demande un chapitre sur le climat dans la fiche PSIA expliquant comment l'aéroport de Genève va pouvoir respecter les objectifs de l'accord de Paris et quelles seront les pénalités s'il n'y parvient pas.

Santé

Le bruit et la pollution de l'air générés par l'activité de l'aéroport de Genève sont une menace pour la santé.

Le bruit rend fou, rend malade et perturbe le sommeil, documenté par de multiples études médicales qu'on ne peut pas ignorer.

L'OMS recommande 8 heures de sommeil par nuit pour un adulte et davantage pour les enfants. Il n'est pas acceptable d'ignorer cette recommandation pour le seul profit des compagnies aériennes.

Les NOx, les hydrocarbures imbrûlés, les PM10 et PM2,5, distribués largement à toutes les altitudes tuent et rendent malades, également documenté médicalement.

L'AFRAG demande que le PSIA traite du problème de santé et démontre comment le développement de l'activité aéroportuaire est compatible avec la protection de la santé de la population.

Aménagement du territoire

L'AFRAG demande que le PSIA indique les implications auxquelles les Communes françaises devraient s'attendre sur la valeur foncière des biens, en cas de développement continu de l'activité de l'aéroport de Genève.

Commentaire sur les décisions du PSIA

1.1 Rôle et fonction de l'installation.

Il y a ambiguïté dans la signification des phrases entre d'une part « l'aéroport doit répondre à la demande du trafic aérien » et d'autre part « doit répondre aux nécessités régionales ». Soit l'aéroport répond à la demande des compagnies aériennes, soit il répond à ce que souhaite la population (qui n'a jamais été consultée).

Ce qui est sûr, c'est qu'aucune entreprise romande, ni aucune organisation onusienne n'a exigé que l'aéroport soit ouvert entre 22h et 06h.

L'AFRAG demande que la « nécessité régionale » soit choisie à la place de la « demande du trafic aérien ».

1.2 Développement durable

L'AFRAG demande que l'équilibre des trois piliers du développement durable (social-santé, environnement et économie) soient précisés et respectés de façon contraignante dans le PSIA.

Chapitre 2 : condition générale de l'exploitation

2.1 Cadre d'exploitation

L'AFRAG conteste, comme en 2001, la poursuite du cadre actuel précisé dans le règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève.

L'AFRAG demande que la fiche PSIA stipule que le règlement d'exploitation de l'aéroport sera modifié dès l'adoption de la fiche.

2.2 Huit heures de sommeil

L'article 39 Ss de l'OSIA ne garantissant que 4h30 de sommeil sans bruit aérien est complètement dépassé par les recommandations officielles tant nationales qu'internationales, et ne peut pas servir de base pour le PSIA.

Il y a déjà une inégalité de traitement anticonstitutionnelle concernant les horaires d'exploitation entre les populations riveraines de Zürich et celles de Genève, qui devrait être corrigée. Mais, il y a plus à dire encore, puisque l'OMS recommande un minimum de 8 heures de sommeil. Que le principe « Safety first » soit appliqué à la santé des riverains

L'AFRAG demande que soit garanti dans le PSIA les 8 heures de sommeil et que l'horaire d'exploitation de l'aéroport soit adapté en conséquence.

2.5 Mouvements

La fiche PSIA fixe un objectif de 47 mouvements par heure à l'horizon 2030. Ceci est contradictoire avec la volonté annoncée de vouloir limiter les nuisances. Cet objectif, de plus, ne fait pas de différence entre les mouvements diurnes et nocturnes.

De ce fait, l'AFRAG demande le retrait de cet objectif et le maintien d'une cadence maximale de 40 mouvements par heure tant qu'une technologie permettant le séquençage des avions avec des trajectoires passant en tout temps par le milieu du petit lac ne soit pas appliquée. Elle demande l'interdiction de tout mouvement planifié entre 22h et 06h.

2.6 Optimisation des procédures

Il est mentionné au 5^e paragraphe que des « optimisations de procédures existantes sont envisageables ». C'est une terminologie des plus floue et de plus non contraignante.

L'AFRAG demande de remplacer le 5^e paragraphe en y incluant que dès que les méthodes GBAS seront règlementées par l'OIAC, la procédure d'approche en piste 23 sera déplacée vers le milieu du petit lac, et qu'entretemps la méthode RADAR l'autorise. Les décollages par vent du Nord passent par le milieu du lac.

Chapitre 3 : Exposition au bruit

3.1 Méthode de calcul des courbes de bruit

La méthode utilisée pour établir les courbes de bruit (p.27 de la fiche PSIA) ne permet pas de représenter la réalité du bruit ressenti sur le terrain, alors que la technologie actuelle le permettrait.

L'AFRAG demande une révision de la méthode de calcul et ensuite une réévaluation actualisée des courbes de bruit.

Chapitre 10 : protection de l'air

10.1 Droit de polluer

Le paragraphe 1 autorise l'aéroport à polluer sans limite, malgré la volonté de vouloir respecter le développement durable.

Au 2^e paragraphe, il est même écrit qu'une pollution de l'air excessive à moyen terme est tolérable. Mais où va-t-on ? Où sont les exigences, les contraintes décrites dans les réglementations sur la pollution atmosphérique et la protection de l'environnement ?

L'AFRAG demande une réécriture de ces paragraphes précisant en détail les polluants et la façon contraignante de les contrôler, comme aussi les pénalités encourues en cas de dépassement des limites.

Conclusion

L'AFRAG ne peut pas accepter le PSIA en l'état et tant que celui-ci ne comprendra pas les deux points ci-dessous :

- 1. un couvre-feu aérien nocturne sera instauré entre 22h et 06h, sauf exception sanitaire ou diplomatique, garantissant 8h de sommeil la nuit toute l'année.**
- 2. une modification dans les délais les plus courts de la procédure d'approche en piste 23 afin d'éviter le survol du Bas-Chablais.**

Veillez bien vouloir accepter, Madame, Monsieur, l'expression de notre haute considération.

Georges Ryser, AFRAG

P.S. Suggestion

L'AFRAG propose que Skyguide soit l'organisme responsable pour évaluer les technologies à disposition permettant de réduire les nuisances physico-chimiques et pour établir un rapport annuel sur ce sujet. Si des technologies innovantes existent mais ne sont pas appliquées à Genève, ce choix devra être justifié dans ce rapport. La décision de Skyguide sera opposable. Si des optimisations de procédures sont mises en place, l'impact de ces modifications, en terme de sécurité et d'environnement, sera évalué dans le cadre de la procédure administrative déterminante, qui pourra faire l'objet d'un recours. Si ce rapport ne peut pas être produit annuellement par Skyguide, un expert indépendant sera nommé en remplacement.