



Le Président : Arnold Blättler, 11, ch des Douves, 1290 Versoix

**Office fédéral de l'aviation civile
OFAC
Case postale**

3003 Berne

Versoix, le 03 janvier 2018. AB/cm

**Objet : PSIA – Plan sectoriel d'infrastructure aéronautique pour l'aéroport de Genève
Consultation**

Madame, Monsieur,

L'Association des intérêts de Richelien – La Bâtie est une association des habitants des deux hameaux de Richelien (Ville de Versoix) et La Bâtie (Commune de Collex-Bossy) qui sont situés à environ 2 km de la piste principale de l'Aéroport de Genève.

Ayant appris que la consultation mise en place par vos services concernant le « Plan sectoriel d'infrastructure pour l'aéroport de Genève » se clôturera le 8 janvier 2018, le comité de notre association est heureux de vous présenter ses commentaires et réflexions concernant ce document et les plans et prévisions envisagés dans celui-ci.

a) Commentaires d'ordre général

1. Ce plan ne tient pas suffisamment compte du fait que l'aéroport de Genève se trouve dans une zone urbaine densément peuplée.
2. Ce plan n'intègre pas suffisamment les éléments des Accords de Paris concernant la lutte contre le réchauffement climatique, Accords signés et ratifiés par la Suisse après l'établissement de ce plan.
3. Ce plan est peu créatif et n'explore pas suffisamment les développements techniques et démographiques probables dans les prochains vingt ou trente années. Il représente d'une certaine manière à peu près le même concept que nous avons déjà connu dans les années 1980 du siècle passé. La croissance quantitative semble être le seul objectif !
4. Ce plan dépasse en quelque sorte le mandat de l'OFAC qui « doit répondre aux besoins du trafic aérien ». Le PSIA se lit pourtant comme un document à vocation de stimuler la demande de trafic aérien. Le chiffre de 25 millions de passagers est traité comme un acquis, comme si rien ne pourrait être entrepris pour freiner la croissance du trafic aérien.
5. Ce plan ne prend pas vraiment en compte les impacts du trafic aérien à Genève sur la santé de la population, en général, et plus particulièrement des riverains de l'aéroport.
6. Aucune proposition est faite pour **compenser** si ce n'est que partiellement l'augmentation des nuisances implicites à ce plan.

b) Propositions concrètes

1. Faire une étude complémentaire pour définir **un cadre plus clair et objectif** pour un aéroport situé en zone urbaine : volume de trafic, limites des nuisances, compensation pour les riverains, mobilité pour l'accès etc. Est-ce que plus de places de parking pour les voitures et l'élargissement de l'autoroute sont-ils la seule réponse aux problèmes de la mobilité ?
2. Vérifier si le plan proposé est compatible avec les objectifs des Accords de Paris, qui ont été ratifiés après l'élaboration du PSIA.
3. Mieux étudier le phénomène de la croissance du nombre des passagers de l'aéroport de Genève. Est-ce que la croissance est surtout liée aux prix bas pratiqués (vols low-cost, taxes aéroportuaires basses) ou à des besoins réels ? Est-ce que la coordination entre aéroports est suffisante ? Pourquoi un skieur britannique qui va skier dans les Alpes françaises doit-il atterrir à Genève au lieu à Lyon, aéroport sous-exploité ?
4. Le PSIA devrait également contenir des éléments qui pourrait freiner la croissance du trafic aérien à l'aéroport de Genève. C'est une illusion dangereuse de croire que la croissance puisse être sans limites en zones urbaines !
5. Le PSIA doit mieux intégrer des enseignements des études environnementales concernant le trafic aérien : bruit, pollution aux hydrocarbures et aux particules fines, valeur des biens immobilier et compensation des éventuelles baisses de valeur, etc.
6. Il est proposé dans le PSIA de passer d'un intervalle de 2 minutes entre mouvements aériens à un intervalle d'environ 80 secondes. Ceci représente un gain de productivité considérable d'environ 30 %. Il serait dès lors judiciable de **compenser** une partie de ce gain par une période plus courte d'exploitation de l'aéroport par jour. Par exemple, pourquoi le trafic aérien commence toujours encore à 6h le matin, bien que 85 % de la population dort encore à cet heure ? Lorsque la majorité de la population travaillaient dans les secteurs de l'agriculture et de l'industrie au siècle passée, il était normal de commencer le travail à 6 ou 7 h le matin. Aujourd'hui où 80 % des gens travaillent dans un bureau et commencent le travail entre 8 et 9 h le matin, le trafic aérien à 6h le matin est une nuisance majeure.

Nous envisagerons dès lors de fixer les périodes de trafic aérien de la manière suivante :

- Lundi à vendredi : 06h30 – 23h00, samedi et dimanche 07h00 – 23h00. Ceci compensera partiellement l'intensification du trafic durant la journée par l'introduction d'un intervalle entre mouvements d'avion de 80 secondes.

Pour conclure, nous vous assurons que nous sommes tout à fait en faveur d'un aéroport moderne et efficace à Genève, car cette ville siège des Nations Unies et de nombreuses organisations internationales, a évidemment un besoin vital de cette infrastructure. Par ailleurs, nous sommes nous-mêmes occasionnellement utilisateur de cette infrastructure.

Ce qui a motivé notre réaction est le constat que le projet de PSIA présenté est par maints aspects déjà dépassé et nécessite une mise à jour avant de devenir le cadre cohérent pour le développement de l'aéroport de Genève pour les prochaines années.

Nous vous remercions d'ores et déjà de bien vouloir considérer les arguments exposés dans cette lettre lors de l'élaboration du PSIA définitif.

Nous saisissons cette occasion pour vous adresser nos Meilleures Vœux pour l'année 2018 et vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Association des Intérêts de Richelien-La Bâtie :
le Président :