

Association Ferney Avenir
50, rue de Meyrin
01210 Ferney-Voltaire

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

Ferney-Voltaire, le 5 janvier 2018

Objet : Enquête publique PSIA aéroport de Genève

Madame, Monsieur,

Préambule :

L'Aéroport International de Genève est un aéroport national suisse à rayonnement international. Il ne suffit pas de répéter tout au long du projet de la fiche PSIA que l'aéroport est national et que le périmètre de l'aérodrome se situe entièrement sur le territoire suisse, pour éluder les conséquences de cette activité, hautement polluante, sur le territoire français. L'aéroport est national mais ses conséquences sur la santé, l'environnement et les infrastructures publiques, même en France, sont internationales.

C'est dans cet esprit que le projet de fiche PSIA aurait dû être discuté, négocié et proposé à tous les riverains, sans distinction de pays. Il ne l'a pas été, nous le déplorons.

De même, l'augmentation du nombre de mouvements dans un espace restreint fait courir des risques de sécurité supplémentaires aux riverains et aux utilisateurs de l'infrastructure. Cette question n'est pas soulevée dans le projet.

Enfin, l'augmentation du nombre de mouvements provoquera immanquablement une augmentation du fond sonore déjà trop élevé aujourd'hui.

L'association Ferney Avenir, association loi 1901, prévoit dans ses statuts de mettre tout en œuvre pour protéger les habitants de Ferney-Voltaire et du Pays de Gex contre toute forme de nuisances et d'atteinte à l'environnement. Cette association avait, à ce titre, en 2004, lancé une procédure contre l'abattage inutile de la forêt de La Bagasse.

Chapitres du projet de fiche PSIA :

1 Rôle et fonction de l'installation

L'aéroport est une installation nationale suisse qui joue un rôle économique important pour toute l'agglomération du Grand Genève. Il s'agit toutefois d'un aéroport urbain et cette qualification doit entraîner des efforts importants afin d'en limiter l'impact sur les populations riveraines. L'aéroport soumet déjà les populations à des nuisances importantes, parfois supérieures aux limites admissibles. Il doit donc se recentrer sur sa mission économique et modérer l'essor des activités des compagnies à bas coûts.

Les conditions d'exploitation étant très liées à la France, nous regrettons le manque de discussions préalables à l'établissement du projet de fiche PSIA avec les autorités françaises chargées de protéger les populations, selon les normes environnementales européennes et françaises.

Ce manque de transparence et ce repli sur des objectifs purement nationaux et commerciaux risquent de nuire durablement aux conditions de vie des habitants.

2 Conditions générales de l'exploitation

L'exploitation actuelle de l'aéroport nuit déjà notablement aux populations riveraines, ferneyiennes en particulier. Les habitants subissent simultanément les nuisances sonores du tarmac, des mouvements et des trajectoires. Par conséquent nous demandons que les recommandations de l'OMS soient respectées, à savoir huit heures consécutives de sommeil.

Nous demandons que les horaires soient respectés et qu'aucune activité commerciale ne soit tolérée pendant les heures de nuit (23:00-6 :00).

Nous demandons le strict respect de la convention de 1956 (annexe III et piste de roulement) qui lie la France et la Suisse. Nous demandons que le secteur nord ne soit pas utilisé comme zone de développement et comme zone de circulation pour augmenter les capacités de l'aéroport.

Nous demandons l'interdiction des vols long-courriers entre 21 :00 et 6 :00 tant que les aéronefs ne seront pas au niveau sonore des aéronefs de catégorie 5. Toute augmentation du niveau sonore de crête doit être prohibée.

3-4 Exposition au bruit et Documentation de l'exposition au bruit

Nous demandons que les cartes de bruit, sur le secteur français, mais aussi sur le territoire suisse, soient actualisées tous les trois ans et qu'elles soient superposées au cadastre du bruit actuel afin que les riverains puissent juger des niveaux sonores auxquels ils sont soumis.

Nous demandons, lorsque des riverains situés hors périmètre du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) sont victimes de nuisances sonores incompatibles avec une vie normale, surtout la nuit, qu'une étude de nuisances sonores soit menée et que des mesures de protection des habitants soient prises.

Nous demandons que les effets de la réflexion sur les immeubles soient étudiés et que des mesures soient prises pour en limiter les effets sur les habitants, même situés hors des « zones de bruit ».

5 Aire de limitation d'obstacles

Nous demandons que les cartes de limitation d'obstacles soient établies préalablement à la publication de la fiche PSIA selon les normes de l'OACI. Nous demandons qu'elle ne soit pas corrélée au nombre de mouvements et qu'elle montre annuellement les éléments, essentiellement les arbres, qui dépassent la surface de transition.

Nous regrettons que le document soumis à l'enquête publique, aire de limitation d'obstacle, soit inexploitable.

Les installations annexes, radars par exemple, peuvent induire des contraintes supplémentaires.

Nous demandons que ces cartes, aire de limitation d'obstacle et carte d'obstacles/surface horizontale (RWY 23/05), fassent partie du dossier et qu'un rapport annuel soit publié.

6 Périmètre de l'aérodrome

Nous n'avons pas de remarque particulière, si ce n'est de rappeler que la convention de 1956, qui est à l'origine de la création de l'aéroport international, doit être strictement respectée.

7 Protection de la nature et des paysages

Cet article ne prend pas en compte la face française de l'aérodrome. Il est contigu à une forêt patrimoniale, forêt de chênes et de charmes, qui a la particularité d'être protégée et d'être inscrite comme corridor biologique dans le projet d'agglomération. Si l'augmentation projetée du trafic devait se confirmer, elle ne pourrait pas se faire au détriment de cet « espace boisé classé », récemment labellisé « Espace Naturel Sensible » (ENS). L'aéroport devrait être contraint de participer au renforcement de ce corridor, qu'il a réduit pour allonger la piste.

Les installations annexes, radars en particulier, doivent être implantées sans que leur fonctionnement ait de conséquences sur l'espace boisé. De même la forêt, dans la mesure où elle est considérée comme un espace non frangible, doit être gérée et non rasée comme ce fut le cas en 2004.

8 Protection des eaux

Nous n'avons pas de remarque sur cet article.

9 Accessibilité terrestre de l'aéroport

La circulation des véhicules particuliers n'est déjà plus supportable aujourd'hui. L'augmentation du nombre de passagers induira inévitablement une augmentation de la circulation et de la pollution induite. Il sera nécessaire également de produire des places de stationnement supplémentaires.

Nous demandons, au titre des compensations environnementales, que la zone frontalière bénéficie d'une prise en charge d'un titre de transport, comme c'est déjà effectif dans la zone genevoise, pour tous les voyageurs atterrissant à Genève et désirant se rendre à Ferney-Voltaire.

Nous demandons que l'aéroport de Genève contribue à financer le déficit de la ligne desservant l'aéroport.

Nous demandons l'abandon définitif du projet de nouveau parking proche de la douane, en zone protégée.

10 Protection de l'air

Ce chapitre est le parent pauvre du projet de fiche PSIA mis à l'enquête.

Il n'est en effet pas fixé de limites précises à la pollution atmosphérique, ni de mesures de sauvegarde, ni de sanctions, selon la législation française et européenne.

Le projet de fiche ne mentionne pas les dépôts d'hydrocarbures non brûlés qui affectent l'environnement et la santé des plus fragiles dans tout le bassin du Léman et plus particulièrement à Ferney-Voltaire.

Nous demandons l'application des règles de l'OACI et des règlements européens en cas de dépassement des valeurs limites françaises, en transférant une partie du trafic, lorsque les voyageurs se rendent à Paris ou à Zürich, sur un mode de transport moins producteur de GES.

Nous demandons l'abandon de la trajectoire KONIL entre 20 :00 et 8 :00 et le dimanche, dans l'esprit de la modification des trajectoires obtenues de l'aéroport de Zürich par l'Allemagne.

Nous demandons que reprennent la discussion entre Genève aéroport et Saint-Exupéry afin que des synergies soient mises en place pour limiter les vols long-courriers.

Conclusion :

L'association Ferney Avenir s'oppose au projet de fiche PSIA présenté.

Ce projet, qui laisse se développer l'aéroport de Genève sans contrainte, ne permettrait pas, à la Suisse et à la France, de respecter leurs engagements climatiques. Il ferait peser sur les riverains des nuisances supplémentaires insupportables.

L'association note qu'aucune échéance définitive n'est donnée. Ainsi la fiche peut être révisée avant l'échéance de 2030. Cela laisse à penser que la situation des riverains pourrait encore s'aggraver si la tendance actuelle se confirme.

Ferney Avenir : Le Président, François Meylan



Copie : M. le Sous-Préfet de Gex