

RECOMMANDE

Office fédéral de l'aviation civile
(OFAC)
Section Plan sectoriel et
installations
3003 Berne

Genève, le 4 janvier 2018

Concerne : Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) – Positon de Pro Natura Genève

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance de la mise à l'enquête publique de la Fiche PSIA pour l'aéroport de Genève parue dans la Feuille d'Avis Officielle le 22 novembre 2017. Par la présente, nous vous transmettons notre position ainsi que nos observations.

Tout d'abord, Pro Natura Genève regrette que le PSIA ne mentionne que des objectifs et non des valeurs limites à atteindre contraignantes.

Sur le fond, le plan entérine l'accroissement des nuisances dues au bruit et à la pollution, au détriment de la santé de la population et de la biodiversité et, ce, malgré le fait que la Constitution genevoise indique « l'Etat protège les êtres humains et leur environnement et met en œuvre les principes de prévention, de précaution et d'imputation des coûts aux pollueurs » (art. 157 et ss) et que la Constitution fédérale prévoit que « la population et son environnement naturel doivent être protégés contre les atteintes nuisibles ou incommodantes » (art 74).

Le PSIA ne parle pas des enjeux climatiques, alors qu'il s'agit d'un des aspects du développement durable les plus critiques actuellement. L'augmentation du nombre de vols proposés n'est pas compatible avec le Traité de Paris, qui est entré en vigueur en Suisse en novembre 2017. Ce traité précise que les émissions de gaz à effet de serre devront être réduites à « net zéro » dans la deuxième moitié du siècle. Cet objectif ne pourra pas être atteint si le secteur de l'aviation continue à croître. Il en va de même pour l'objectif du Plan climat cantonal, qui est de « stabiliser au niveau de 2014 les émissions de GES d'ici 2030 ».

En pariant sur la croissance continue de l'aviation, le plan PSIA oblige le canton à investir dans les infrastructures aéroportuaires, alors que le bon sens et le développement durable voudraient que face à la crise climatique on investisse aujourd'hui dans des infrastructures de transport « bas carbone », à savoir les infrastructures ferroviaires.



A ce titre, Pro Natura soutient la mise en place d'une taxe sur le kérosène qui est aujourd'hui indispensable.

Le trafic aérien impacte de manière importante la nature, par les pollutions sonores, de l'air et des sols générées par cette activité sur un territoire bien plus grand que celui du seul aéroport, soit sur de nombreuses communes genevoises et françaises à proximité. Le bruit génère d'importantes perturbations pour la faune. Les hydrocarbures non brûlés s'infiltrant dans les sols, les particules fines sont absorbées par la flore et la faune.

Pro Natura Genève demande que ces impacts sur l'environnement soient tenu compte dans le PSIA au-delà du périmètre de l'aéroport et applique de manière plus active le principe énoncé plus haut du « pollueur-payeur ».

Le PSIA prévoit que « les mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre pour limiter l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement si tant est qu'elles soient économiquement supportables ».

Pro Natura Genève regrette cet arbitrage entre les intérêts environnementaux et économiques et demande que l'équilibre entre les trois piliers du développement durable (social, environnemental et économique) soit précisé et rendu obligatoire par la fiche PSIA.

Concernant la protection de la nature et du paysage, le PSIA indique que « les surfaces du périmètre aéroportuaire que l'aviation n'utilise pas doivent en principe faire l'objet d'une valorisation écologique ». Le terme « en principe » permet à l'aéroport de déroger à ce principe.

Aussi Pro Natura Genève demande que cette terminologie soit supprimée.

En ce qui concerne la pollution de l'air, le PSIA indique : « Le principe qu'une pollution de l'air excessive co-générée par l'exploitation aéroportuaire doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. Une augmentation des valeurs d'émission des oxydes d'azote est attendue entre 2020 et 2030, alors qu'elle diminue sur le reste du territoire cantonal »: « Il est anticipé que la contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions cantonales pourrait augmenter de 24 % en 2012 à 40 % en 2030. »

Cette politique est en contradiction évidente avec la Constitution suisse, la Loi fédérale pour la Protection de l'environnement et les accords et traités internationaux que la Suisse a signés, notamment l'Accord de Paris sur le climat. Malgré l'entrée en vigueur récente de celui-ci, la Confédération maintient son soutien à la croissance du trafic aérien, annulant ainsi les gains en termes de pollution obtenus par des efforts dans d'autres domaines, telle que la réfection des bâtiments et le développement des énergies renouvelables.

Pro Natura Genève demande qu'un plafond de la contribution relative de l'aéroport à la pollution de l'air du canton soit fixé, afin que l'aéroport diminue la pollution qu'il engendre en parallèle aux améliorations faites ailleurs dans le Canton. Une analyse annuelle doit être effectuée par un organisme indépendant de l'aéroport. En cas de dépassement, un système de pénalités à charge de l'aéroport devrait être mis en place et des mesures contraignantes prises immédiatement pour diminuer ces impacts.



En ce qui concerne le bruit :

Selon l'OMS, « la pollution sonore n'est pas seulement une nuisance environnementale, mais aussi une menace pour la santé publique. »

L'OFEV a déclaré en 2017 : « 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 physique et psychique. »

Dans son Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores (29.06.2017), le Conseil fédéral relève : « Les études menées sur l'effet du bruit sur le développement cognitif des enfants montrent que les écoliers du primaire apprennent à lire plus lentement lorsque leur école est située dans une région bruyante que les enfants qui fréquentent une école dans une zone tranquille. Ce rapport est linéaire, à savoir que plus l'exposition au bruit est importante, plus le développement est perturbé. »

Malgré cela, le PSIA prévoit que le niveau de bruit admissible augmentera dans un premier temps pour peut-être diminuer en 2030 et pourrait être revu « si ces courbes se révélaient impraticables pour des questions d'ordre technique, opérationnel ou économique ».

Pro Natura Genève demande qu'il soit mieux tenu compte du bien-être de la population, par exemple en exigeant que seuls les avions les plus performants puissent décoller et atterrir après 20h, que la courbe de bruit 2030 soit contraignante et qu'il n'y ait plus de vol après 23h, comme à Zürich.

Pro Natura Genève souhaite que des mesures soient effectuées en des endroits plus nombreux, notamment proches des immeubles d'habitation et que ces mesures soient comparées à la courbe calculée. Ces mesures devraient être effectuées annuellement par un organisme indépendant de l'aéroport. En cas de dépassement, un système de pénalités à charge de l'aéroport devrait être mis en place.

Pro Natura Genève encourage l'aéroport à poursuivre ses efforts pour diminuer la pollution que son activité génère sur le tarmac, notamment en imposant à ses prestataires l'usage de véhicules répondant aux dernières normes en termes de pollution et de bruit, et soutiendra le Conseil d'Etat dans sa volonté de développer les transports publics qui desservent l'aéroport et de limiter les moyens de transport individuels.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces observations, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées,

Pour Pro Natura Genève :



Sébastien Miazza
Président



Olivia Spahni
Secrétaire générale

Copie : Conseil d'Etat du Canton de Genève

