

"Thonon Ecologie"
Mme Elisabeth Charmot
12, chemin du Vuard Marchat
74200 Thonon

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

Thonon le 28 décembre 2017

Concerne : Plan sectoriel d'infrastructure aéronautique – Procédure de participation publique pour la fiche relative à l'aéroport de Genève

Madame, Monsieur,

Elue Conseillère Municipale de Thonon, je représente les Thononais qui se soucient de l'avenir de l'aéroport et qui relient ce devenir avec celui du climat, de leur santé et de leur environnement en général.

Nous avons appris grâce à la CARPE qu'il y avait une consultation sur le sujet.

Voici les remarques reprises par mon groupe à propos du projet en consultation du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'Aéroport de Genève rendu public le 15 novembre 2017. Nous adhérons globalement à l'avis de la CARPE, qui a fait un excellent travail et des propositions concrètes et constructives. Nous pensons que vous ne pouvez pas passer outre, car l'avis de la CARPE est un avis étayé qui tient bien plus compte des changements auxquels la Suisse sera confrontée que ne le fait le dossier du PSIA.

Considérations générales

Nous rejoignons l'avis de la CARPE, qui déplore l'orientation fixée pour l'aéroport de Genève, à savoir une augmentation conséquente des mouvements, alors que les passagers ont plus que doublé durant les dix dernières années. Les nuisances liées à l'activité de l'aéroport n'ont cessé d'impacter négativement la région. Il faut impérativement que le Conseil fédéral n'adopte le PSIA qu'une fois modifié sous peine de voir la situation se détériorer, aussi bien pour les riverains que pour le climat.

La croissance de l'aéroport ne peut pas être déconnectée du problème du changement climatique et les décideurs doivent prendre leurs responsabilités, doivent reconnaître l'impact de l'aéroport sur le changement climatique subi par nous tous, et agir d'urgence en conséquence.

La courbe cible, outil innovant pour tendre vers une amélioration de la situation ne sera pas suffisant car cet outil n'a pas de valeur contraignante et n'est de loin pas suffisamment ambitieux. Les effets de l'introduction d'un tel outil sont donc difficiles à évaluer à ce stade, mais ils ne pourront pas être autre chose que faibles, étant donné la nature et l'étendue de cette courbe de bruit. Étant donnée la situation spécifiquement urbaine de l'aéroport de Genève, la renommée internationale de la ville en tant que siège européen de l'ONU et de l'OMS, les actions passées et présentes en faveur des minorités, le PSIA pour la Genève du XXI^e siècle, haut lieu des Droits humains et des libertés fondamentales, devrait à nos yeux contenir des buts contraignants ambitieux et exemplaires, à même de protéger la santé de la population de la région et la viabilité des activités humaines à long terme.

En résulte un document lacunaire sur des sujets pourtant centraux. Alors que la pollution de l'air cause déjà des milliers de morts prématurées en Suisse et que l'on connaît aujourd'hui les impacts du bruit sur le sommeil et l'apprentissage notamment, la santé n'est même pas traitée comme un thème à part entière. Il en va de même pour le climat, qui est complètement absent de la fiche. Tandis que la contribution du transport aérien aux émissions de CO₂ ne cesse de croître dans le pays, la fiche PSIA banalise les émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport et accorde un droit de polluer à l'Aéroport de Genève et au trafic aérien, avec une subvention pour le faire.

Le postulat de croissance à tout prix du PSIA est inacceptable et nous déplorons le passage sous silence de thématiques centrales : la santé, le climat et l'aménagement du territoire. Mais surtout, la CARPE questionne les moyens proposés par la fiche pour atteindre les objectifs qu'elle s'est elle-même fixés. Si le document annonce vouloir limiter les nuisances, le manque de propositions concrètes et réalistes pour y parvenir, mais surtout le fait que les mesures soient imposées uniquement par l'aéroport lui-même et qu'aucune sanction ne soit prévue en cas de non-atteinte font de cette volonté un vœu pieux. Pour pallier cela, la CARPE demande que la révision du règlement d'exploitation soit rendue obligatoire par la fiche PSIA et que ce dernier garantisse, entre autres, au minimum 7 heures de sommeil sans bruit d'avion avec pour objectif d'atteindre les 8 heures prescrites par l'OMS, un niveau sonore supportable durant la journée et une réglementation stricte sur la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. La suite de la présente prise de position propose des solutions concrètes pour y parvenir, parmi lesquelles la répartition des classes de bruit suivant les horaires, l'amélioration des trajectoires, la limitation du nombre de mouvements, la révision de la méthode de calcul des courbes de bruit et la mise en place de contrôles par des organismes indépendants de l'aéroport, qui ne saurait être juge et partie.

Climat

Tout le nord de Alpes sera touché de plein fouet par le réchauffement climatique. Le glacier d'Aletsch, côté suisse, est devenu le symbole de nos glaciers alpins moribonds.

Dans ce contexte, comment est-ce possible de ne pas souhaiter massivement, non pas de juguler la croissance du nombre de vols, mais plutôt de les faire diminuer ? Est-ce que les décideurs de l'aéroport sont à ce point déconnectés de ce qu'il se passe ailleurs dans leur pays ? Qu'en pensent les habitants des pieds des glaciers qui voient leur avenir compromis ? Est-ce que les rédacteurs les ont particulièrement consultés sur le sujet de l'aéroport alors que cette population alpine est bien d'avantage concernée par le changement que les riverains de l'aéroport ? Est-ce que votre pays, la Suisse, sera toujours aussi attractif lorsque les glaciers auront fondu ? Est-ce que le manque d'engagement de l'aéroport sur le climat n'est pas suicidaire

pour le reste du pays ? D'où viendra l'eau quand les glaciers auront disparu (probablement dans moins de 40 ans) ?

Le PSIA n'apporte pas de réponses aux enjeux climatiques, alors que l'aviation est l'un des aspects du développement durable les plus critiques actuellement. Aujourd'hui, l'aviation est responsable d'environ 3% des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial, et de 9% des émissions de la Suisse. L'impact réel est plus important, à cause des effets indirects (vapeur d'eau dans les traînées des avions, génération d'ozone, émissions en haute atmosphère...), qui augmentent l'effet de réchauffement d'un facteur de 2.5.

Une augmentation du nombre de vols proposés n'est pas compatible avec l'accord de Paris sur le climat, qui est pourtant entré en vigueur pour la Suisse en novembre 2017. Si le traité de Paris ne mentionne pas explicitement l'aviation, il 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 réalisé si le secteur de l'aviation continue à croître. Il en va de même pour l'objectif du Plan climat cantonal, qui précise vouloir « stabiliser au niveau de 2014 les émissions de GES (de l'aviation) d'ici 2030 ».

Les certificats d'émissions pourraient à terme être efficaces : au fur et à mesure que tous les pays mettent en place des mesures pour diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre, le prix de ces certificats va augmenter, et, pourvu que cette augmentation soit reflétée dans le prix des billets, pourrait diminuer la demande pour l'aviation. Cette possibilité n'a pas été prise en compte dans les estimations de passagers qui ont servi de base au PSIA, puisque ceux-ci datent d'avant la conclusion de l'accord de Paris.

En pariant sur la croissance continue de l'aviation, la fiche PSIA oblige le canton de Genève à investir dans les infrastructures aéroportuaires, qui seront surdimensionnées si la demande se stabilise. Le bon sens et le développement durable voudraient que face à la crise climatique, on transfère nos investissements aux infrastructures de transport bas carbone, à savoir les infrastructures ferroviaires.

La moitié du transport de Genève Aéroport concerne des vols de courte distance (moins de 1000 kilomètres) qui peuvent facilement être transférés sur d'autres moyens de transport. Selon nous, la bonne stratégie est donc de favoriser les alternatives à l'aviation, par le biais d'une taxe sur les billets d'avion, dont l'effet est plus prévisible que celui des certificats d'émission. L'introduction d'une taxe sur les billets d'avion pourrait intervenir notamment dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂.

À la lumière de ces éléments, nous rejoignons la CARPE dans sa demande qu'un chapitre sur le climat soit ajouté à la fiche PSIA afin d'exposer la manière dont elle répond aux objectifs de l'accord de Paris. La perspective climatique, telle que reflétée dans les commentaires ci-dessus, devienne, à l'instar du principe du développement durable, un des principes directeurs pour les décisions de la fiche PSIA. La question climatique étant par définition transfrontalière, les normes, ordonnances, règlements et directives françaises doivent également être pris en compte.

Santé

La France semble moins impactée que les riverains proches de l'aéroport, mais l'augmentation du nombre de vols ces dernières années rend le trafic parfois insupportable pour des habitants de plus en plus nombreux dans la région de Thonon.

Le bruit et le sommeil : « Les sons indésirables peuvent porter atteinte au bien-être physique et psychique ». L'impact sur le sommeil est également important. Pour rappel, l'OMS annonce que 8 heures de sommeil sont nécessaires pour garantir le repos. Or, des réveils nocturnes peuvent être

observés à partir de 55 dBA à l'intérieur de la chambre. Une perturbation du sommeil normal peut, elle, être observée pour les niveaux de bruit allant de 45 à 55 dBA. Pour protéger les personnes du bruit, l'OMS recommande ainsi un niveau maximal de 45 dB à l'intérieur de la chambre, alors que, pour la même période, le niveau moyen recommandé (niveau de bruit intégré sur les 8 heures nocturnes) est de 30 dB. Des études ont également mis en évidence l'augmentation de maladies cardio-vasculaires chez les seniors exposés au bruit des avions.

Concernant la pollution de l'air, ses effets sur les problèmes cardio-vasculaires et les maladies des voies respiratoires sont maintenant connus.

Il n'y a pas eu d'évaluation de la pollution de l'air liée à l'aéroport depuis Thonon.

A noter qu'il n'y a pas plus de capteur de pollution de l'air à Thonon depuis 2 ans !

Les niveaux de pollution de l'air dans le périmètre de l'aéroport vont continuer à augmenter de manière préoccupante, et nous aimerions connaître l'impact réel sur Thonon, nous demandons aussi que la pollution soit mieux prise en compte côté Français.

Nous validons les commentaires élaborés par la CARPE, mais demandons à ce que les « 8 heures de sommeil » soient effectives bien avant 2030 sur la région de Thonon, que la situation revienne d'urgence à ce qu'elle était en 2005.

En vous remerciant de prendre nos demandes en considération je vous prie d'accepter, au nom du groupe Thonon Ecologie, l'expression de mes salutations les plus distinguées.