

**ASSOCIATION DE DEFENSE DES PROPRIETAIRES DE LA ZONE DE MONTFLEURY
ET
ASSOCIATION DE DEFENSE DES PROPRIETAIRES DE LA ZONE CROTTE-AU-LOUP**

Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Consultation PSIA
case postale
3003 Berne

Vernier, le 15 décembre 2017

Concerne : projet de fiche PSIA de l'aéroport de Genève, consultation publique

Madame, Monsieur,

Nous sommes deux associations de Vernier riveraines de l'aéroport de Genève. Nous avons pris connaissance de votre projet de plan sectoriel des infrastructures aéronautiques de Genève du 15 novembre 2017 avec intérêt et souhaitons vous communiquer nos remarques. Vous les trouverez aux pages 2 et suivantes de cet envoi.

En préambule, nous souhaitons vous faire part de notre surprise qu'un document aussi important, comportant plus de 30 pages d'un texte dense, où chaque mot/ phrase est important, et fixant le développement aéronautique de Genève pour plusieurs années, se voie attribuer une consultation publique de six semaines seulement (hors vacances de Noël), ce qui ne facilite pas la consultation de nos membres et une prise en compte de leurs remarques respectives, les mois de novembre et décembre étant notoirement chargés. Nous aimerions rappeler que, de votre côté, ce document est en préparation depuis plusieurs mois au moins, si ce n'est années, et non pas depuis six semaines d'activité seulement. Il n'y avait donc pas d'urgence, selon nous, à mettre un terme à la consultation publique le 8 janvier 2018 déjà.

Nous vous remercions de prendre en considération les remarques jointes et vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Association Montfleury :
Présidente Mme RIESER

Association Crotte-au-Loup :
Présidente Mme CRAMATTE

Copies : Commune de Vernier

association Carpe

Conseil d'Etat, Genève

Généralités.

Nos associations saluent le fait que les notions de nuisances sonores et de pollutions atmosphériques soient pleinement reconnues et que les fiches PSIA manifestent la volonté de les limiter, notamment grâce à des maxima de mouvements par tranche horaire, grâce à une restriction concernant les long-courriers nocturnes et en introduisant la notion de courbe de bruit cible.

Toutefois, si, dans la partie **Décisions**, le choix du verbe *devoir*, maintes fois répété, et les temps verbaux utilisés (présent/futur) reflètent des objectifs contraignants pour le canton (aménagement du territoire/ infrastructures de transport), et pour les riverains (nuisances programmées), **nous regrettons de ne pas trouver une rigueur équivalente envers l'AIG, au cas où les objectifs en termes de limitation des nuisances, notamment sonores, ne pourraient pas être atteints (p.20).**

Nous faisons ici référence à la formulation « *Au cas où ces mesures (NB bruit) se révéleraient impraticables pour des raisons d'ordre technique ou opérationnel, on étudiera l'éventualité d'adapter les «immissions du bruit admissibles» (...) autrement dit, le dépassement des courbes de bruit indiquées dans la fiche du PSIA relative à l'aéroport n'est possible que dans certaines conditions et moyennant une modification de ladite fiche.* » (p.30, point 4, bruit) Cette autorisation prévue de modification de ladite fiche à posteriori apporte le discrédit sur la valeur de contrainte que le projet PSIA présente à l'égard de l'aéroport quant aux autres points abordés. Il aurait été plus crédible **d'exiger que l'AIG respecte les règles et normes communément fixées** - le but du PSIA étant, justement, si nous l'avons bien compris, de fixer un cadre engageant Confédération, canton, AIG, population -, ainsi que de fixer à la fois un délai contraignant pour que ces règles et normes, dont le PSIA est garant, soient à nouveau respectées, et le tarif des amendes à prévoir à l'égard de l'aéroport dans l'intervalle conduisant à la régularisation de son trafic.

Nous déplorons également que **l'impact** que l'activité de l'AIG, présente, à moyen terme et à l'horizon 2030, a/aura sur la **santé** des Genevois et des habitants de France voisine, sur le **sommeil**, sur les **apprentissages des enfants** soumis au bruit, sur le **changement climatique** n'ait été ni étudié, ni chiffré, ni même mentionné, alors que des études de référence sérieuses consacrées à l'impact du trafic aérien dans ces domaines existent. Le PSIA est donc le résultat d'une étude que nous jugeons partielle et partiale, dont le principal souci est économique.

De plus, augmenter le nombre de mouvements à hauteur de 47 mouvements/heure, augmenter le nombre de vols long-courriers (lourds, donc très polluants), ne pas taxer le kérosène, taxer de façon symbolique (par rapport à l'aéroport de Zurich-Kloten) les atterrissages et les avions bruyants, et marteler qu'il faut répondre à la demande, **ne reflètent pas non plus une volonté d'aller dans le sens d'un développement durable, ni d'œuvrer à la concrétisation de l'accord COP21 ratifié par la Suisse en novembre 2015 et signé par Genève.**

Par ailleurs, dans le cadre d'une consultation publique, il est attendu que tous les points engageant toutes les parties aient été préalablement discutés et réglés. Ce n'est pas le cas dans le cadre du PSIA. De nombreux points majeurs sont :

-soit **encore en discussion** (ex. les deux rapports sous annexes mentionnés en page 3/ la courbe de

bruit « 2030 » inscrite en « coordination en cours » en page 15/ le projet d'extension de la zone d'enregistrement au-dessus de l'autoroute, dont l'extension du périmètre devra être définie » en page 21, point 6, / /le cadastre du bruit qui doit encore être mis à jour en page 29/l'aire de limitation d'obstacles à paraître dans la FAO, et donc pas encore définitive, car fera l'objet d'une mise à l'enquête publique aux pages 30 et 31.

-soit **n'ont pas reçu de réponse** (ex. la procédure CRINEN, p.15, objet d'un recours susceptible de modifier les heures d'ouverture de l'AIG).

-soit semblent avoir **déjà été discutés mais ne sont pas détaillés**, et leur impact est donc impossible à évaluer (ex. l'impact potentiel de l'emplacement de la future tour de contrôle sur l'aménagement du territoire en page 31/ l'attente de la décision de l'OFROU –décision « réservée » - pour le passage au-dessus de l'autoroute permettant de concrétiser Cointrin-Vision, un projet annoncé comme abandonné aux riverains mais que l'on retrouve en page 32.

Par conséquent, l'OFAC ouvre une consultation publique à propos d'éléments qui ne sont pas encore en possession dudit public et sur lesquels il ne pourra pas se prononcer. Il est donc ici demandé que le PSIA soit mis en **consultation lorsque tous les éléments seront connus**.

Par ailleurs, nous nous opposons vivement à l'affirmation selon laquelle l'aéroport de Genève « doit répondre à la demande ». En effet, l'AIG est un **aéroport urbain**, un fait jamais pris en compte dans les fiches PSIA qui nous sont soumises. Les photos aériennes montrent bien l'emprise du bâti autour du périmètre de l'aéroport de Genève. Par conséquent, **les heures d'ouverture de l'AIG, que nous demandons à être 6 :00-23 :00 et les normes en termes de bruit et de pollutions atmosphériques admissibles à moyen terme, à l'horizon 2030 et à très long terme doivent refléter cette réalité**.

Finalement, il est rappelé ici que la population genevoise sera prochainement appelée à se prononcer sur l'initiative Carpe « Quel aéroport voulons-nous pour Genève ? ». Il nous paraît dès lors essentiel **d'attendre le résultat de cette votation avant de finaliser les fiches PSIA.**, ceci afin que la volonté des Genevois puisse être reflétée dans les décisions finales, puisque le PSIA engage non seulement la Confédération et l'AIG, mais **aussi** le canton de Genève et la Constitution qu'il doit porter et défendre.

Commentaires sur les décisions.

Chapitre 1 : Rôle et fonction de l'installation.

Vous écrivez : « *L'aéroport de Genève est un aéroport national.* » Il n'est pas fait mention du fait qu'e cet aéroport est entouré de logements et que les procédures d'approche, d'atterrissage, de décollage et de trajectoires vers la prochaine destination font que les avions survolent, sur deux pays, la Suisse et la France, des dizaines de milliers d'habitants.

Nous demandons une reformulation qui prenne en compte sa situation par rapport au bâti et aux frontières et proposons la reformulation suivante : « *L'aéroport de Genève est un aéroport national urbain et proche de la France* »

Vous écrivez : « (...) il (=aéroport) est voué avant tout au trafic aérien européen et aux vols intercontinentaux répondant aux nécessités régionales. »

Nous demandons à ce que ces **nécessités régionales**, dont nous comprenons qu'elles concernent aussi bien le trafic européen que les vols intercontinentaux, et qui nécessitent une augmentation de 40 à 47 mouvements par heure, soient **justifiées de façon transparente**. En effet, à la lecture des provenances et destinations de la majorité des vols, nous ne voyons pas en quoi ces derniers correspondent à une « nécessité régionale ».

Vous écrivez : « *L'aéroport doit pouvoir se développer de manière à répondre à la demande du trafic aérien (...).* »

Nous réfutons catégoriquement cette affirmation. L'aéroport de Genève est urbain, il possède une seule piste et les nuisances qu'il engendre (bruit, pollutions) impactent des dizaines de milliers d'habitants des deux côtés de la frontière avec la France. Il est par conséquent irresponsable de prétendre qu'il doit répondre à la demande

Nous demandons donc que cette phrase soit supprimée.

Vous écrivez : « *...dans le respect des principes du développement durable.* »

Pourtant, au chapitre 10 « Protection de l'air », ou vous réitérez l'importance des principes d'un développement de l'aéroport « *en accord avec les principes du développement durable* » (p.25), vous mentionnez qu' « *Une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines.* »

Une augmentation massive des mouvements aériens, le passage de 16 millions (2016) à 25 millions (2030), puis à 30 millions (2036) de passagers, la pollution « excessive », même à moyen terme - dont la durée n'est, de surcroît, pas précisée -, le manque de volonté de taxer de façon incitative les gros pollueurs (avions des classes I et II) nous semblent incompatibles avec l'idée de développement durable, particulièrement après avoir signé l'accord COP21, qui devrait inciter les gouvernements signataires à réfléchir vite et à court, moyen et long termes.

Nous proposons la reformulation suivante : « *Le respect des principes du développement durable et la prise en compte de l'impact des nuisances sur les riverains prime nt sur toute autre considération.* »

Vous écrivez : « *Les étapes d'extension requises doivent être engagées en temps utile et optimisées.* »

Etant donné que l'Etat de Genève est propriétaire du terrain et des bâtiments de l'aéroport, il nous paraît important qu'il puisse s'exprimer sur les étapes d'extension, et ceci en temps voulu, soit au fur et à mesure des projets d'extension.

Nous proposons donc la reformulation suivante : *« Les étapes d'extension requises sont engagées en temps utile et sont soumises à l'approbation des autorités cantonales. »*

Vous écrivez : *« La première priorité revient au trafic de ligne. L'aéroport est libre d'offrir d'autres types de trafic dans les limites de ses capacités (...) »*

Si nous sommes satisfaits que la « première priorité » revienne aux vols de ligne, nous ne voulons pas que les limites de capacités de l'aéroport soient étendues dans le but d'accueillir, en « deuxième priorité », encore plus de vols low-cost ou des vols long-courriers autres que les 7 qui sont déjà annoncés. La limite de capacité doit impérativement prendre en compte la situation urbaine de l'aéroport et contenir au maximum, en « première priorité » les nuisances subies par les riverains des deux côtés de la frontière.

Nous proposons d'ajouter à la fin de ce dernier paragraphe la phrase suivante : Les nuisances subies par les riverains seront dans tous les cas prises en compte et réduites au minimum.

Chapitre 2 : Conditions générales de l'exploitation

Vous écrivez : *« L'exploitation se poursuit dans le cadre actuel. Les heures d'exploitation correspondent à celles qui sont décrites à l'art. 39 ss de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA). »*

Nous, riverains de l'aéroport **urbain** de Genève, demandons à ce que l'aéroport de Genève ferme à 23.00 – en conformité avec l'heure de fermeture de l'aéroport de Zürich. Nous demandons à ce qu'aucun vol, au décollage ou à l'atterrissage, n'ait lieu après 23.00, afin de protéger le sommeil des riverains. Pour rappel et à titre d'exemples non exhaustifs, si l'on habite St-Genis-Pouilly, Aire-la-Ville, Avully ou Thonon, on est maintenant de facto riverains de l'aéroport de Genève quant aux nuisances sonores. Nous rappelons également que l'OMS préconise 8 heures de sommeil par nuit, ce que l'AIG ne permet de loin pas. Par ailleurs, la procédure CRINEN est toujours en attente d'un jugement dont la portée est cruciale pour déterminer les heures d'exploitation de l'AIG.

De plus, aux pages 27 et 28 des commentaires relatifs à l'exposition au bruit, il est spécifié par deux fois qu'« Il n'y a pas de mouvements durant la dernière heure de la nuit (5h00 à 6h00). Si nous saluons cette « décision », nous constatons à regret **qu'elle ne figure pas dans la partie Décisions, chapitre 2, Conditions générales de l'exploitation**, celle qui fait foi et qui engage la Confédération, le canton de Genève et l'exploitant de l'aéroport. Et finalement, à la page 30 des Explications, point 4, à propos de l'exposition au bruit, juste après la mention de « l'éventualité d'adapter les « immissions du bruit admissibles » en recourant à « une modification de ladite fiche », c'est-à-dire, pour faire simple, la possibilité qui est donnée à l'aéroport d'augmenter de façon permanente le bruit admissible, puisque que « L'exposition au bruit admissible approuvé (37a OPB) (...) doit en principe être respectée » (Décisions, point 4, paragraphe 1 ; je souligne), le principe pouvant être différent de la pratique. La mention suivante n'est pas à même de nous rassurer davantage. :*« Les enseignement s fournis à travers de tels mécanismes de surveillance cantonaux ne sauraient engager la Confédération, ni à fortiori l'exploitant d'aéroport en tant que titulaire de concession »* (dernier

paragraphe, je souligne) , et vous ajoutez, à la page 39, explication du point 11 consacré au « Caractère contraignant de la présente fiche » : « Une fois adoptée par le Conseil fédéral, la partie « Décisions » est contraignante pour les autorités (...) elles sont également contraignantes pour l'Aéroport International de Genève (AIG) (...) La partie « Explications » vise à préciser les décisions établies et n'est de ce fait pas contraignante en tant que telle, » (Je souligne).

En conséquence de ce qui précède, nous demandons la formulation suivante dans la partie Décisions, , en remplacement de celle citée ci-dessus par vous-même :

L'exploitation prend en compte le caractère urbain de l'aéroport de Genève et respecte le sommeil des riverains. Les heures d'exploitation sont comprises entre 6.00 et 23.00 du lundi au dimanche, toute l'année. La tranche 22.00-23.00 est utilisée avec parcimonie. La possibilité d'utiliser la troisième heure de la nuit (5.00-6.00) est supprimée.

Ceci sous réserve que l'aboutissement de la procédure CRINEN n'oblige pas l'AIG à fermer plus tôt, soit à 22 :00.

Vous écrivez : « *La piste en herbe sera à terme supprimée.* »

Il est regrettable que Genève manque ainsi le virage de l'aviation solaire et abandonne la formation des pilotes . Si le développement durable est vraiment une priorité de l'aéroport de Genève, cette phrase doit disparaître. Vous écrivez : «

Vous écrivez : « *la capacité actuelle déclarée de la piste revêtue est de 40 mouvements par heure (en planification horaire). L'objectif est de viser 47 mouvements par heure à l'horizon 2030.* »

Ceci (47 mouvements) pour accueillir les 25 millions de passagers prévus (mais ce n'est qu'une prévision) . Qu'en sera-t-il au moment des 30 millions annoncés par Monsieur Schneider pour 2036 ? Va-t-on discrètement passer de 47 mouvements à 50, voire plus ? Cet exemple illustre bien que des prévisions deviennent insidieusement des objectifs.

Par ailleurs, avec 47 mouvements par heure à l'horizon 2030, il n'est clairement fait aucun cas des riverains et des nuisances qu'ils subiront, particulièrement durant les heures de la nuit. Il est pour nous inacceptable que la « planification horaire » ne fasse pas de distinction entre les heures du jour et les heures de la nuit et tout aussi inacceptable qu'il y ait des mouvements au-delà de 23.00.

De plus, l'expression « en planification horaire » n'est pas claire pour nous : est-ce une moyenne journalière, dont le détail peut être modulé suivant les heures d'exploitation, ou est-ce un maximum de mouvements chaque 60 minutes effectives ? Les 40 mouvements représentent-ils 20 décollages et 20 atterrissages ou 40 décollages d'un côté de la piste et 40 atterrissages de l'autre côté de la piste ?

En conséquence, nous demandons à ce que ce paragraphe soit entièrement clarifié, tienne compte du fait que la première heure de la nuit nécessite de diminuer notablement le nombre de mouvements afin de respecter le sommeil des riverains, et que ni la deuxième heure de la nuit (23.00-24.00) ni la troisième heure de la nuit (5.00-6.00) ne seront utilisées.

Vous écrivez : « *Il est envisagé d'étendre l'exploitation de l'aile Nord de 22h00 à 24h00, conformément aux heures d'ouverture de l'aéroport.* »

Nous rappelons que nous demandons une **fermeture à 23 :00**. Cette remarque s'applique aussi aux

long-courriers , même « les plus performants au niveau acoustique », mentionnés dans le même paragraphe.

Chapitre 3 : Exposition au bruit.

Vous écrivez : *«L'exploitant met en place les mesures nécessaires afin d'y (=courbe de bruit à long terme 2030) parvenir. »*

L'expression « mesures nécessaires » reste vague et semble peu contraignante. Un catalogue de mesures, telles que l'interdiction d'accueillir des avions de classe de bruit 1 à 3 (que vous qualifiez vous-même d'avions les plus bruyants à la page 26), ou une liste claire et chiffrée des taxes incitatives annoncées, aurait pu être donné.

Vous indiquez que « La courbe de bruit à moyen terme est contraignante. «

Cette affirmation est complétée dans les explications page 28 par « (...) après une courte période d'augmentation de l'exposition au bruit qui atteindra le maximal défini par la courbe de bruit à moyen terme, s'ensuivra une phase de stabilisation de plusieurs années suite à laquelle il est attendu que l'exposition au bruit commence à diminuer pour s'orienter vers la courbe de bruit à long terme « 2030 » (...) »

Outre la complexité et le sentiment de flou artistique que dégage cette dernière longue phrase, il nous semble que, s'il est possible de dater la courbe cible à 2030, les étapes intermédiaires devraient être datées aussi. Nous aimerions, en effet, que « la courte période » conduisant au « maximal défini par la courbe de bruit à moyen terme », maximal qui nous a été annoncé comme atteint en 2019 par M. Hodgers en conférence publique, soit précisément datée comme telle dans la partie Décisions, de même que nous souhaitons que la « phase de stabilisation de plusieurs années au bout de laquelle « l'exposition au bruit commence à diminuer » soit chiffrée avec un degré de précision crédible.

Vous indiquez « CC », soit coordination en cours, pour la courbe de bruit à long terme « 2030 ». Il nous paraîtrait plus crédible d'attendre que cette courbe cible soit fixée avant de procéder à une consultation, et certainement avant de mettre en application la fiche PSIA :

Chapitre 4 : Documentation de l'exposition au bruit.

Vous écrivez : *«S'il est établi ou anticipé que les immissions de bruit dépassent notablement et durablement (pendant au moins trois ans consécutifs) l'exposition au bruit admissible (...)*

Etant donné que l'exploitant a connaissance des normes négociées par lui-même, la Confédération et le canton de Genève avant la mise en œuvre du PSIA, il est de son devoir de s'y tenir et de ne dépasser en aucune circonstance l'exposition au bruit admissible.

Nous demandons la suppression de tout le paragraphe contenant cette citation.

Vous écrivez : *«Au cas où ces mesures se révéleraient impraticables...à l'intérieur du cadre fixé dans la fiche PSIA. » (je souligne)*

Au vu de ce que nous venons d'écrire concernant la citation précédente, et au vu du fait que, dans vos explications concernant ce point 4, à la page 30, vous spécifiez bien que « (...) le dépassement des courbes de bruit indiquées dans la fiche du PSIA relative à l'aéroport n'est possible que dans certaines

conditions et moyennant une modification de ladite fiche. » (je souligne), ce qui implique que le cadre fixé peut être modifié pour correspondre à une nouvelle exposition de bruit admissible, validée dans une nouvelle mouture de fiche PSIA et une adaptation immédiate du cadastre du bruit (p.20, par. 5), **nous demandons le retrait du paragraphe 3, page 20 concernant le point 4 dans la partie Décisions.**

Chapitre 5 : Aire de limitation d'obstacles.

L'étude de la carte 2 à laquelle ce chapitre fait référence montre que le périmètre de sécurité horizontale aura des conséquences majeures sur l'aménagement du territoire genevois, englobant env. un quart de la surface du canton, les trois-quarts restant se voyant encore retirer les zones agricoles, les zones industrielles, les gravières et les forêts. La Confédération a-t-elle véritablement mesuré l'impact que cette décision aura pour Genève ?

Chapitre 6 : Périmètre d'aérodrome.

A l'étude de la carte 3, nous découvrons avec surprise que l'aéroport s'étend au-delà de la route de Colovrex, jusqu'à atteindre l'autoroute A1, ainsi que, dans l'autre sens, au-delà de la route de Meyrin en direction de la voie de chemin de fer.

Nous demandons à ce que l'utilisation prévue de ces extensions soient expliquées et datées dans le chapitre 6 des Décisions, consacré au périmètre d'aérodrome.

Vous écrivez : *« (...) il est notamment prévu la construction... dans le but d'augmenter la capacité de la piste. »*

Nous rappelons ici que l'AIG est un **aéroport urbain** et qu'une augmentation de sa capacité signifie une augmentation des nuisances (sonores/pollutions) pour des dizaines de milliers de riverains

Nous demandons une croissance raisonnée et raisonnable de l'aéroport, ce que ce chapitre ne semble pas prévoir.

Le projet d'extension de la zone d'enregistrement au-dessus de l'autoroute est indiqué en coordination en cours (CC).

Nous demandons que ce processus de coordination soit terminé avant la mise en œuvre du PSIA et qu'il fasse l'objet d'une consultation publique préalable.

Chapitres 7 : Protection de la nature et du paysage et chapitre 8 : Protection des eaux

Nos associations ne se prononceront pas sur ces points.

Chapitre 9 : Accessibilité terrestre de l'aéroport.

Vous écrivez : *« Confédération, Canton et exploitant coordonnent les projets et oeuvrent chacun dans leur domaine de compétence afin de garantir sur le long terme une accessibilité fiable, sûre, confortable et en capacités suffisantes à l'aéroport. »*

S'il est possible d'évaluer en pourcentage les objectifs de parts modales à l'horizon 2030, **nous aimerions que figure dans ce chapitre de Décisions le pourcentage de participation financière de la Confédération, du Canton (donc nos impôts) et de l'AIG dans l'effort à fournir pour une meilleure accessibilité terrestre de l'aéroport**, notamment dans le cas de l'extension de Léman-Express, de la

modification des accès autoroutiers, de la requalification de l'avenue Louis-Casaï, du prolongement des lignes de tram et de bus, et les emplois de chauffeurs relativement à l'augmentation des fréquences. Il semblerait logique qu'une partie au moins du financement des parkings d'échange prévus soient assuré par l'AIG, est-ce que ce sera le cas ?

Chapitre 10 : Protection de l'air

Vous écrivez : « L'aéroport de Genève doit pouvoir être développé pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable, même lorsque les dimensions économiques et sociales de la mobilité impliquent qu'aux environs de l'aéroport certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de manière significative dans la pollution atmosphérique. » (paragraphe 1)

La contradiction entre « *développement durable* » et « *polluants atmosphériques* » intervenant « *de manière significative* » dans les environs de l'aéroport n'échappe à personne. La qualité de l'air est réglée par une **loi fédérale. Cette loi doit être respectée, même par l'AIG.** En conséquence, **nous réfutons l'argument qui voudrait que « Une pollution de l'air excessive (...) doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. » (paragraphe 2).**

Par ailleurs, la mise en place de taxes réellement incitatives encouragerait les compagnies d'aviation à utiliser des avions de dernière génération, moins polluants.