

XXXX
XXX
XXX

Le 20 décembre 2017

**Office fédéral de l'aviation civile,
Consultation PSIA,
3003 Berne**

Monsieur, Madame,

En tant que résidente de la commune d'Avusy, je vous écris pour vous faire part de mes préoccupations au sujet du projet de PSIA et de ses conséquences au niveau du bruit et de la pollution.

Au sixième alinéa de la deuxième décision, je ne suis pas d'accord avec le paragraphe qui prévoit « Il est envisagé d'étendre l'exploitation de l'aire Nord de 22h00 à 24h00, conformément aux heures d'ouverture de l'aéroport. » Nous, les résidents, ainsi que tout autre être vivant sous le bruit des avions, avons le droit de repos entre 22h et 6h du matin. Ces avions sont suffisamment bruyants pour réveiller des personnes endormies avec fenêtre et volets fermés, même loin de l'aéroport.

À l'alinéa suivant, il faudrait des mesures beaucoup plus contraignantes, car rien ne garantit le respect de ces prescriptions, d'autant plus que les mesures techniques de prévention ne seraient mises en œuvre que si elles s'avéraient « économiquement supportables », ce qui voudrait dire que la santé économique de l'aéroport et des compagnies aériennes priment, encore et toujours, sur la santé humaine et le bien-être des résidents du Canton.

Au premier alinéa de la quatrième décision, j'estime inadmissible que « l'exposition sonore provoquée par le trafic aérien est à calculer et à analyser chaque année par l'exploitant de l'aéroport. » Cette exposition au bruit doit être calculée et analysée par un organe indépendant. Quant au troisième alinéa de cette même décision, j'estime qu'une période de trois ans, voire plus, est bien trop longue ; il faudrait que ces rapports se fassent tous les trois mois et que les dépassements de bruit ne durent pas plus de trois mois.

Au dernier alinéa de cette décision, je ne comprends pas bien pourquoi les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit ne lieraient pas la Confédération. Si ces mécanismes sont fiables, ils devraient également être opposables à la Confédération. Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) est un instrument fédéral. La Confédération doit en assumer l'application.

Au deuxième alinéa de la décision 10, je ne suis pas du tout d'accord avec la disposition permettant « une pollution de l'air excessive[...] à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. » Le dépassement des limites en vigueur est par définition une contravention de la loi et de toute manière va à l'encontre de tout bon sens à la lumière de nos connaissances, d'ailleurs régulièrement confirmées par des scientifiques, sur l'impact humain et environnemental de cette pollution. En plus, selon mes informations, pour la Confédération, le « moyen terme » signifierait une

période de 10 ans: 10 ans de pollution excessive, comment l'État ose-t-il nous imposer une telle aberration en connaissance de cause ?

Au dernier alinéa de la même décision, notre aéroport urbain est enjoint de respecter la politique climatique en ce qui concerne ses infrastructures. De tels efforts au sol seront futiles tant que les émissions de l'aviation en tant que telle - branche dont la croissance, selon l'IATA, ne doit pas connaître de limites - ne sont pas sujettes aux mêmes contraintes.

De toute manière l'aéroport urbain de Genève bénéficie, à l'instar de toutes les installations aéronautiques, d'un traitement spécial à cet égard. En premier lieu le Canton cherche une stabilisation des émissions de l'aéroport au niveau de 2014 alors que pour tout le reste du Canton l'objectif est une réduction des gaz à effet de serre de 40% par rapport à 1990. Deuxièmement, l'aéroport est censé, selon le volet 1 du Plan climat cantonal (2015), être l'objet d'une délibération séparée « afin de concilier les intérêts environnementaux, sociaux et économiques » et n'est pas pour l'instant assujéti aux contraintes imposées à toute autre installation au niveau cantonal. Les modalités de ce processus devraient être présentées dans le volet 2 du PCC. Toutefois, celui-ci vient d'être publié et ne mentionne rien sur une telle réflexion sur le développement de notre aéroport urbain dans la perspective climatique. Pourquoi nous devons tous nous efforcer à réduire notre empreinte énergétique alors que les aéroports annulent tous nos efforts en augmentant le trafic aérien ?

On pourrait d'ailleurs s'interroger sur la légalité d'un tel traitement, qui pourrait à mon sens revenir à une forme de discrimination contre d'autres infrastructures de transport et donc un exemple de ce que les économistes appellent la « distorsion du marché » ou « concurrence déloyale ». Mais encore une fois, malgré les appels aux mécanismes du marché à tout autre égard en ce qui concerne l'aviation, dans ce contexte ces concepts sembleraient ne pas être applicables.

Une mesure préventive efficace serait l'imposition du kérosène. La Confédération a beau protester qu'elle est liée par les conventions internationales à cet égard, la Suisse est un pays souverain et a le droit de déroger à une partie d'une convention afin de protéger ses citoyens. L'imposition du kérosène se répercuterait sur le prix des billets d'avion et aiderait à modérer l'usage de l'avion.

À défaut, une taxe pollution proportionnelle aux quantités de kérosène portées par chaque avion pourrait être imposée pour chaque traversée du territoire suisse par un avion.

Je fais appel ici à un peu d'imagination de la part de la Confédération. Le PSIA en manque terriblement, suivant simplement les chemins économiques destructeurs frayés au cours des « 30 glorieuses » mais maintenant terriblement vieux jeu.

Pourquoi le Kérosène est-il le seul agent énergétique non taxé en Suisse ? Il doit être taxé, et fortement taxé, car c'est celui qui cause le plus d'effet de serre, trois fois plus que la voiture. Ceux utilisant le kérosène doivent payer le véritable prix de cette pollution sur l'environnement, la planète et la santé de la population. Le prix des billets d'avion doit augmenter et fortement, car il ne reflète pas le véritable prix des vols ; c'est notre environnement, notre santé qui en paie le vrai prix !

En outre, si l'aéroport a un impact économique positif sur le canton, les calculs ne tiennent pas compte de l'augmentation des frais médicaux dus à la pollution sur la santé. Les coûts ont été estimés par le bureau Ecoplan à 37 millions de francs par an pour la pollution de l'air et 66 millions pour le bruit en Suisse. Pourquoi ne pas mener une étude approfondie à ce sujet avant d'aller de l'avant ? L'état doit veiller avant tout au bien-être de ses citoyens et non aux intérêts économiques d'un petit groupe de personnes. En outre, le coût climatique s'élève à 202 millions de francs par an, ce qui doit être supporté par les finances publiques. Mais voulons-nous vraiment cela ?

Je me permets de vous rappeler le paragraphe suivant de la Constitution genevoise (Chapitre III, Tâches publiques, Section 1, Environnement, Art. 157, Principes) : 1 L'Etat protège les êtres humains et leur environnement. 2 Il lutte contre toute forme de pollution et met en œuvre les principes de prévention, de précaution et d'imputation des coûts aux pollueurs. 3 L'exploitation des ressources naturelles, notamment l'eau, l'air, le sol, le sous-sol, la forêt, la biodiversité et le paysage, doit être compatible avec leur durabilité.

Je vous prie d'agréer, mesdames, messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.