

Bellevue, le 29 décembre 2017

Office fédéral de l'aviation civile

Consultation PSIA

3003 Berne

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

Madame, Monsieur,

Par la présente, en tant que riverains de l'aéroport urbain de Genève, nous souhaitons vous communiquer notre vive préoccupation au sujet de la fiche PSIA pour Genève, fiche clairement critiquée par l'association CARPE, que nous soutenons pleinement.

Nous sommes étonnés que cet instrument, qui va déterminer le développement économique, social et environnemental de notre Canton pendant au moins une décennie, passe sous silence les questions cruciales qui sont la contribution de l'aviation à la pollution de l'air, aux nuisances sonores, au dérangement climatique, à l'impact du trafic aérien sur la santé des habitants de la région ainsi que les effets de l'expansion prévue de notre aéroport urbain sur l'aménagement du territoire.

1. Pollution de l'air et santé

Sachant que la pollution de l'air est la cause de milliers de morts prématurées en Suisse, c'est le comble de l'irresponsabilité que de tolérer une « pollution excessive », aux alentours de notre aéroport urbain. Il est illusoire de penser que ces particules fines vont restées confinées près de l'aéroport. Des statistiques montrent que la commune d'Anières et la ville de Genève souffrent déjà d'une incidence plus élevée de toux nocturne chez les enfants, et ceci en corrélation significative avec les taux plus élevés de PM10 dans ces communes. Il est inimaginable que ces taux n'augmentent pas dans ces deux communes avec une augmentation du nombre de mouvements d'avions à 47 par heure d'ici 2030. Il est également inimaginable que ces taux soient moins élevés dans les communes voisines de notre aéroport urbain. Les mêmes considérations valent pour le problème de capacité respiratoire diminuée chez certaines catégories de la population de la ville de Genève, notamment les plus âgés, lui aussi lié avec les taux élevés de PM10.

2. Bruit et santé

L'OMS recommande 8 heures de sommeil. Toutefois la Confédération considère que les horaires d'ouverture de notre aéroport urbain sont raisonnables ; elle envisage même des vols supplémentaires long-courrier pendant les heures de nuit. L'aire Nord risque d'être en opération jusqu'à 0h30, nous laissant ainsi seulement 5 heures et demie de sommeil. Ceci est en contradiction avec la politique de la Confédération même, selon laquelle «le repos nocturne reste garanti près des aéroports nationaux».

La problématique du bruit n'est pas uniquement nocturne. C'est une très forte nuisance qui péjore la qualité de vie des habitants vu la fréquence de plus en plus élevée voire pratiquement continue à certaines heures. L'organisation des vols ne tient entre autre pas compte des heures des repas. Prendre un déjeuner sur la terrasse entre midi et une heure ou le soir aux alentours de 19 heures devient chaque année plus problématique. Regarder la télévision, fenêtre ouverte, nécessite bien souvent de monter le niveau sonore de la télévision. La Confédération a beau promettre des avions

« plus silencieux » dans un futur indéfini, le nombre de mouvements est censé augmenter dans l'avenir immédiat, donc le nombre de pics de bruit augmentera - corrélation sans appel - et ce sont les pics de bruit qui dérangent.

De plus la Confédération ne donne aucune indication sur la diminution du bruit des avions dits plus silencieux. Il est nécessaire d'indiquer clairement la diminution du nombre de décibels. Sans quoi cette promesse reste de la poudre aux yeux.

Encore une fois, les enfants en particulier sont mis en danger par ces nuisances. L'impact négatif du bruit d'avion sur l'apprentissage scolaire est documenté. Or, 25% des écoliers genevois sont scolarisés à l'intérieur des zones de bruit, situation que le PSIA ne va pas changer. Au contraire, sous le nouveau cadastre de bruit il est quasi certain que davantage d'écoles genevoises se voient englober par les zones de bruit.

3. Aménagement territorial

Il est impossible que le nouveau cadastre de bruit, qui sera basé sur les courbes de bruit établies dans le PSIA, soit plus restreint que celui actuellement en vigueur, lui basé sur des données vieilles de 16 ans. Cela voudra dire que des milliers d'habitations vont du coup tomber dans des zones de bruit et perdre énormément en valeur. Les personnes de revenus modestes qui ont investi toute ou une bonne partie de leurs épargnes dans leur résidence se verront dérobées de leur investissement. Il va de soi que la valeur du loyer des maisons en location risque d'être également péjorée. Vers quelle instance, les riverains devront-ils se tourner pour réclamer un dédommagement correct ?

Nous notons également que la Confédération, afin de réduire le nombre de voitures privées se dirigeant vers notre aéroport urbain pour transporter les 25 millions de passagers visés dans le PSIA, préconise un élargissement de l'autoroute et la construction de places supplémentaires de parking. Cette politique est absurde: tout urbaniste sait pertinemment que de nouvelles routes ne résolvent pas les problèmes de circulation - au contraire, elles les aggravent à la longue, en invitant un usage accru des véhicules privés.

L'autre volet de la politique fédérale pour Genève en ce qui concerne la mobilité autour de notre aéroport urbain est une augmentation massive de l'offre en transports publics. En tant que contribuable cantonal, nous ne sommes pas d'accord pour payer une telle augmentation uniquement pour aider les compagnies privées aériennes à augmenter leurs bénéfices, et ce quand il y a toujours des problèmes de mobilité quotidienne dans notre région qui restent sans solution..

En conclusion, le rapport PSIA laisse à l'Administration de l'Aéroport une latitude qui la met quasiment hors la loi. Aucune infrastructure du canton ne jouit d'une telle liberté. Les nombreuses expressions de modalisation telles que « dans la mesure du possible » ne sont pas acceptables dans un Etat dans lequel la loi doit être contraignante.

Nous déplorons que toutes les perspectives de développement soient inscrites dans la perspective d'un développement durable. Pour rappel, le développement durable comporte trois pôles : économique, social et environnemental. Dans la fiche PSIA, seul le développement économique est véritablement pris en compte. Le social et l'environnemental sont subordonnés à la toute puissance de l'économie. L'utilisation du concept de développement durable est galvaudé dans les directives fédérales. Comment peut-on dans ce cas accorder de la crédibilité à ce rapport ?

[Salutations etc.]