

## Office fédéral de l'aviation civile

### Opposition au plan sectoriel de l'infrastructure aéroportuaire (PSIA)

#### Préambule :

Avant d'aborder les points qui nous dérangent dans PSIA nous aimerions prendre un peu de recul. Ce plan sectoriel, de par sa nature, ne traite que d'un secteur, prenant comme principe que le développement économique est la planche de salut incontournable. Cela fait penser à une démonstration qui part d'un axiome aberrant : toute l'énergie apportée aux démonstrations qui suivent ne peuvent qu'aboutir à une solution du même type.

Le nouveau plan de développement jusqu'en 2030, démontre que l'objectif de la Confédération et du Canton de Genève réside dans le développement économique à tout prix, au mépris de la santé publique qui coûte toujours plus et qui est à charge, in fine, des contribuables.

Il est unanimement reconnu et prouvé par les instances médicales que l'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique génère des coûts de santé toujours plus importants.

La capacité d'apprentissage d'une population exposée au bruit est diminuée et grèvera à l'avenir les finances de l'état, des entreprises et des contribuables.

Dépourvu de philosophie, le Conseil fédéral manque à son devoir de susciter la réflexion sur l'utilité généralisée de déplacements à tout prix (et à bas prix). Actuellement les instances fédérales ne font que suivre un mouvement dicté par les gains économiques à court terme et ne prennent pas en compte les conséquences négatives à moyen et long terme de ce développement.

En prenant encore plus de recul, constatons que l'accord de Paris excluant le trafic aérien de son champ d'action (on reste dans le domaine des aberrations !), le coût réel des déplacements en avion incluant les mesures de protection contre le bruit, les dépenses futures de santé et un coût du kérosène comprenant de justes taxes n'est pas facturé aux voyageurs.

L'aéroport de Genève et le Canton de Genève, qui perçoit une partie du bénéfice d'exploitation de Cointrin, recherchent uniquement à augmenter leurs ressources financières via un développement incontrôlé.

Le développement de l'aéroport se fonde sur des ordonnances fédérales qui favorisent le commerce, la frénésie de déplacement d'une population dépourvue de toute philosophie et de toutes réflexions sur l'impact écologique de ses déplacements, et ce au mépris de la santé de la population régionale. Ce développement de l'aéroport ne tient aucunement compte et même accepte, comme dégât collatéral, l'augmentation de la pollution de l'air et les souffrances d'une population exposée au bruit dont il est prouvé qu'il générera une augmentation des coûts de santé.

En conséquence nous nous opposons à ce projet de développement de l'aéroport à l'horizon 2030 et précisément aux points suivants exposés dans les « Décisions » du PSIA :

## Décisions:

### 1 Rôle et fonction de l'installation:

« l'aéroport doit pouvoir se développer de manière à répondre à la demande du trafic aérien... »  
Nous nous opposons à ce paragraphe pour les motifs exposés dans le préambule.

### 2. Conditions générale de l'exploitation:

Nous nous opposons au plan de développement qui prévoit 236'000 mouvements annuels à l'horizon 2030 et son corollaire de 47 mouvements par heure ou de 1 mouvement toutes les 76 secondes! Nous sommes actuellement à 40 mouvements par heure, soit 1 mouvement toutes les 90 secondes, ce qui est déjà difficilement supportable et implique de vivre fenêtres fermées.

Heures d'exploitation (art.39ss de l'OSIA): les atterrissages et décollages des vols commerciaux planifiés doivent être **totalemment interdits entre 22h00 et 6h00**, tout en sachant que les urgences médicales et les vols en retard constituent déjà une exception notable.

Nous nous opposons totalement au principe d'étendre l'exploitation de l'aile Nord de 22h00 à 24h00. L'impact des améliorations techniques n'est pas chiffré et le plan sous-entend qu'à fréquences augmentées le bruit resterait stable. **Pourquoi ne pas envisager qu'à fréquences égales le bruit pourrait diminuer?**

### 3. Exposition au bruit:

Aucune exposition au bruit ne saurait être envisagée pendant les heures de repos, soit entre 22h00 et 6h00. Cette proposition est injurieuse et irresponsable pour les populations vivant actuellement sous le bruit des avions.

L'aéroport et le canton de Genève se base sur des avancées technologiques futures qui seront peut-être effectives mais sur lesquels il ne convient pas de s'appuyer, car elles sont surtout prétextes à justifier un développement excessif et qui tient de la poudre aux yeux.

### 8. Protection des eaux:

Nous nous opposons au fait de n'envisager de facto aucune zone de protection des eaux souterraines dans le périmètres de l'aéroport.

Il nous semble inutile de rappeler l'aspect primordial de la pureté de l'eau pour l'être humain!

### 9. Accessibilité terrestre de l'aéroport :

Nous nous opposons également au développement excessif des infrastructures autoroutières nécessaires à ce projet. Le canton envisage sans autre d'accroître le bétonnage de notre canton qui voit ses terrains agricoles et ses surfaces absorbantes se rétrécir au fil des ans.

Il faut aussi se souvenir que l'augmentation de l'offre autoroutière génère un trafic plus important et donc une pollution croissante.

Les paragraphes décrivant les améliorations des transports publics, tout réjouissants et louables qu'ils soient ne déboucheront pas sur une compensation de la pollution due à l'augmentation du trafic aérien : pour pousser à l'extrême, Monsieur X pourra se gausser d'aller à vélo à l'aéroport pour prendre chaque semaine un avion moyen courrier...

## 10. Protection de l'air

« 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. »

Les termes « pour autant » et « même » entrent en contradiction, le flou de cette phrase est-il voulu ou résulte-t'il d'une mauvaise formulation?

En tout état de cause, nous nous opposons à un développement de l'aéroport impliquant un rejet plus important des oxydes d'azote et des poussières fines!

A noter que si dans ce paragraphe et dans le suivant il est écrit noir sur blanc qu'un dépassement des normes de pollution est admissible, des actions juridiques pourraient être engagées par des citoyens estimant leur santé menacée (cf actions contre les cigarettiers aux Etats Unis, actions juridiques en Allemagne pour interdire les voitures fonctionnant au diesel.)

Nous nous opposons donc au contenu des deux premiers paragraphes.

Dans les explications qui suivent le volet **Décisions**, nous trouvons inadmissible que les auteurs de ce plan envisagent sereinement un dépassement important des valeurs limites de NO2 et des particules fines, jusqu'à 40% d'augmentation par rapport aux émissions cantonales!!

**Et que se passera-t'il si les autres pollueurs génèrent une pollution en augmentation?**

Nous nourrissons les plus vives craintes pour la santé de la population: le Conseil fédéral et les cantons tentent d'une main de lutter contre les coûts de la santé, mais de l'autre s'appêtent à les augmenter avec un tel projet!

Ces instances mettent tout en oeuvre pour rendre l'éducation performante, et en même temps s'appêtent à la détériorer par une augmentation de la pollution sonore!

**Cette politique est-elle digne d'un état responsable?**

Cartigny, le 31 décembre 2017