

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

Cartigny, le 23 décembre 2017

Madame, Monsieur,

Nous avons lu avec attention votre rapport PSIA, qui détermine le plan de développement de l'aéroport urbain de Genève pour les prochaines années.

Cet aéroport, situé au cœur même de Genève, contrairement à tous les grands aéroports d'Europe qui sont à 40-50 km du centre, demande une politique particulière adaptée à sa situation.

En particulier pour les habitants de notre commune de Cartigny, directement soumise aux nuisances des avions qui la survolent quotidiennement, il est de notre devoir de citoyen de rester attentifs aux conséquences que ce plan va obligatoirement générer.

Il en va aussi de nos intérêts de propriétaires de défendre la valeur de notre patrimoine.

Suite à cette lecture et à votre consultation, nous tenons à vous communiquer notre opposition à ce développement sur les points suivants :

REDUCTIONS DES EMISSIONS SONORES

Les nuisances sonores ont été déjà considérablement réduites et il est difficile de croire que celles-ci seront encore réduites de beaucoup, d'ailleurs cela n'est envisagé qu'à l'horizon 2030 dans le PSIA :

« Ainsi, après une courte période d'augmentation de l'exposition au bruit qui atteindra le maximum 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 »,conséquence notamment du renouvellement avancé de la flotte »

A ce sujet, concernant la réduction du bruit aérodynamique : « Le bruit aérodynamique est dû à l'écoulement de l'air sur la carlingue de l'avion. Il est notable essentiellement dans les phases d'approche lorsque les moteurs sont réduits et les trains et volets sortis. Le bruit aérodynamique s'avère compliqué à réduire compte tenu de l'augmentation de la taille des avions modernes. »

Source autorité de contrôle des nuisances aeroportuaires- <https://www.acnusa.fr/fr/>

Il est donc clair que les nuisances sonores vont être plus nombreuses en attente d'un hypothétique changement de technologie. Les conséquences du bruit sur la santé publique sont connues et gravement nocives, raison pour laquelle nous nous opposons à une extension des horaires de vols.

MISE EN DANGER DES ZONES SENSIBLES

La Confédération dépense des sommes très élevées pour préserver et renaturer le Moulin-de-Vert, zone sensible, classée d'importance européenne au niveau de la faune et de la flore, or les nuisances des survols continuels des avions (un décollage est prévu toutes les 90 secondes) vont exactement dans le sens contraire, en mettant en danger cette zone protégée.

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 » dit le rapport PSIA. Cependant, l'augmentation prévue des particules fines ne peut être masquée comme le dit ce même rapport, celles-ci vont augmenter considérablement :

« Au niveau des oxydes d'azote (NOx), une augmentation des valeurs d'émissions entre 2020 et 2030 est attendue... Il est anticipé que la contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions

cantonaux pourrait augmenter de 24% en 2012 à 40 % en 2030. » !

De plus, il ne faut pas oublier que toute la zone industrielle de la Praille-Acacias serait déplacée à Vernier et donc accentuerait encore les pollutions prévues.

NECESSITÉ ECONOMIQUE DES VOLS

L'argument de la nécessité d'augmenter les vols pour des raisons de la santé économique des entreprises est fallacieux : seuls 17 % des vols ont des raisons professionnelles, en revanche les vols d'agrément low cost se multiplient et augmentent la pollution, sans réelle nécessité de ce trafic supplémentaire. Source : Graphique ARAG.

PERTE DE VALEUR IMMOBILIÈRE

Réduction de valeur des immeubles causée par le bruit des avions :

« En 2003, l'Allemagne édicta des restrictions d'approche vers l'aéroport de Zurich. Dans le cadre du débat sur de nouvelles voies d'approche qui s'ensuivit, la question de savoir qui, dans l'agglomération zurichoise, allait devoir subir le bruit des avions et dans quelle mesure fut fortement politisée. L'un des corollaires importants en fut le problème de l'ampleur des réductions de valeur subies par les immeubles soumis aux nuisances sonores du trafic aérien.

Le bruit généré par les atterrissages et les décollages des avions porte sur de grandes distances, de sorte que des milliers d'immeubles sont affectés. Et des milliers de propriétaires fonciers sont irrités et exigent une compensation. »... L'apparition du bruit des avions lui vaudrait alors une relégation en deuxième ligue et une réduction de valeur dramatique de l'ordre d'un tiers.

Source Kaspar Fierz Dr. sc. techn., lic. oec. publ.,-Esslinge

En conséquence, pour les raisons citées plus haut, nous sommes opposés au plan de développement prévu pour l'aéroport urbain de Genève selon ce rapport, et nous demandons un plan plus respectueux de l'environnement et des réelles nécessités de transport.

En vous remerciant de tenir compte de notre avis dans les décisions futures, nous vous prions d'agréer, Madame Monsieur, nos salutations distinguées.

[...]

« Pour la planète, il n'y a pas de plan B, car il n'y a pas de planète B »