

Alice MARTIN

512 route des pérosais
F-74380 CRANVES SALES
alice_martin22@yahoo.fr

Office Fédéral de l'Aviation Civile

Consultation PSIA
CH-3003 BERN

Cranves Sales, le 5 janvier 2018

Destinataires en copie : **1. Direction Départementale des Territoires de la Haute-Savoie**
Service eau et environnement - 15 rue Henry Bordeaux - 74998 Annecy cedex 9
2. Direction de la Sécurité de l'Aviation civile Centre-Est
210 rue d'Allemagne - 69125 Lyon-Saint Exupéry aéroport

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

Madame, Monsieur,

Je suis citoyenne française, je réside en Haute-Savoie depuis 2 ans, après avoir vécu 3 ans dans le Pays de Gex. Je ne suis plus riveraine de l'aéroport de Genève mais je vous écris à plusieurs titres :

1. je vis dans le bassin genevois, et à ce titre je respire l'air local et je consomme des produits locaux ;
2. je suis pour la défense d'une qualité de vie la meilleure possible pour tous les habitants de ce bassin de vie ;
3. je suis pour la défense de l'environnement, ici et partout ailleurs.

Par la présente, je vous transmets mes remarques sur le projet en consultation du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'Aéroport de Genève rendu public le 15 novembre 2017.

A. Eléments de contexte personnels

1. Je vis dans le bassin genevois, et à ce titre je respire l'air local et je consomme des produits locaux, c'est-à-dire :
 - a. je respire un air d'une qualité moyenne voire médiocre, entre les pollutions routières, autoroutières et celles liées aux décollages et atterrissages des avions ;
 - b. je consomme des produits locaux arrosés d'hydrocarbures non brûlés (dont il n'est fait mention nulle part dans la fiche PSIA).
2. Je suis pour la défense d'une qualité de vie la meilleure possible pour tous les habitants de ce bassin de vie :
 - a. la qualité de vie commence par la qualité de sommeil et je sais à quel point le sommeil peut être perturbé par des nuisances sonores nocturnes ;
 - b. l'argument du développement illimité de l'aéroport de Genève pour démocratiser un tourisme de masse n'est pas recevable : quel tourisme voulons-nous pour ce bassin genevois quand il faut interrompre une conversation toutes les 90 secondes lorsqu'on mange en terrasse au bord du Lac à Genthod ou à Yvoire ?
 - c. la qualité de vie ne passe pas nécessairement par le tourisme à bas prix, elle passe aussi par la relocalisation des enjeux globaux, par la réappropriation des citoyens de leur territoire.
 - d. je suis pour la défense de l'environnement, ici et ailleurs, qu'il s'agisse de climat à une échelle globale (ce qui concerne aussi bien humains qu'animaux et végétaux) ou de polluants à une échelle plus locale.

B. Fiche PSIA : remarques globales

Climat

Le PSIA n'apporte pas de réponses aux enjeux climatiques alors que l'aviation est responsable d'environ 3 % des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial.

L'augmentation du nombre de vols proposée dans ce Plan n'est pas compatible avec l'accord de Paris sur le climat. Si le traité de Paris ne mentionne pas explicitement l'aviation, il précise que les émissions de gaz à effet de serre devront être réduites à zéro d'ici 2050¹. Cet objectif ne pourra pas être atteint si le secteur de l'aviation continue à croître.

A Genève Aéroport, de nombreux vols concernent des trajets de courte distance qui pourraient facilement être transférés sur d'autres moyens de transport comme le train.

Santé

Le bruit occasionne de nombreux impacts sur le système nerveux et cardiovasculaire (stress, hypertension, anxiété), une simple recherche sur internet donne des résultats abondants et sérieux². L'OMS annonce que 8 heures de sommeil sont nécessaires pour garantir le repos³.

Les enfants connaissent des troubles de l'apprentissage : « Les études menées sur l'effet du bruit sur le développement cognitif des enfants montrent que les écoliers du primaire apprennent à lire plus lentement lorsque leur école est située dans une région bruyante que les enfants qui fréquentent une école dans une zone tranquille. Ce rapport est linéaire, à savoir que plus l'exposition au bruit est importante, plus le développement est perturbé »⁴. Or, 8300 écoliers de 17 communes – soit plus du quart des élèves de primaire du canton de Genève, pour ne parler que des écoliers de Suisse – sont concernés⁵.

Concernant la pollution de l'air, ses effets sur les problèmes cardio-vasculaires et les maladies des voies respiratoires sont maintenant connus. Selon l'étude SAPALDIA, chez les adultes de la commune de Genève, avec son taux plus élevé de PM10, la capacité pulmonaire est plus faible⁶. Or, les niveaux de pollution de l'air dans le périmètre de l'aéroport vont continuer à augmenter de manière préoccupante, alors que des progrès sont réalisés sur le reste du territoire.

→ Je demande que la fiche PSIA traite de la question de la santé et démontre concrètement comment elle compte protéger la population.

C. Fiche PSIA : commentaires sur les « décisions »

Partie 2 : Conditions générales de l'exploitation

a. Huit heures de sommeil

Le premier paragraphe de cette partie indique que les « heures d'exploitation correspondent à celles qui sont décrites à l'art. 39ss de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA). Cet article autorise, avec certaines restrictions pour les avions les plus bruyants, les décollages de 6h à 00h30 et les atterrissages de 5h à 00h30. **Cette loi ne garantit donc que 4h30 de sommeil sans bruit d'avion** alors que l'OMS annonce que 8h de sommeil sont nécessaires.

La Confédération elle-même met en garde contre le sommeil perturbé : « Le sommeil est perturbé à partir d'un niveau sonore nocturne de 40 à 50 décibels déjà. On se réveille plus souvent, ce qui entraîne de la somnolence ainsi qu'une baisse de l'attention et des performances le lendemain »⁷. La situation aux alentours de l'aéroport de Genève n'est donc en conformité ni avec les recommandations internationales, ni avec celles de la Confédération.

→ Je demande que les horaires d'exploitation soient revus pour qu'au minimum 8 h de sommeil soient garanties.

b. Impact environnemental

Le septième paragraphe traite de l'impact environnemental de l'exploitation. Il est indiqué que les « mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre si tant est qu'elles soient économiquement supportables ». La primauté à la condition « économiquement supportable » montre un déséquilibre entre les trois piliers du développement durable vers le secteur économique.

→ Je demande que la partie « si tant est qu'elles soient économiquement supportables » soit supprimée du PSIA.

Partie 3 : Exposition au bruit

a. Méthode de calcul des courbes de bruit

La méthode de calcul des courbes de bruit est décrite à la page 27 de la fiche PSIA. En se basant sur un bruit moyen, ces courbes sont loin de représenter la réalité sur le terrain. Les pics de bruit, cause réelle de la gêne occasionnée par les nuisances sonores, ainsi que la réflexion du bruit, sont ainsi exclus.

→ Je demande que la méthode de calcul des courbes de bruit soit revue afin que celles-ci soient plus représentatives de la situation réelle.

Partie 4 : Documentation de l'exposition au bruit

a. Respect du bruit admissible

Dans le premier paragraphe de la partie 4, il est indiqué que l'exposition au bruit admissible « doit en principe être respectée ». Le terme « en principe » laisse sous-entendre qu'il serait possible de faire abstraction du cadre légal sous certaines conditions.

→ Je demande que le morceau de phrase « doit en principe être respecté » soit remplacé par « sera respecté ».

Quelques phrases plus loin, il est spécifié que l'aéroport de Genève, en cas de dépassement notable du bruit admissible, sera chargé de proposer des mesures afin d'éviter que cela ne se reproduise. Cette formulation signifie non seulement qu'il est toléré que l'aéroport de Genève dépasse le bruit admissible, mais également qu'il ne connaîtra aucune sanction si tel est le cas. Cette possibilité offerte à l'aéroport de Genève de ne pas respecter la loi, et ce sans réelles répercussions, n'est pas admissible.

→ Je demande que la limite de bruit admissible fixée ne soit dépassée sous aucun prétexte en chaque point des cartes détaillées commune par commune. Elle demande également qu'en cas de dépassement notable du bruit admissible (augmentation de 1dB ou plus par rapport au bruit admissible), l'exploitant doive s'acquitter d'une amende proportionnelle au dépassement enregistré. En parallèle, l'autorité d'exécution fédérale, après consultation des cantons et communes concernés, ordonne à l'exploitant de l'aéroport de prendre les mesures nécessaires pour que le cadre légal soit respecté.

b. Contrôle

Le premier paragraphe de ce chapitre 4 précise que « l'exposition sonore provoquée par le trafic aérien est à calculer et à analyser chaque année par l'exploitant de l'aéroport... ». Afin de s'assurer que le bruit calculé corresponde à la réalité du terrain, l'exposition sonore doit également être mesurée sur le terrain et les données récoltées doivent être comparées avec celles calculées. De plus, il y a clairement conflit d'intérêt lorsqu'il est demandé à l'exploitant de se contrôler lui-même ! L'analyse de la situation doit être soumise à un organe d'audit externe, indépendant de toute autorité suisse.

→ Je demande que la fiche PSIA précise que l'exposition sonore calculée doit être comparée avec des données mesurées et qu'un organe d'audit externe et indépendant soit mandaté pour l'analyse de ces données.

c. Organes concernés

La fiche PSIA indique que les analyses concernant l'exposition au bruit doivent être soumises à l'autorité d'exécution fédérale et que cette dernière approuve l'analyse après consultation des cantons concernés. Je considère que ces informations concernent également la population et les communes.

→ Je demande que les données de base et les analyses soient rendues publiques et que les communes concernées, suisses et françaises, soient intégrées au processus d'approbation.

Le dernier paragraphe de la partie 4 stipule que « les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et ne lient pas la Confédération ». Cette négation de l'opinion cantonale est injustifiée, anti-fédéraliste et anti-démocratique.

→ Je demande que ce dernier paragraphe de la partie 4 soit supprimé de la fiche PSIA.

Partie 7 : Protection de la nature et du paysage

a. Valorisation écologique

Il est indiqué au début de cette partie 7 que « les surfaces du périmètre aéroportuaire que l'aviation n'utilise pas doivent en principe faire l'objet d'une valorisation écologique ». Le terme « en principe » permet à l'aéroport de Genève de déroger à ce principe.

→ Je souhaite que le terme « en principe » soit supprimé.

b. Aire de protection

La partie 7 est consacrée à la protection de la nature et du paysage des surfaces du périmètre aéroportuaire. Or, le trafic aérien impacte de manière importante la nature et le paysage sur un bien plus grand territoire. La pollution sonore, de l'air et des sols, dégrade la nature d'une grande partie du territoire genevois et des communes françaises à proximité. Le bruit génère d'importantes perturbations pour la faune. Les hydrocarbures non brûlés s'infiltrent dans les sols, les particules fines sont absorbées par la faune et la flore. Enfin, le cadastre d'obstacles engendre des coupes importantes d'arbres (3'000 arbres du bois de La Bagasse en 2004) et l'implantation de l'exploitation a détruit une partie des couloirs biologiques.

→ Je demande que l'intégralité de ce chapitre soit revue afin qu'il prenne en considération l'impact environnemental de l'aéroport et du trafic aérien au-delà du périmètre de l'aéroport. Lorsque des mesures doivent être prises sur le territoire (coupes d'arbres par exemple), celles-ci doivent être exécutées dans le respect de l'environnement. Enfin, des mesures de compensation, financées par l'aéroport sur les crédits environnementaux payés par les compagnies, doivent être instaurées, avec des hausses des surcharges pertinentes afin de couvrir de telles dépenses.

Partie 10 : Protection de l'air

a. Droit de polluer

Dans le premier paragraphe de la partie 10, l'aéroport est clairement autorisé à polluer sans limite, et ce malgré la volonté énoncée de « respecter le développement durable ».

Au deuxième paragraphe, il est demandé de « tolérer une pollution de l'air excessive à moyen terme ». Mais pour qui nous prenez-vous ? Les habitants du canton de Genève font des efforts pour réduire leurs pollutions et leurs émissions de gaz à effet de serre et tous leurs efforts sont annihilés rien que par l'aéroport, dont le seul but est de répondre à une soi-disant « demande » !

Juste après on peut lire : « À long terme, il y a lieu de veiller à ce que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air puissent être respectées ». Cette formulation n'est en rien contraignante. Pourtant, plusieurs articles de loi réglementent la pollution atmosphérique :

- l'art. 74 de la Constitution suisse stipule que la Confédération veille à prévenir les atteintes nuisibles ou incommodantes sur l'être humain et son environnement naturel. Les frais de prévention et de réparation sont à la charge de ceux qui les causent ;
- l'art. 11 de la Loi fédérale pour la Protection de l'environnement prévoit que « Les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont limités par des mesures prises à la source (limitation des émissions) » ;
- l'art. 157 de la Constitution genevoise précise que l'« État protège les êtres humains et leur environnement. » et qu'il « lutte contre toute forme de pollution et met en œuvre les principes de prévention, de précaution et d'imputation des coûts aux pollueurs ».

Cette fiche PSIA qui place l'aéroport au-dessus des lois est totalement inadmissible pour la population !

→ Je demande que ce paragraphe soit entièrement revu.

D. Conclusion

Je soussignée MARTIN Alice, née le 22 mai 1978 à Dijon, France, rejette le postulat de croissance à tout prix du PSIA et déplore le passage sous silence de thématiques centrales pour une bonne cohésion de la vie en société, notamment la santé et le climat.

De plus, je questionne les moyens proposés par la fiche PSIA pour atteindre les objectifs qu'elle s'est elle-même fixés. Si le document annonce vouloir limiter les nuisances, le manque de propositions concrètes et réalistes pour y parvenir, mais surtout le fait que les mesures soient imposées uniquement par l'aéroport lui-même et qu'aucune sanction ne soit prévue en cas de non-atteinte, font de cette volonté un vœu pieux.

Je demande donc que la révision du règlement d'exploitation soit rendue obligatoire par la fiche PSIA et que ce dernier garantisse, entre autres, au minimum 8 heures de sommeil sans bruit d'avion par nuit, un niveau sonore supportable durant la journée et une réglementation stricte sur la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

En vous remerciant d'avance pour la prise en considération de mes remarques et en vous assurant de toute ma vigilance dans la suite de ce dossier, je vous adresse, Madame, Monsieur, mes cordiales salutations.

Alice Martin

Références

- ¹ Article 4 du traité de Paris : « de façon à parvenir à un équilibre entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre au cours de la deuxième moitié du siècle »
- ² <https://www.anses.fr/fr/content/impacts-sanitaires-du-bruit>
<http://www.isere.gouv.fr/content/download/10678/70006/file/les%20effets%20du%20bruit%20sur%20la%20sant%C3%A9.pdf>
http://www.acoucite.org/IMG/pdf/effets_bruit-sante_2011.pdf
<http://www.acoustix.be/2015/01/les-effets-du-bruit-sur-la-sante/>
<http://www.inrs.fr/risques/bruit/effets-sante.html>
- ³ « a fixed interval of 8 hours is a minimal choice for night protection.” Night noise guidelines for Europe, OMS, 2009, p. 7
- ⁴ <https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2015/20153840/Bericht%20BR%20F.pdf>, page 8
- ⁵ <http://noe21.org/wp-content/uploads/Etude-cout.pdf>, p. 2
- ⁶ European Respiratory Society, «Qualité de l'air et santé », 2010, p 34
- ⁷ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/info-specialistes/effets-du-bruit/effets-du-bruit-sur-la-sante.html>