

Le Plan Sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) a été rendu publique à mi-novembre 2017.

Il est regrettable que le PSIA ne mentionne que des objectifs et non des valeurs limites contraignantes à atteindre.

Sur le fond, le plan entérine l'accroissement des nuisances dues au bruit et à la pollution, au détriment de la santé de la population et de la biodiversité et, ce, malgré le fait que la Constitution genevoise indique « l'Etat protège les êtres humains et leur environnement et met en œuvre les principes de prévention, de précaution et d'imputation des coûts aux pollueurs » (art. 157 et ss) et que la Constitution fédérale prévoit que « la population et son environnement naturel doivent être protégés contre les atteintes nuisibles ou incommodantes, notamment contre les immissions de bruit (art 74) ».

Le PSIA ne parle pas des enjeux climatiques, alors qu'il s'agit d'un des aspects du développement durable les plus critiques actuellement. L'augmentation du nombre de vols proposés n'est pas compatible avec le Traité de Paris, qui est entré en vigueur en Suisse en novembre 2017. Ce traité précise que les émissions de gaz à effet de serre devront être réduites à « net zéro » dans la deuxième moitié du siècle. Cet objectif ne pourra pas être atteint si le secteur de l'aviation continue à croître. Il en va de même pour l'objectif du Plan climat cantonal, qui est de « stabiliser au niveau de 2014 les émissions de GES d'ici 2030 ».

En pariant sur la croissance continue de l'aviation, le plan PSIA oblige le canton à investir dans les infrastructures aéroportuaires, alors que le bon sens et le développement durable voudraient que face à la crise climatique on investisse aujourd'hui dans des infrastructures de transport « bas carbone », à savoir les infrastructures ferroviaires.

Le trafic aérien impacte de manière importante la nature, par les pollutions sonore, de l'air et des sols générées par cette activité sur un territoire bien plus grand que celui du seul aéroport, soit sur de nombreuses communes genevoises et 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 flore et la faune...

Ces impacts sur l'environnement doivent être pris en compte dans le PSIA au-delà du périmètre de l'aéroport et applique de manière plus active le principe énoncé plus haut du « pollueur-payeur ».

Le PSIA prévoit que « les mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre pour limiter l'impact de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement si tant est qu'elles soient économiquement supportables ».

Cet arbitrage entre les intérêts environnementaux et économiques est regrettable et l'équilibre entre les trois piliers du développement durable (social, environnemental et économique) devrait être précisé et rendu obligatoire par la fiche PSIA.

Concernant la protection de la nature et du paysage, le PSIA indique 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 déroger à ce principe, ce qui ne devrait pas être le cas.

En ce qui concerne la pollution de l'air, le PSIA indique : " Le principe qu'une pollution de l'air excessive co-générée par l'exploitation aéroportuaire doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. Une augmentation des valeurs d'émission des oxydes d'azote est attendue entre 2020 et 2030, alors qu'elle diminue sur le reste du territoire cantonal". "Il est anticipé que la contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions cantonales pourrait augmenter de 24% en 2012 à 40% en 2030. »

Cette politique est en contradiction évidente avec la Constitution suisse, la Loi fédérale pour la Protection de l'environnement et les accords et traités internationaux que la Suisse a signés, notamment l'Accord de Paris sur le climat. Malgré l'entrée en vigueur récente de celui-ci, la Confédération maintient son soutien à la croissance du trafic aérien, annulant ainsi les gains en termes de pollution obtenus par des efforts dans d'autres domaines, telle que la réfection des bâtiments et le développement des énergies renouvelables.

Un plafond de la contribution relative de l'aéroport à la pollution de l'air du canton devrait être fixé, afin que l'aéroport diminue la pollution qu'il engendre en parallèle aux améliorations faites ailleurs

dans le Canton. Une analyse annuelle doit être effectuée par un organisme indépendant de l'aéroport. En cas de dépassement, un système de pénalités à charge de l'aéroport devrait être mis en place et des mesures contraignantes prises immédiatement pour diminuer ces impacts.

En ce qui concerne le bruit :

Selon l'OMS, « la pollution sonore n'est pas seulement une nuisance environnementale, mais aussi une menace pour la santé publique. »

L'OFEV a déclaré en 2017 : « le bruit stresse et rend malade. Des niveaux sonores élevés entraînent des lésions auditives irréversibles. Mais les sons indésirables de niveau plus bas ne sont pas inoffensifs non plus : ils peuvent porter atteinte au bien-être physique et psychique. »

Dans son Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores (29.06.2017), le Conseil fédéral relève : « 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.

Malgré cela, le PSIA prévoit que le niveau de bruit admissible augmentera dans un premier temps pour peut-être diminuer en 2030 et pourrait être revu « si ces courbes se révélaient impraticables pour des questions d'ordre technique, opérationnel ou économique ».

Le bien-être de la population devrait être mieux pris en compte, par exemple en exigeant que seuls les avions les plus performants puissent décoller et atterrir après 20h, que la courbe de bruit 2030 soit contraignante et qu'il n'y ait plus de vol après 23h, comme à Zürich.

Les mesures devraient être effectuées en des endroits plus nombreux, notamment proches des immeubles d'habitation et que ces mesures soient comparées à la courbe calculée. Ces mesures devraient être effectuées annuellement par un organisme indépendant de l'aéroport. En cas de dépassement, un système de pénalités à charge de l'aéroport devrait être mis en place.

Les efforts de l'aéroport pour réduire les nuisances de ses activités sur le tarmac devraient être renforcées, en exigeant, par exemple, l'emploi de véhicules répondant aux dernières normes Euro 6 et non pas seulement Euro 2.

L'Aéroport doit poursuivre ses efforts pour limiter son impact sur l'environnement et développer l'utilisation des énergies renouvelables, comme il a commencé à le faire.