

Bastien GUEX  
Route de Rennex 21  
CH-1294 Genthod  
+41 22 774 23 18  
+41 78 843 21 81

bastien.guex@genthod.ch

**Office fédéral de l'aviation civile**  
Consultation PSIA  
Case postale  
3003 Berne

Genthod, le 7 janvier 2018

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

Madame, Monsieur

Habitant à Genthod depuis 30 ans, je suis riverain de l'aéroport de Genève. En outre, je siège au conseil municipal de la commune de Genthod au sein du Groupement pour les Intérêts de Genthod ([www.groupement-genthod.ch](http://www.groupement-genthod.ch)) et préside la commission Environnement.

Au préalable, je vous informe qu'en tant que membre de l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève, je soutiens la prise de position de la CARPE.

Subséquemment, 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.

**Partie IIIC Fiche d'objet Aéroport de Genève**

Chapitre Décisions – 1 Rôle et fonctions de l'installation, p. 17

« L'aéroport de Genève <...> répondant aux nécessités régionales. »

Il convient donc de connaître quelles sont ces nécessités régionales spécifiques aux activités économiques genevoises, ainsi qu'aux institutions internationales présentes à Genève. Une étude est nécessaire afin de différencier les besoins des personnes actives à Genève, de la demande créée par une offre de vols bon marchés. En effet, un besoin créé par une offre de vols bon marchés ne revêt pas un caractère indispensable.

« L'aéroport doit pouvoir se développer <...> dans le respect des principes du développement durable. »

Le développement durable associe les aspects économiques, environnementaux et sociaux. Selon sa définition, le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins. Les besoins des générations futures ne sont pas assurés par le PSIA tant sur le plan climatique qu'au sujet de l'utilisation des ressources en hydrocarbures. Dès lors, un développement durable de l'aéroport de Genève ne nécessite pas automatiquement une augmentation du nombre de mouvements d'avion. Conséquemment, les prévisions du trafic aérien à l'horizon 2030 semblent incompatibles avec le respect des principes du développement durable.

Chapitre Décisions – 3 Exposition au bruit, p. 19

« La preuve d'une baisse de bruit devra être fournie lorsque le Conseil d'Etat approuve le PLQ. »

L'aménagement du territoire des communes genevoises concernées est directement influencé par la présence de l'aéroport. A ce titre, elles doivent pouvoir également exiger la preuve d'une baisse de bruit. Au surplus, dans un souci de transparence et d'équité de traitement, les citoyens et les associations doivent pareillement pouvoir exiger la preuve d'une baisse de bruit. De plus, les

moyens de contrôle de l'évolution du bruit devraient être clairement indiqués dans le document (p.ex. stations de mesures, suivi de l'évolution de la flotte d'aéronef).

#### Chapitre Décisions – 3 Exposition au bruit, p. 20

« S'il est établi ou anticipé que les émissions de bruits dépassent notablement ou durablement (pendant au moins trois ans consécutifs) <...> pour que le cadre légal soit respecté. »

Le délai de 3 années consécutives est trop long. Les atteintes à la santé et à l'environnement induites ne sont pas acceptables du point de vue des riverains.

#### Chapitre Explications – 3 Exposition au bruit, p. 28

La courbe de bruit à long terme « 2030 » prend en compte certaines mesures. Il semble nécessaire de préciser les conséquences, les mesures correctives et les éventuelles sanctions prévues si ces mesures ne sont pas réalisées et/ou que les objectifs de stabilisation, puis de réduction de l'exposition au bruit ne sont pas atteints.

#### Commentaires au sujet des mesures

p.18 « Concrètement, <...>, en instaurant des redevances incitant à exploiter des aéronefs plus silencieux et moins polluants. »

Considérant la situation géographique particulière de l'aéroport de Genève, qui constitue un aéroport urbain, le montant des redevances devrait être fixé parmi les plus élevés des aéroports européens, afin de garantir les objectifs de réduction d'exposition au bruit et d'influencer rapidement l'évolution de la flotte d'aéronef active à Genève.

#### Commentaires généraux

Il est entendu que toute augmentation de l'exposition au bruit du trafic aérien n'est pas souhaitable de la part des riverains de l'aéroport de Genève. Une augmentation tant du volume que de la fréquence des nuisances, constitue une atteinte à la santé de l'homme, ainsi qu'à la propriété privée des habitants des territoires exposés au bruit du trafic aérien.

Dans le contexte global des changements climatiques, il y a lieu de considérer non seulement les prévisions du trafic à l'horizon 2030 qui présente une croissance importante du nombre de passagers, mais aussi la croissance admissible au regard des aspects sociaux et environnementaux. Il y a un écart entre une prévision de croissance technique et la croissance souhaitable politiquement. Le traitement à la source des atteintes engendrées par le trafic aérien inclut la gestion de la croissance dudit trafic, voir la limitation de celle-ci, à l'instar de ce qui est appliqué à la croissance du trafic routier, par exemple grâce au transfert modal vers des moyens de transport moins polluants.

Au sujet de la protection contre le bruit en général, en comparaison, la lutte contre le bruit du trafic routier comprend des mesures de réduction de la vitesse des véhicules et/ou de réorganisation du réseau routier pour protéger les zones d'habitations. Ces mesures ont pour conséquence de diminuer le trafic journalier dans les secteurs qui doivent être protégés. De ce fait, elles ont probablement une influence économique. Néanmoins, elles sont pour autant mise en œuvre aussi bien par les Cantons, que par la Confédération. De la même manière, cette approche pourrait s'appliquer au bruit du trafic aérien.

En conclusion, je me permets une observation privée. Les maisons construites avant 1959 et la réalisation d'une piste de 3900 mètres non pas été conçues pour protéger les habitants des vibrations mécaniques, c'est-à-dire des sons audibles et inaudibles, produites par des avions à réaction modernes. L'amélioration de l'isolation acoustique des seules fenêtres n'est pas une mesure suffisante pour protéger efficacement les habitants de ces maisons de l'augmentation de l'exposition au bruit du trafic aérien.

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien donner à ce courrier et vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Bastien Guex