Recommandé

Office fédéral de l’aviation civile (OFAC)

Département fédéral de l’environnement, des transports, de l’énergie et de la communication (DETEC)

Section Plan sectoriel et installations

3003 Berne

Genève, le 17 octobre 2019

Concerne : Enquête publique publiée dans la Feuille fédérale (FF 2019 p. 5759) et la Feuille d’avis officielle (FAO 17.09.19) relative à la requête de l’Aéroport international de Genève (ci-après l’AIG ou l’Aéroport) portant sur :

 - la procédure de modification du règlement d’exploitation avec instauration de quotas et

 - la procédure d’approbation des plans pour la construction d’une nouvelle sortie rapide de piste et l’utilisation densifiée des postes de stationnement avec

 - la fixation de nouveau bruit admissible

**Opposition à la modification du règlement d’exploitation, à la fixation de nouveau bruit admissible, àux demandes d’allègements ainsi qu’à la demande d’approbation des plans**

|  |  |
| --- | --- |
| Identité de l’opposant : | *Nom et prénom* |
| Domicile |  |
| Immeuble(s) concerné(s): |  |
| Adresse |  |
| No(s) de parcelle (s) et Commune |  *facultatif* |
| Propriétaire (s)  | (si différent de l’opposant) ou indiquer « locataire »  |
| Surface de la parcelle | *facultatif* |
| Surface habitable totale approximative des constructions (surface brute de plancher de la construction hors sol, estimée par la surface au sol multipliée par le nombre de niveaux) : *facultatif*environ ??? m2 SBP  |

Brève description des caractéristiques et de la situation de l’immeuble et remarques de l’opposant

*Exemple L’immeuble concerné est une villa individuelle/contigüe située sur la Commune de Genthod, en zone 5 (villas).*

*Cet immeuble est soumis à des nuisances sonores importantes issues de l’exploitation de l’Aéroport, qui altèrent la qualité de vie des habitants. Nous habitons dans ce logement et les subissons 365 jours par an.*

*En outre, le caractère excessif et sans limites consistantes de l’exploitation de l’Aéroport génère une diminution de la valeur de cette propriété déjà en raison de l’environnement bruyant, mais en plus du fait de la perte ou des complications des possibilités de construire issues du dépassement des valeurs limites d’immission.*

**Cadre général et enjeux de la requête de l’Aéroport (AIG)**

**L’objet principal mais implicite de la requête est de dispenser l’Aéroport de procéder à son assainissement**

1. La requête du 2 septembre 2019 de la Direction générale de l’Aéroport international de Genève (ci-après l’AIG ou l’Aéroport) à l’Office fédéral de l’aviation civile (OFAC) comporte comme élément essentiel la demande (ch. 4 p. 3) que le niveau du bruit admissible (au sens de l’art. 37a OPB[[1]](#footnote-1)) soit fixé à hauteur des courbes de bruit du dossier fondées sur un pronostic 2022 de mouvements d’avions.

La Direction générale de l’Aéroport demande à être mise au bénéfice d’un allègement en application conjointe des articles 25 al. 3 LPE[[2]](#footnote-2) et 8 al. 2 OPB pour la fixation du nouveau bruit admissible à des valeurs supérieures aux valeurs limites d’immission.

Une telle demande correspond à une dispense de procéder à l’assainissement de l’Aéroport de manière à respecter les valeurs limites d'immission (VLI) définies afin de protéger la population dans son bien-être et sa santé (art 15 LPE). Ces VLI jouent un rôle déterminant pour la délivrance des autorisations de construire (art 22 LPE), en d’autres termes pour éviter une inconstructibilité d’une propriété.

2. Les publications intervenues dans la Feuille fédérale et la Feuille d’avis officielle sont trompeuses dans la mesure où le public ne peut que comprendre qu’il s’agit de permettre ou non des éléments supplémentaires (planifier trois vols long-courriers, construire une nouvelle sortie rapide et utiliser d’une manière accrue des postes de stationnement) sans pouvoir en déduire l’enjeu réel et fondamental qui est de fixer un niveau de bruit admissible correspondant à un non assainissement de l’AIG et à entériner juridiquement le niveau d’immissions sonores totalement excessif.

Or, comme cela sera démontré ci-après, la réalité de cette requête est une demande de fixer un niveau de bruit admissible correspondant à un non assainissement de l’AIG et à entériner juridiquement le niveau d’immission sonore totalement excessif.

**Obligation générale de l’Aéroport de procéder à son assainissement depuis le 1er juin 2001**

L’art. 16 al. 1 LPE pose le *principe de l’assainissement* des installations existantes dont l’exploitation génère un dépassement des valeurs limites d'immission[[3]](#footnote-3). L’assainissement consiste en la limitation des émissions pour les installations fixes existantes (art. 2 al. 4 OPB[[4]](#footnote-4)), jusqu’au respect des valeurs limites d'immission (sous réserve d’un éventuel allègement).

Le Tribunal fédéral a en particulier jugé que doit être assaini « *une installation bruyante qui ne respecte pas* *les valeurs limites d'immission fixées dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (cf. art. 13 al. 1 LPE*[[5]](#footnote-5)*); cette ordonnance prévoit, précisément, le respect des valeurs limites d'immission comme objectif de l'assainissement (art. 13 al. 2 let. b OPB).*»[[6]](#footnote-6)

Quant au *moment de l’assainissement,* il doit être exécuté dans un délai de 15 ans dès la fixation des valeurs d’exposition au bruit intervenue le 1er juin 2001 (art. 17 al. 3 OPB). L’art. 17 al. 6 let. b OPB stipule expressément pour les aérodromes civils où circulent de grands avions, une mise en œuvre au plus tard le 31 mai 2016. Toutefois, en cas de projet de modification, transformation ou agrandissement d’une installation sujette à assainissement, celui-ci doit intervenir simultanément (art. 18 LPE).

En l’espèce, la demande de l’AIG de fixation du nouveau bruit admissible, de modification des conditions de l’installation, du règlement d’exploitation et de réalisation d’une sortie rapide pour la piste 04 implique un assainissement simultané de l’Aéroport.

Aussi, l’enjeu principal de la procédure consiste avant toute chose en un devoir de l’AIG de procéder à son assainissement.

**Principes régissant l’assainissement de l’Aéroport**

L’assainissement de l’Aéroport doit intervenir dans le respect de quelques principes fondamentaux régissant le droit de l’environnement[[7]](#footnote-7).

i) Le *principe de prévention* (art. 74 al. 2 Cst.[[8]](#footnote-8) art. 1 al. 2 LPE et 11 al. 2 LPE) qui implique de réduire à titre préventif et suffisamment tôt les atteintes susceptibles de devenir nuisibles ou incommodantes pour l’homme et son environnement.

ii) Le *principe de limitation des émissions* à la source (art. 11 al. 1 LPE) et de limitation plus sévère des émissions (art. 11 al. 3 LPE) lorsqu’il y a déjà des atteintes nuisibles ou incommodantes à l’environnement. A cet égard, l’art. 12 al. 1 let. c LPE stipule que « *les émissions sont limitées par l’application des prescriptions en matière de trafic ou d’exploitation*. »

Ce sont ces prescriptions issues d’une analyse fine du type de trafic (importance économique, pour la Genève international ou low cost), en particulier selon les tranches horaires, qui permettront de définir des conditions d’exploitation compatibles avec le principe de limitation des émissions.

iii) Le *principe de l’assainissement des installations nuisibles* de manière à respecter les valeurs limites d'immissions (art. 16 al. 1 LPE). Pour l’ampleur de l’assainissement, lorsque, comme en l’espèce, une installation est notablement modifiée, « *les émissions de bruit de l’ensemble de l’installation devront au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d’immission.»* (art. 8 al. 2 OPB).

iv) Le *principe de la proportionnalité* des différentes mesures permettant de réaliser l’assainissement dans un examen du rapport coût-utilité[[9]](#footnote-9). Il convient de procéder à l’examen du caractère « *réalisable sur le plan de la technique et de l’exploitation et économiquement supportable* ».

Ce rapport joue un rôle tant pour imposer à titre préventif une limitation accrue des émissions (art. 11 al. 2 LPE) tout en se gardant de ne pas dépasser les valeurs limites d’immission (art. 8 al. 2 OPB), que pour accorder des allègements lorsqu’une disposition légale le prévoit.

L’objet principal de la requête est de déterminer si l’assainissement de l’Aéroport intervient conformément aux exigences du droit de l’environnement dans le cadre de la requête soumise à enquête publique. Il s’agit en particulier de déterminer si les critères sur lesquels ont été fondés la demande de fixation de bruit admissible sont les bons, notamment au regard du principe de prévention et de limitation des émissions, si les demandes de modification du règlement d’exploitation sont suffisantes et si le système de quota est une modalité d’intervention efficace pour assainir les tranches horaires après 22h.

**Opposition à la fixation du bruit admissible du trafic aérien en violation des valeurs limites d’immission**

**Requête de l’Aéroport en fixation du bruit admissible du trafic aérien**

1. La fixation des immissions de bruit admissible au sens de l’art. 37a al. 1 OPB correspond à une enveloppe de bruit théorique au sein de laquelle l’exploitation de l’Aéroport doit intervenir. Il définit un territoire en fixant une « *marge de développement maximale du bruit lié au trafic aérien*» (fiche PSIA p. 19).

2. L’Aéroport n’a pas choisi de demander la fixation d’un bruit admissible sur la base d’un niveau effectif de bruit, soit actuel (p.ex. 2019 ou 2018), soit ancien (p. ex. 2019 ou 2018). L’Aéroport a préféré demander un bruit admissible selon un scénario de calcul du bruit correspondant à « *un projet de développement à moyen terme (2022)* » (pièce 09).

La courbe de bruit du PSIA (Plan sectoriel de l’infrastructure aéronautique) est fondée sur un pronostic d’exploitation en 2019 de 199'000 mouvements (fiche PSIA AIG p. 28) et les courbes de bruit dont l’approbation est demandée sont fondées sur un scénario de mouvements d’avion en 2022 de 206'830, à savoir une augmentation du nombre de mouvements d’un peu plus de 3% (pièce 09 p. 3).

Sur la base d’un tel pronostic, l’Aéroport a demandé à l’institut EMPA de calculer les courbes de bruit. L’EMPA a retenu la flotte et les trajectoires d’avions correspondant à l’année 2016 (pièce 08 p. 2). En 2022 ces éléments seront différents.

Par exemple, les Fokker 100 (FK10 dans le tableau) ou le Jumbolino (RJ 100 dans le tableau) correspondent à un type d’avion bruyant qui aura disparu en 2022, alors que l’Airbus A320 Neo, avion nettement moins bruyant de dernière génération, n’est pas pris en compte alors qu’il aura remplacé en 2022 nombre d’avions présents en 2016.

Ce genre de détail permet de surestimer le niveau de bruit admissible de manière à plus facilement justifier une réduction. En définissant des courbes de bruit sur la base d’un pronostic au lieu de prendre un bruit effectif récent, l’Aéroport se réserve une marge de développement latente. Cela n’est ni rigoureux ni admissible.

3. Au-delà du scénario définissant les courbes, l’essentiel est que ces courbes juridiquement contraignantes soient conformes au droit de l’environnement, à savoir qu’elles respectent les valeurs limites d’immission.

Tel n’est malheureusement pas le cas pour une très large portion territoriale. L’Aéroport formule des demandes d’allègement (pièce 00 ch. 7 p. 9 et pièce 13) pour les vastes territoires pour lesquels le niveau de bruit est supérieur aux valeurs limites d’exposition au bruit issues de l’annexe 5 OPB. L’Aéroport expose que la courbe du bruit admissible est une concrétisation de celle figurant dans le PSIA.

4. Nombreuses communes, associations et citoyens se sont offusqués lors de l’enquête publique que la courbe du bruit du PSIA se contente d’acter un dépassement des valeurs limites d’immission et de l’aggraver en l’adaptant aux pronostics de croissance.

De même, le Canton, dans sa prise de position d’octobre 2018, a indiqué que « *le principe selon lequel les aéroports nationaux doivent répondre à la demande du marché nous semble en contradiction avec plusieurs dispositions légales, dont celles avec de loi sur la protection de l’environnement (LPE) ainsi qu’avec plusieurs stratégies de la Confédération (...).*

Le Conseil d’Etat l’avait également exprimé publiquement au regard de l’approche conceptuelle développée dans le PSIA :

« *(...) le Conseil d’Etat estime que la vision unique de l’activité aéroportuaire devant «*répondre à la demande du marché*» n’est pas acceptable, notamment pour un aéroport urbain comme Genève. Ce principe, rappelé à plusieurs reprises dans le document, permet de justifier que les valeurs limites fixées dans la législation fédérale relatives à l’environnement soient dépassées*.»[[10]](#footnote-10)

L’AIG s’efforce d’expliquer que sa requête est conforme aux exigences du PSIA, sans prendre la peine de démontrer également le respect du droit de l’environnement. Toutefois, en qualité de plan sectoriel, le PSIA n’est pas un acte sujet à recours, contrairement à la future décision qui sera prise par l’OFAC sur la requête de l’Aéroport.

5. Le bruit admissible dont la fixation est demandée représente une violation crasse pour un territoire très vaste et peuplé de l’exigence de respect des valeurs limites d’immission.

L’art. 8 al. 2 OPB est violé puisqu’il prévoit que « *les émissions de bruit de l’ensemble de l’installation devront au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d’immission.»* L’Aéroport le reconnait puisqu’il demande d’y déroger.

Les principes de prévention, de limitation des émissions et de l’assainissement des installations nuisibles de manière à respecter les valeurs limites d'immission (art. 16 al. 1 LPE) sont ainsi bafoués.

La proposition de fixation du bruit admissible doit ainsi être rejetée car elle ne respecte pas les valeurs limites d’immission qui ont été adoptées de manière à protéger la santé et le bien-être de la population.

**Opposition à l’octroi d’allégements pour la fixation du bruit admissible du trafic aérien**

**Objet de la demande d’allègements**

La Direction générale de l’Aéroport demande à être mise au bénéfice d’un allègement en application conjointe des articles 25 al. 3 LPE et 8 al. 2 OPB pour la fixation du nouveau bruit admissible à des valeurs supérieures aux valeurs limites d’immission (requête du 2 septembre 2019 ch. 4 p. 3).

Aussi, même si cela n’est pas immédiatement et facilement compréhensible, les courbes de bruit figurant au dossier impliquent l’octroi d’allègements. Un point de plus crucial est de savoir s’il est conforme au droit de l’environnement de les accorder, lesquels et dans quelle mesure.

**Motivation par l’Aéroport de sa demande d’allègements**

L’Aéroport demande un allègement au-delà des valeurs limites d’immission mais également, pour certains secteurs, au-delà des valeurs d’alarme.

En substance, l’Aéroport indique se conformer à la volonté du Conseil fédéral d’avoir un développement qui réponde à la demande du trafic aérien dans le respect des principes du développement durable. Puis il expose que les prescriptions en matière de trafic et/ou d’exploitation (art. 12 al. 1 let. c LPE) comme modalité de limitation des émissions ne sont pas souhaitables au regard de cette mission selon la décision présentée comme un compromis qui a été entérinée lors de l’adoption de la fiche PSIA. L’Aéroport explique encore (p. 4 in fine et 5) qu’il ne sert à rien de multiplier les études sur la faisabilité technique et le caractère économiquement supportable de différentes mesures plus incisives, car il y a un choix politique qui est intervenu : les aéroports nationaux doivent répondre à la demande de trafic aérien, peu importe les conséquences environnementales. Les allègements n’ont qu’à suivre.

**Analyse de la demande d’allègements pour la fixation du bruit admissible**

1. L’AIG qualifie sa requête -à juste titre- de modification notable d’une installation fixe au sens de l’art. 8 al. 2 OPB. Cette disposition légale stipule que « *les émission de bruit de l’ensemble de l’installation devront au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d’immission.*», mais ne prévoit pas un allègement au-delà des valeurs limites d’immission. Aussi, la demande d’allègement formulée n’est déjà pas conforme à l’al. 2 de l’art. 8 OPB qui prévoit qu’une installation notablement modifiée ne doit pas dépasser les valeurs limites d’immission.

2. La demande d’allègement formulée au motif qu’elle correspond à un choix politique ayant impliqué un compromis n’est pas non plus conforme au principe de la proportionnalité.

3. Selon le principe de la proportionnalité, il convient de procéder à l’examen du caractère « *réalisable sur le plan de la technique et de l’exploitation et économiquement supportable* » de différentes mesures de protection contre le bruit en appréciant un rapport coût-utilité[[11]](#footnote-11).

Les mesures de limitation des émissions de bruit à envisager sont « *des prescriptions en matière de trafic ou d’exploitation*» au sens de l’art. 12 al. 1 let. c LPE.

Le Tribunal fédéral a aussi précisé « *que l’octroi d’allègements ayant pour conséquence d’exposer les riverains pour une durée indéterminée à un niveau de bruit dommageable pour la santé n’entre en ligne de compte que* *comme ultima ratio, lorsque toutes les autres mesures d’assainissement possibles et raisonnables ont été épuisées. Ainsi, selon le Tribunal fédéral, des allègements en cas d’assainissement ne doivent être octroyés qu’en tout dernier ressort*. »[[12]](#footnote-12)

L’AIG se réfère à l’ultima ratio de l’allègement en considérant que des restrictions d’exploitation ne sont pas envisageables (pièce 13 p. 1 §3).

4. Le recours déposé par l’Association des riverains de l’Aéroport de Genève (ARAG) et diverses communes riveraines suisses et françaises dirigé contre la décision de l’Office fédéral de l’aviation civile (OFAC) d’approbation du règlement d’exploitation de l’Aéroport de 2001 avait été admis par jugement du 23 mars 2006 (Crinen I) au motif que les principes posés par la loi fédérale sur la protection de l’environnement de prévention et de limitation des émissions impliquaient notamment ceci :

«*3. d’établir les incidences d’un plafonnement du nombre de mouvements nocturnes aux fins de respecter les valeurs limites d’immissions sur l’essentiel des périmètres concernés, en terme de nombre de mouvements touchés (a), par tranche horaires (b), et d’évaluer les conséquences socio-économiques de cette mesure, pour lui-même (c), pour les compagnies aériennes (d) et pour l’agglomération genevoise (e).*

*4. d’examiner la faisabilité d’une extension du couvre-feu nocturne aux tranches horaires 22h-23h (a), 23h-24h (b) ainsi qu’à celles de 6h-7h (c), d’établir les incidences opérationnelles (d), financières (e) et techniques (f) de cette mesure, d’en définir les modalités (g) et de proposer, le cas échéant, les modifications du règlement d’exploitation (h) et des autres documents nécessaires ;*

 *d’examiner également la faisabilité et les incidences d’une extension des heures de fermeture de l’Aéroport au trafic à la période entre 22h et 8h les samedis et dimanches*. »

Ce jugement du 23 mars 2006 est depuis resté lettre morte puisque l’AIG a continué à se développer et à aggraver son impact sur l’environnement.

13 ans après cette décision, 18 ans après l’adoption du règlement d’exploitation de 2001, le dossier objet de l’enquête publique par l’Aéroport est censé répondre très clairement à ces questions-là.

Sa seule réponse dans le dossier aujourd’hui soumis est qu’il y a eu un choix politique du Département fédéral de l’environnement, des transports, de l’énergie et de la communication (DETEC) selon lequel les aéroports nationaux doivent répondre à la demande du marché, ce qui implique de faire fi du respect du droit de l’environnement. Et par conséquence du jugement de 2006. Ce n’est pas satisfaisant !

5. Pour l’examen du rapport coût-utilité, l’Office fédéral de l’environnement (OFEV) a indiqué ceci, dans sa prise de position du 21.12.2009 relative à l’Aéroport:

« *Pour des installations publiques ou concessionnaires tel que l’est l’AIG, il s’agit de déterminer la mesure de la* ***prévention au moyen d’une pesée pondérée des intérêts publics et privés en présence.***

*Cette pesée des intérêts ne peut, en principe, être effectuée qu’en termes d’économie publique. En effet, en termes d’économie publiques, le caractère économiquement supportable ne dépend pas seulement des coûts et de l’utilité au sein d’une exploitation (coûts et utilités internes) mais également des coûts et de l’utilité qui incombent ou bénéficient aux tiers ou à la société dans son ensemble (coûts et utilité externe).* ***Une mesure de protection contre le bruit est en principe qualifiée de supportable si son utilité se révèle supérieure à ses coûts, les deux paramètres déterminés*** ***en termes d’économies publiques. »***

6. En l’occurrence, le dossier de l’AIG ne comporte aucune étude, ni une objective, ni même une savamment biaisée - relative aux intérêts publics et privés en présence, impactés par sa demande d’allègements pour la fixation du bruit admissible du trafic aérien. Ainsi l’Aéroport ne démontre en aucun cas que toutes les autres mesures d’assainissement possibles et raisonnables ont été épuisées.

7. Les **intérêts anéantis par les demandes d’allègements sont monumentaux**. L’Aéroport a mentionné le chiffre de 28 000 habitants vivant au-delà des valeurs limites d’immission et un territoire de plus de 30 km2. Avec un tel bassin de population impacté, les intérêts privés atteints relèvent aussi de l’intérêt public. Ces intérêts privés et publics sont notamment ceux qui suivent.

- La *protection de la santé et du bien-être de la population*. Le niveau des valeurs limites d’immission est en effet fixé dans le droit de l’environnement de manière à offrir cette protection aux citoyens (cf art 15 LPE).

- Le *caractère constructible des terrains* en zone à bâtir avec une affectation de logements situés dans la surface de 30 km2 au-delà des valeurs limites d’immission. En effet, le respect de ces valeurs est déterminant pour la délivrance des autorisations de construire (art. 22 LPE), en d’autres termes pour éviter une inconstructibilité d’une propriété.

À cet égard, la demande d’allègements pour la fixation du bruit admissible du trafic aérien a de nombreuses conséquences.

- Une diminution drastique de la valeur vénale des propriétés situées en zone villa puisque le prix au m2 d’un terrain constructible est de l’ordre de fr. 800.- à fr. 1200.- alors que le prix au m2 d’un terrain inconstructible est de l’ordre de fr. 8.- à fr. 50.-.

- Un risque de ruine ou de faillite de propriétaires, notamment des familles de la classe moyenne. En effet, à l’échéance des crédits hypothécaires, les banques procéderont à une nouvelle estimation de la valeur de gage et demanderont le remboursement de la partie du crédit qui ne correspond plus aux critères de financement posés par la FINMA. Et il sera alors impossible de revendre le bien immobilier au prix d’achat.

- Une diminution de 25% à 30% de la valeur de marché d’une propriété pour laquelle les droits à bâtir ont d’ores et déjà été totalement utilisé en raison de l’environnement bruyant.

- Une atteinte aux finances publiques par une diminution des rentrées fiscales pour les collectivités publiques. Tout d’abord, un appauvrissement massif des propriétaires fonciers de la rive droite va logiquement générer une diminution de l’impôt sur la fortune et de l’impôt immobilier complémentaire. Ensuite, il y aura aussi une diminution de l’impôt sur le revenu (ou bénéfice des personnes morales) issue de la réduction de la valeur locative ou des loyers encaissés pour les des propriétés soumises aux nuisances au-delà des valeurs limites d’immission.

- La politique publique de construction de logements puisque le plan directeur cantonal 2030 impose de réaliser en priorité des logements par une densification de la zone à bâtir actuelle et non par des déclassements de la zone agricole.

La courbe cible 2030 prévue dans le PSIA (p. 19, partie décisionnelle, p. 29, partie explicative) ne comporte pas un caractère contraignant. Par ailleurs, elle se réfère aux valeurs de planification qui ne jouent un rôle que pour la planification de nouvelles zones de développement, en général au détriment des zones villas. Toutefois, cette courbe cible 2030 n’est pas conçue pour réaliser au sein de la zone 5 (villas) des communes de la rive droite le potentiel constructible en matière de logements.

Ainsi, les conséquences pour des intérêts publics et privés de la perte des possibilités de construire issue du dépassement des valeurs limites d’immission inhérent à la demande d’allégements pour la fixation du bruit admissible du trafic aérien sont très importantes.

Il est ainsi impossible de fixer le niveau du bruit admissible (au sens de l’art. 37a OPB[[13]](#footnote-13)) au-delà des valeurs limites d’immission sans procéder à une démonstration radicale que le rapport coût-utilité en termes d’économies publiques est respecté.

8. De manière à définir des prescriptions de trafic et d’exploitation permettant une limitation des émissions de bruit (art. 12 al. 1 let. c LPE), il convient de procéder à un examen beaucoup plus fin, de manière à **définir et hiérarchiser les destinations et la fréquence de desserte au regard du rôle économique et social joué ainsi que pour la Genève internationale.**

L’intérêt économique de tous les vols n’est en effet pas équivalent. Permettre à des foules de passer le week-end dans différentes capitales européennes pour un prix inférieur à celui d’un billet de train relève principalement de l’intérêt privé des compagnies aériennes, mais a très peu de retombées économiques positives pour la région. Se contenter de répondre à la demande de trafic aérien comme le demande l’AIG n’est pas justifiable.

L’examen de plusieurs scenarios de réduction de fréquence et d’adaptations d’horaires tenant compte de l’importance des types de vols pour l’économie et la Genève internationale permettra de définir les modalités et l’ampleur de la limitation des émissions du bruit infligées aux populations concernées. En d’autres termes, de définir le nombre de personnes qui restent soumises à des niveaux de bruit supérieurs aux valeurs limites d’immission en fonction des tranches horaires de l’OPB.

Sans un tel examen, la définition du rapport coût-utilité en termes d’économies publiques ne peut pas être appréhendée de manière à trouver un équilibre entre l’importance de l’Aéroport -notamment pour l’économie et la Genève internationale et la nécessaire protection de la santé et du bien-être de la population- la diminution drastique de la valeur vénale des propriétés, l’atteinte aux finances publiques en résultant et la politique publique de construction de logements.

9. L’Aéroport **connait depuis longtemps les questions environnementales et les impacts fonciers** liés à son exploitation et son développement.

9.1 Le rapport de septembre 1997 intitulé « Valeurs limites d’exposition au bruit des Aéroports nationaux » (publié par l’OFEV sous cahier de l’environnement no 296) est issu d’un groupe de travail comportant 13 personnes, 9 fonctionnaires fédéraux et 4 experts externes. L’un d’entre eux était le chef du service bruit au sein de la direction de l’Aéroport international de Genève (rapport p. 11).

Le chapitre 7 de ce rapport de septembre 1997 est intitulé « *Etendues et conséquences financières de l’exposition au bruit de l’aviation* » et traite du nombre de personnes exposées à des niveaux sonores supérieures à la VLI et des surfaces concernées par une potentielle indemnité pour expropriation matérielle (p. 51 avec différents scénarios).

9.2 Depuis 2006, une décision judiciaire (CRINEN I) a imposé à l’AIG de conduire de telles études du rapport coût-utilité en termes d’économies publiques notamment *d’un « plafonnement du nombre de mouvements nocturnes aux fins de respecter les valeurs limite d’immissions »* ou *« de la faisabilité d’une extension du couvre-feu nocturne aux tranches horaires 22h-23h (a), 23h-24h (b) ainsi qu’à celles de 6h-7h*. »

Dans sa prise de position du 21.12.2009 relative aux études présentées par l’Aéroport, l’Office fédéral de l’environnement (OFEV) a relevé leur caractère insatisfaisant. Par exemple que « *les coûts des scénarios déterminés ne permettent pas une compréhension différenciée des incidences économiques pour les compagnies aériennes, pour l’AIG et pour l’agglomération genevoise en vue d’une pesée des intérêts en présence fondée*. »

Les études réalisées sont orientées en vue d’une justification des conditions d’exploitation désirées au lieu de sérieusement appréhender plus finement des scénarios qui doivent être objectivement envisagés.

9.3 Pendant plus de 20 ans l’Aéroport s’est assis sur l’impact territorial et environnemental de son exploitation au lieu de gérer ces dimensions. L’AIG a préféré conduire depuis vingt ans une politique de fuite en avant, qu’il essaye d’ancrer juridiquement avec sa demande d’allègements pour la fixation des immissions de bruit admissible au sens de l’art. 37a al. 1 OPB.

**Conclusion relative à la demande d’allégements pour la fixation du bruit admissible**

1. L’Aéroport essaye d’ancrer juridiquement avec sa demande d’allègements pour la fixation des immissions de bruit admissible au sens de l’art. 37a al. 1 OPB une situation issue d’une violation crasse pendant des années des valeurs limites d’immission qui doivent être respectées. Cette situation est le fruit d’une exploitation débridée et inconsciente au regard des enjeux environnementaux, de l’aménagement du territoire et de la santé des populations riveraines.

L’Aéroport justifie la fixation juridiquement contraignante d’un tel niveau en expliquant qu’ont été prévus des quotas de décollage après 22h, ainsi qu’une courbe cible 2030. Elle représente une diminution du niveau de bruit, souhaitable mais non contraignante (cf PSIA p. 19, partie décisionnelle, p. 29, partie explicative).

Soyons sérieux ! L’Aéroport se comporte comme un alcoolique chronique qui, après des années d’excès, explique que son taux d’alcoolémie de 1.5‰ est la référence, mais que, moyennant sa bonne volonté, et le remplacement le soir de quelques verres d’alcool par un quota des verres d’eau, il réussira à réduire son taux d’alcoolémie à 1 ‰. C’est en effet mieux, mais cela reste illégal de conduire ainsi.

L’Aéroport ne peut pas conduire son exploitation en entérinant un bruit admissible qui représente une fuite en avant, met en danger la santé de la population avoisinante et péjore gravement la possibilité de construire du logement sur une partie importante du territoire genevois. L’Aéroport a besoin d’une sérieuse cure de désintoxication de ses excès d’exploitation pour rentrer dans les normes.

2. Le principe reste que l’exploitation de l’Aéroport doit intervenir dans le respect des valeurs limites d’immissions en procédant à son assainissement. Le dossier soumis à enquête publique doit avant tout le démontrer.

Selon le Tribunal fédéral, des allègements en cas d’assainissement ne doivent être octroyés qu’en tout dernier ressort comme ultima ratio, lorsque toutes les autres mesures d’assainissement possibles et raisonnables ont été épuisées.

L’Aéroport se réfère à un choix politique du Conseil fédéral à teneur duquel les aéroports nationaux doivent répondre à la demande de trafic aérien, peu importe les conséquences environnementales. Cela n’est pas soutenable !

Des mesures d’assainissement possibles et raisonnables relèvent de l’établissement de prescriptions d’exploitation compatibles avec le principe de limitation des émissions issues d’une analyse fine du type de trafic (importance économique, pour la Genève international ou low cost), en particulier selon les tranches horaires.

Seul un tel examen du rapport coût-utilité en termes d’économies publiques permet de concilier le développement économique régional et national avec les exigences de la protection de l’environnement et de l’aménagement du territoire. Et de trouver un équilibre entre l’importance de l’Aéroport -notamment pour l’économie et la Genève internationale- et la nécessaire protection de la santé et du bien-être de la population, la diminution drastique de la valeur vénale des propriétés, l’atteinte aux finances publiques en résultant et la politique publique de construction de logements.

Dès lors, la demande de la Direction générale de l’Aéroport à être mise au bénéfice d’un allègement en application conjointe des articles 25 al. 3 LPE et 8 al. 2 OPB pour la fixation du nouveau bruit admissible à des valeurs supérieures aux valeurs limites d’immission (requête du 2 septembre 2019 ch. 4 p. 3) devra être rejetée, les conditions d’octroi des allègements n’étant pas remplies.

**Autres motifs généraux d’opposition**

Violation des principes d’information de la population et de transparence

L’objet d’une enquête publique est qu’un citoyen puisse aisément comprendre un projet, en déterminer les principaux enjeux et dans quelle mesures cela le concerne. En l’occurrence, le dossier soumis à enquête public est complexe, volumineux et ne permet pas à un citoyen de comprendre et déterminer l’enjeu réel de la requête, notamment qu’il s’agit de déterminer les conditions de l’assainissement de l’Aéroport.

A cet égard, les garanties minimales posées notamment par la convention d’Aahrus en particulier que le public dispose de suffisamment de temps pour comprendre et se préparer ne sont pas remplies.[[14]](#footnote-14) Il convient de rappeler que l’art. 10e LPE prévoit que « *les autorités renseignent le public de manière objective »* (al. 1)et que *« les services spécialisé conseillent les autorités et les particuliers* » (al. 3).

Inconsistance du rapport d’impact sur l’environnement (RIE)

1. Le rapport d’impact sur l’environnement (RIE) (p. 14) n’analyse aucun scénario de limitation des émissions « *par l’application des prescriptions en matière de trafic ou d’exploitation*. » (art. 12 al. 1 let. c LPE). Sous 5.1.2 p. 28, il se contente d’indiquer que c’est le bruit du trafic aérien de l’an 2000 qui sert de base au règlement d’exploitation en vigueur de l’ Aéroport du 31 mai 2001 et que les courbes de bruit de l’an 2000 ont été intégrées dans le cadastre de bruit adopté en mars 2009 par l’OFAC.

Le RIE indique ensuite que le bruit admissible ne doit pas dépasser la courbe de bruit à moyen terme figurant dans la fiche PSIA. Il n’y a aucune autre analyse sur l’impact du bruit admissible sollicité dans le cadre de la présente procédure, ni sur la justification des demandes d’allègement et l’examen de différents scénarios, leur rapport coût-utilité et le caractère économiquement supportable ou non d’un échantillon de mesure de protection contre le bruit. A cet égard, le rapport d’impact sur l’environnement doit comporter l’étude de différentes solutions pour retenir la meilleure (cf. art. 10b al. 2 let b LPE).

2. Sous ch. 5.1.4 relatif à l’état futur du bruit avec la sortie rapide de la piste 04, une levée des restrictions au poste de stationnement, le RIE décrit les mesures en paraphrasant d’autres pièces (ch. 1.2 p. 10 à 12) puis, dans la phase d’analyse (ch. 5.1.4 p. 29), il résume la description d’autres pièces du dossier en indiquant que le cadre fixé par la fiche PSIA ne sera pas intégralement respecté et que des allègements devront intervenir.

En résumé, ce rapport d’impact sur l’environnement est vide de toute substance puisqu’il explique le contenu des autres pièces du dossier au lieu d’analyser la portée sur l’environnement.

Ce rapport est lacunaire et ne correspond pas aux exigences posées par le droit fédéral à ce sujet aux art. 10a et 10b LPE et dans l’OEIE[[15]](#footnote-15)

Respect des engagements climatiques de la Confédération, de développement durable et de limitation des pollution atmosphériques

Le respect de ces différentes politiques publiques n’est pas mis en exergue d’une manière aisément compréhensible et convaincante. Il convient que les services spécialisés de la Confédération portent une attention particulière à ces questions.

Le rapport d’impact sur l’environnement (RIE) (pièce 14) est limité à l’examen de la sortie rapide par la piste 04. Il mentionne (p. 31) « *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.* » tout en indiquant qu’il y aura une évolution sensible à la baisse de certaines émissions (p. 31, in fine).

C’est insuffisant et lacunaire. L’art. 17 al. 1 LPE précise qu’en cas d’assainissement, si un allègement est accordé pour les pollutions atmosphériques, les valeurs limites d’immission devront en tous les cas être respectées. Le RIE n’aborde pas cette question.

Autres objets soumis à enquête publique

Pour les autres objets soumis à enquête publique, il convient avant tout de définir le bruit admissible conformément aux valeurs limites d’immissions, puis de laisser à l’Aéroport une autonomie organisationnelle et une marge de manœuvre d’exploitation dans le cadre de cette enveloppe de bruit.

**Indemnisation des propriétaires lésés**

Il convient de mettre à la charge de l’Aéroport l’obligation d’indemniser tout propriétaire foncier subissant une diminution de plus de 10 % de la valeur de sa propriété en raison du dépassement des valeurs limites d’immissions pour les nuisances sonores générées par l’exploitation de l’Aéroport.

L’Aéroport ne doit pas faire supporter par des citoyens un tel dommage en procédant à une privatisation de ses charges d’exploitation. Le faire assumer une telle charge financière n’est pas seulement une question d’équité élémentaire envers les citoyens propriétaires de la rive droite, mais également un moyen fortement incitatif.

L’Aéroport est ainsi incité à ce que son exploitation

- soit respectueuse de la santé et du bien-être de la population ainsi que des exigences de la protection de l’environnement ;

- réduise ses effets néfastes sur l’aménagement du territoire et favorise la politique publique de construction de logements par la densification de la zone à bâtir actuelle,

- évite l’atteinte aux finances publiques résultant d’une diminution de la valeur vénale des propriétés générant une diminution de l’impôt sur la fortune, de l’impôt immobilier complémentaire, de l’impôt sur le revenu (ou bénéfice des personnes morales) issue de la réduction de la valeur locative ou des loyers encaissés.

**Conclusions prises envers l’Office fédéral de l’aviation civile (OFAC)**

- Refuser la fixation du nouveau bruit admissible.

- Refuser les allégements sollicités pour la fixation du nouveau bruit admissible.

- Admettre l’instauration de quotas pour les vols retardés au départ de Genève et décollant après 22 h, mais préciser qu’ils doivent être définis afin « de respecter les valeurs limites d’immission ».

- Refuser toute possibilité de planifier des vols après 23h, même pour des long-courriers.

- Refuser la possibilité de planifier 3 vols long-courriers entre 22 h et 23 h tant que les valeurs limites d’immission ne seront pas respectées pour cette tranche horaire et qu’une démonstration ne sera pas apportée de l’adéquation du rapport coût-utilité incluant toutes les politiques publiques.

- Refuser l’approbation des plans pour la construction d’une nouvelle sortie rapide pour la piste 04.

- Refuser l’approbation des plans pour la levée des restrictions à l’utilisation des postes de stationnement pour avions.

- Modifier le règlement d’exploitation pour y exclure tout mouvement d’avions entre 23h et 6h.

- Mettre à la charge de l’aéroport l’obligation d’indemniser tout propriétaire foncier subissant une diminution de plus de 10 % de la valeur de sa propriété en raison du dépassement des valeurs limites d’immissions pour les nuisances sonores générées par l’exploitation de l’Aéroport.

- Débouter l’Aéroport International de Genève de toute autre conclusion.

Nom + Signature

1. Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) (RS 814.41) [↑](#footnote-ref-1)
2. Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) (RS 814.01) [↑](#footnote-ref-2)
3. Zufferey/Romy La construction et son environnement en droit public, 2ème éd. Schulthess 2017, p. 226 [↑](#footnote-ref-3)
4. Art. 2 OPB - Définitions

 4 L'assainissement est une limitation d'émissions pour les installations fixes existantes. [↑](#footnote-ref-4)
5. Art. 13 LPE - Valeurs limites d'immission

1 Le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes.

2 Ce faisant, il tient compte également de l'effet des immissions sur des catégories de personnes particulièrement sensibles, telles que les enfants, les malades, les personnes âgées et les femmes enceintes. [↑](#footnote-ref-5)
6. ATF 1A.228/1999 du 30.11.2000, c. 3a [↑](#footnote-ref-6)
7. Zufferey/Romy La construction et son environnement en droit public, 2ème éd. Schulthess 2017, p. 221 à 226 [↑](#footnote-ref-7)
8. Constitution fédérale de la Confédération suisse (RS 101)

[Art. 74 Cst - Protection de l'environnement](https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19995395/index.html#a74)

1 La Confédération légifère sur la protection de l'être humain et de son environnement naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodantes.

2 Elle veille à prévenir ces atteintes. Les frais de prévention et de réparation sont à la charge de ceux qui les causent.

3 (…). [↑](#footnote-ref-8)
9. Favre, Les aspects spécifiques et la protection contre le bruit en matière d’assainissement in DEP (droit de l’environnement dans la pratique) 2003, p. 507 ss ; à ce sujet p. 522 [↑](#footnote-ref-9)
10. Point de presse du Conseil d’Etat du 17.10.18 [↑](#footnote-ref-10)
11. Favre, Les aspects spécifiques et la protection contre le bruit en matière d’assainissement in DEP (droit de l’environnement dans la pratique) 2003, p. 507 ss ; à ce sujet p. 522 [↑](#footnote-ref-11)
12. Octroi d’allègements uniquement en dernier ressort in VLP-ASPAN mai 2016 [↑](#footnote-ref-12)
13. Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) (RS 814.41) [↑](#footnote-ref-13)
14. Favre, la participation de la population en droit de l'environnement : un droit ? in Etudes en l'honneur du Professeur Tanquerel, Schulthess 2019 [↑](#footnote-ref-14)
15. Ordonnance relative à l’étude d’impact sur l’environnement (OEIE) RS 814.011 [↑](#footnote-ref-15)