

ADMF
Association de Défense du quartier
Molard-Fayards à Versoix
p.a. Pierre Dupanloup
279 route des Fayards
1290 VERSOIX

Versoix, le 5 janvier 2018

RECOMMANDE

OFAC
Office fédéral de l'aviation civile
Consultation PSIA
Case postale
3003 BERNE

Concerne : Projet de fiche PSIA Aéroport de Genève

Madame, Monsieur,

On veut croire à une réelle volonté de transparence et de dialogue mais la lecture de ce projet de fiche PSIA laisse l'impression que, face à l'aviation civile, la démocratie perd ses fondements et que les instances cantonales, communales et citoyennes n'ont qu'à s'adapter à un sacro-saint trafic aérien omnipotent.

L'introduction de cette fiche est éloquente : l'aéroport, bientôt centenaire, touche le quart du canton en superficie et le dixième de sa population est directement concernée par les nuisances sonores. L'article 157 de la constitution genevoise est ignoré !

On lit (p.13) : 18 communes genevoises (sur 45) et une vaudoise touchées par l'exposition au bruit (VP DS II) auxquelles s'ajoutent 6 communes (Carouge, Genève, Cologny, Confignon, Lancy, Laconnex) soit 24 communes genevoises concernées par la limitation d'obstacles (nouveau plan de la zone de sécurité).

C'est dire que plus de la moitié des communes du Canton de Genève seront touchées par cette fiche PSIA.

L'aéroport de Genève créé en 1920 appartient au réseau des aéroports nationaux, comme les aéroports de Zurich et de Bâle-Mulhouse. Sa fonction est axée sur les vols intercontinentaux nécessaires à l'échelon régional et sur le trafic européen, avec priorité au trafic de ligne.

Un aéroport URBAIN :

Nulle part dans cette fiche PSIA, il n'est fait mention de la situation particulière d'aéroport urbain de l'Aéroport de Genève situé à 3 km seulement du coeur de la ville en proie à une pénurie de logement grandissante et d'un minuscule territoire de 282 km².

Nulle part il est fait mention que les trajectoires actuelles survolent à moins de 300m du sol des villes telle que Versoix (13'300 habitants; 1265 hts/km²), Genthod (2'800 habitants; 962 hts / km²) ou côté sud, Vernier-village, sinistré, survolé à moins de 50m du sol.

Pour les instances fédérales signataires de cette fiche PSIA, tout se passe comme si l'aéroport de Genève était situé en rase campagne, à l'écart de toute agglomération avec une certaine densité de population.

Nous demandons donc que le caractère urbain de l'aéroport de Genève soit clairement indiqué dans la description et qu'il en soit tenu compte par une modération des perspectives de croissance.

Trajectoires :

S'agissant d'un aéroport urbain, nous demandons une réflexion particulière sur les techniques d'approches et de trajectoires permettant une limitation effective des nuisances sonores pour le plus grand nombre.

Ces développements possibles et avantageux devraient être davantage encouragés et étudiés par une structure de concertation. (p18).

Tendre vers 8 heures de tranquillité

Cette reconnaissance de zone urbaine devrait permettre de **fixer progressivement un couvre-feu d'au moins 8 heures de tranquillité soit de 22h. à 6h.**, comme le recommande l'OMS. Il existe des règlements pour les tondeuses à gazon, les souffleuses, les moteurs, les revêtements des routes et la modération du trafic routier. Pourquoi le trafic aérien échappent-il à ce genre de limitations ?

Des solutions de déplacement du trafic tardif vers d'autres aéroports partenaires éloignés de zones habitées devraient être envisagées dans ce PSIA.

Un seul objectif : répondre à la demande

Dans ce projet de fiche PSIA, le cadre du développement de l'aéroport de Genève à l'horizon 2030 a été fixé sur les seuls pronostics de "réponse à la demande" et de la "capacité déclarée de la piste qui pourrait supporter jusqu'à 47 mouvements par heure".

Cela détermine les 236'000 mouvements annuels et 25 millions de passagers à l'horizon 2030 soit une croissance de 25% des mouvements et des nuisances par rapport à la situation actuelle.

Aucune priorité sur la nature du trafic aérien à privilégier n'est esquissée dans ce plan de développement. Aucune étude des retombées économiques en rapport avec le type de trafic ne vient appuyer une éventuelle modération de la croissance.

et respect des principes du développement durable

On note avec satisfaction (en page 17) que "l'aéroport doit pouvoir se développer dans le respect des principes du développement durable" ! Bravo, on applaudit.

Hélas la suite du texte montre que ces principes louables et nécessaires se limitent aux frontières terrestres, à l'intérieur du site de l'aéroport, par des mesures sur la circulation et les infrastructures au sol.

25% de trafic en plus, c'est aussi 25% de kérosène en plus (soit des millions de tonnes de CO₂) et l'on ne comprend plus le rapport avec les principes du développement durable.

Cette croissance annule toutes les économies de chauffage et de transports réalisées dans le canton.

De plus, le fait que le carburant des avions échappe à une taxation encourage assurément cette fuite en avant du trafic aérien.

Il n'est pas question de compensation carbone du kérosène consommé par les avions, il n'est pas fait mention des accords internationaux sur le climat, des mesures générales de lutte contre le bruit promulguées à fin 2017 par Mme Doris Leuthard (par ailleurs signataire du PSIA !), ni des droits constitutionnels de protection des habitants.

Cette référence au développement durable semble quelque peu usurpée, mais l'on peut espérer des améliorations si ces principes sont appliqués à l'avenir plus largement.

En effet, ces principes appellent une évaluation de l'impact de la croissance des nuisances pour les habitants et les communes touchées, et une évaluation de l'impact sur le foncier et l'aménagement du territoire des zones englobées par les courbes.

Exposition au bruit :

Les méthodes d'établissement de ces courbes (carte 1) ne sont pas expliquées, on publie la carte de deux enveloppes dont le détail interne n'est pas fourni.

On décrète sans explication que la courbe contraignante sera celle de 2019 (signature du PSIA) ce qui permet encore deux années de croissance avant de fixer la norme à moyen terme !

Pourquoi 2019 comme référence et non 2009 ou 2016 ?

Et l'on se félicite que la courbe 2030 soit légèrement moins vaste que la courbe à moyen terme.

En réalité, ces courbes de bruit (VP DS II) 2019 et 2030 sont très largement dimensionnées (approximativement, elles doublent de surface comparativement à 2009). Il n'y a vraiment pas lieu de s'en réjouir !

Elles imposeront aux autorités cantonales et communales d'adapter leurs plans directeurs et l'aménagement du territoire et de procéder aux adaptations des cadastres du bruit. Et cela sans en estimer les conséquences dans le PSIA.

La carte ne mentionne pas la courbe équivalente 2009 correspondant au Plan directeur cantonal 2030 adopté en 2013 par le Grand Conseil genevois.

Nous demandons une meilleure vision de l'ensemble de ces courbes.

Calculs et mesures

S'agissant de calculs intégrant les valeurs d'immissions d'une flotte, il n'est pas fait mention des méthodes de vérification et de mesures réelles de contrôle, permettant de vérifier l'adéquation des calculs à la réalité du terrain.

Il manque une description des méthodes et des organes de contrôle du bruit et de leur fonctionnement.

(p19) chap. 4 l'exposition sonore provoquée par le trafic aérien est à calculer et à analyser chaque année par l'exploitant de l'aéroport.

Faut-il en déduire que l'aéroport est juge et partie ? Quels organes de contrôle ?

Il est demandé que le chapitre sur les courbes de bruit et les mesures de contrôle soit revu et adapté à une meilleure prise en compte des collectivités publiques dans les organes de contrôle. Il est également demandé que des mesures sur les hydrocarbures fassent partie des analyses par des organes indépendants de l'aéroport.

L'aéroport au-dessus du canton et les communes ?

En cas de dépassement, un nouveau bruit admissible sera proposé et ... l'Etat devra adapter son cadastre du bruit !

(p20) Une fois le nouveau bruit admissible fixé, l'autorité d'exécution adaptera le cadastre de bruit de suite.

Les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et ne lient pas la Confédération.

Le bruit admissible (art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit [OPB]), avec ses effets juridiques selon l'OPB, sera fixé dans le cadre d'une procédure administrative déterminante. Ce bruit admissible doit se trouver à l'intérieur du cadre défini par le territoire exposé au bruit qui figure sur la carte 1, à savoir la courbe de bruit à moyen terme fixée en « coordination réglée ».

Une fois que le bruit admissible sera fixé, le cadastre d'exposition au bruit sera mis à jour de suite.

Ces formulations laissent craindre le pire. Tout se passe comme si l'aéroport avait rédigé cette fiche du PSIA.

Estimation du préjudice

Nulle part les estimations ou projections des conséquences ne sont évaluées.

Nulle part, sauf pour l'hypothétique rétrécissement (non contraignant) de la courbe de bruit 2030 qui laisserait apparaître quelques surfaces supplémentaires pour construire, peut-être, 1'500 logements aux abords de l'aéroport ! Pour ce cas, la simulation est faite précisément et la procédure est décrite dans le détail.

C'est donc que la chose est possible. Si l'on peut évaluer les impacts positifs, il est également possible d'étudier les impacts des nouvelles courbes, la dernière prise en compte étant celle de 2009.

Nous demandons donc qu'une évaluation d'impact sur les zones comprises dans les courbes proposées soit réalisée pour chaque commune et figure dans cette fiche PSIA, avant sa validation.

Aire de limitation d'obstacles

Il en va de même pour l'aire de limitation d'obstacles (chap 5, p 30-31).

La carte 2 montre qu'une zone considérable du canton et de France voisine sera touchée par la mise aux normes. Malheureusement celles-ci ne sont pas encore étudiées.

Impossible donc de prévoir et d'évaluer les effets sur l'aménagement du territoire.

Dans cette ignorance le PSIA ne peut être accepté.

Il est très inquiétant de constater que - malgré quelques modestes concessions de réduction de trafic durant les heures de nuit (22h. à 24h) - le "cadre fédéral" que représente ce PSIA fasse fi de toute la problématique climatique et déroge aux mesures d'économies d'énergie et de lutte contre les pollutions sonores ou chimiques promues et encouragées dans tous les autres secteurs de la vie économique et sociale du canton.

Dans ce sens, cette fiche PSIA ressemble à une élaboration "hors-sol" qui place l'Aéroport de Genève au-dessus des lois et l'autorise à ne pas les respecter.

Il y a donc beaucoup à remanier et à élaborer encore dans ce projet de fiche PSIA qui ne saurait être accepté sous cette forme.

Nous insistons sur la prise en compte du caractère urbain de cet aéroport (qui en limite forcément la rythme de croissance), s'il veut rester habitants-compatible.

Nous saluons les efforts et les volontés de transparence, de respect et de dialogue affirmées par Genève aéroport et le Conseil d'Etat lors de la présentation du 30 novembre et nous voulons espérer que ces remarques particulières, jointes notamment à celles de la CARPE auxquelles nous souscrivons également, permettent d'élaborer un PSIA qui prenne mieux en compte les intérêts du canton et de ses habitants qui subissent quotidiennement les nuisances de notre aéroport et non uniquement la croissance économique du trafic aérien à tout prix !

En vous souhaitant bonne réception de ces considérations, nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, l'expressions de nos sentiments distingués

Pour l'ADMF :

Pierre Dupanloup

Copie pour information :

à la CARPE
à la Commune de Versoix