



Considérations générales

Les Verts de Vernier souhaitent tout d'abord relever le déficit démocratique qui caractérise l'élaboration des fiches du plan sectoriel d'infrastructure aéronautique (PSIA). Le manque de transparence du processus envers les citoyens et les associations de la société civile ainsi que les difficultés pour avoir accès aux informations au cours du processus. La nature administrative du document, qui ne prévoit aucune adoption à un échelon parlementaire, sont les signes évidents d'une volonté de supprimer tout débat public et démocratiques. Et, pour couronner le tout, la mascarade de séance publique organisée le 30 novembre dernier à l'aéroport en présence d'un représentant de l'OFAC, tous cela marque la volonté d'un processus unilatéral, fermé à la discussion notamment avec celles et ceux les plus concernés, les habitants riverains de l'aéroport.

Les Verts de Vernier déplorent l'orientation unique fixée pour l'aéroport de Genève, à savoir une augmentation conséquente des mouvements, alors que les passagers ont plus que doublé durant les dix dernières années. Les nuisances liées à l'activité de l'aéroport n'ont cessé d'impacter négativement le territoire de la vie de Vernier et la région et, si le Conseil fédéral venait à adopter le PSIA sans modification substantielle, une amélioration sensible de la situation et de la qualité de vie sera rendue impossible d'ici à 2030, bien au contraire. Nous regrettons en particulier que l'objectif général ne soit pas plus contraignant pour l'aéroport de Genève et le trafic aérien. La stratégie de développement retenue par la Confédération, dictée par un primat des demandes des compagnies aériennes, s'est portée sur une croissance du trafic aérien quasi sans limites. Ce choix se fait au détriment de l'environnement, de l'économie sur la longue durée, de la santé et du bien-être des habitants, et ce malgré un cadre légal qui exige que l'Etat régalien protège les citoyens (arts 74 de la Cst, art. 11 LPE, art. 157 Cst-GE).

En résulte un document lacunaire sur des sujets pourtant centraux. Alors que la pollution de l'air cause déjà des milliers de morts prématurées en Suisse et que l'on connaît aujourd'hui les impacts du bruit sur le sommeil et l'apprentissage notamment, la santé n'est même pas traitée comme un thème à part entière. Il en va de même pour le climat, qui est complètement absent de la fiche. Tandis que la contribution du transport aérien aux émissions de CO₂ ne cesse de croître dans le pays, la fiche PSIA banalise les émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport et accorde un droit de polluer à l'Aéroport de Genève et au trafic aérien, avec une subvention pour le faire. Et cela au risque d'annuler tous les efforts consentis notamment à Vernier (assainissement des bâtiments, des chaudières, politique active de transfert modal en faveur de la mobilité douce et des transports publics) et dans le canton pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Les Verts de Vernier regrettent également que les nombreux inconvénients territoriaux générés par l'introduction d'une nouvelle courbe de bruit (courbe plafond), conçue pour être la plus englobante possible et représentant une augmentation substantielle des zones se trouvant dans la courbe, avec des conséquences sur la valeur foncière, soient passés sous silence. Les courbes de bruit jointes au PSIA ne montrent que deux lignes enveloppantes : celle appelée "plafond" ou "2019" (date à laquelle le PSIA devrait être signé) qui, dit-on, ne sera pas dépassée et celle appelée "cible" ou "2030" (ou espérée) qui correspond approximativement à celle de "2016". Si le PSIA détaille les procédures en vertu desquelles le Canton pourra peut-être récupérer quelques zones à bâtir ce même PSIA reste

muet sur les effets de l'introduction de la courbe 2019 (plafond), par rapport à celle de 2009 qui n'est du reste même pas indiquée sur ce plan. Pourtant, la courbe 2009 est nettement moins étendue (jusqu'à Aire-la Ville au lieu de Challex). C'est sur cette courbe 2009 que repose d'ailleurs l'actuel PDCn 2030. Les modifications de zones planifiées dans ce PDCn dépendent souvent des courbes de bruit. Il est impératif que le PSIA indique les implications foncières de la courbe 2019 et en prévoie les conséquences.

En conclusion, les Verts de Vernier rejettent le postulat de croissance à tout prix du PSIA et déplore le passage sous silence de thématiques centrales : la santé, le climat et l'aménagement du territoire. Mais surtout, nous questionnons les moyens proposés par la fiche 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. Pour pallier cela, nous demandons 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 tel que prescrit par l'OMS, 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. La suite de la présente prise de position propose des solutions concrètes pour y parvenir, parmi lesquelles la répartition des classes de bruit suivant les horaires, l'amélioration des trajectoires, la limitation du nombre de mouvements, la révision de la méthode de calcul des courbes de bruit et la mise en place de contrôles par des organismes indépendants de l'aéroport, qui ne saurait être juge et partie.

Enfin, les Verts de Vernier rappellent que les citoyens genevois, directement concernés par les décisions relatives à la fiche PSIA, seront appelés à se prononcer sur une initiative populaire constitutionnelle visant notamment la limitation des nuisances causées par l'aéroport. Il convient d'accorder une importance à l'expression démocratique, faute de quoi le sentiment de méfiance envers les décisions fédérales et les institutions risque de croître et l'acceptation de cette fiche PSIA par la population sera extrêmement faible. A ce titre, nous demandons que la procédure d'adoption de la fiche PSIA soit suspendue jusqu'à ce que les citoyens genevois se soient prononcés sur l'initiative « pour un pilotage démocratique de l'aéroport » déposé par notre Coordination avec 14'450 signatures en décembre 2016.

Climat

Les Verts de Vernier demandent qu'un chapitre sur le climat soit ajouté à la fiche PSIA afin d'exposer la manière dont elle répond aux objectifs de l'accord de Paris. La perspective climatique doit devenir, à l'instar du principe du développement durable, un des principes directeurs pour les décisions de la fiche PSIA.

Santé

À la vue du rôle de l'aéroport et du trafic aérien sur les pollutions – aussi bien sonore qu'atmosphérique – que subit la ville de Vernier et la région, les Verts de Vernier demandent que la fiche PSIA traite de la question de la santé et démontre comment elle protège la population.

Aménagement du territoire

Les Verts de Vernier demandent de montrer sur un même plan et selon les mêmes méthodes de calcul, les courbes 2009, 2016, 2019 et 2030, avec, pour chacune, la mention de leur surface. De plus, nous demandons que le PSIA indique les implications de la nouvelle courbe référence sur la valeur foncière de la ville de Vernier et en prévoio les conséquences, notamment en termes de fiscalité et d'égalité territoriale.

Commentaires sur les décisions

Chapitre 1 : Rôle et fonction de l'installation

1.1 Rôle de l'aéroport Dans le premier paragraphe, il est mentionné que l'aéroport de Genève « ...est voué avant tout au trafic aérien européen et aux vols intercontinentaux répondant aux nécessités régionales ». Quelques phrases plus loin, il est indiqué que « l'aéroport doit pouvoir se développer de manière à répondre à la demande du trafic aérien... ». La CARPE souhaite relever l'incohérence entre ces deux affirmations et émettre ses craintes face à l'ambivalence ainsi créée autour du rôle de l'aéroport. La nécessité régionale et la demande du trafic aérien sont en effet deux objectifs bien distincts qui n'engendrent pas les mêmes stratégies de développement : le premier implique d'adapter l'offre du trafic aérien aux besoins des activités économiques locales, le second signifie que l'aéroport se plie aux volontés des compagnies aériennes qui souhaitent développer leurs activités pour répondre à leur désir de croissance. L'aéroport a une utilité pour l'économie régionale : une enquête de la CCIIG a permis de mettre en évidence que 67% des entreprises sondées estiment que l'AIG leur est utile¹. Il est toutefois important de relever qu'aucune d'elles n'a précisé qu'une augmentation massive du nombre de passagers ou des vols après 22h étaient nécessaires à la bonne santé de leurs entreprises respectives. De plus, le développement récent, centré sur une offre low-cost (Easyjet représente 43% de l'offre) au service d'un marché essentiellement de loisir, ne sert pas directement ces entreprises. Au contraire, cette offre exporte le tourisme de proximité dans les grandes capitales européennes. Alors que seule la moitié des passagers sont des passagers « incoming » et que seuls 60% de ces passagers « incoming » séjournent en Suisse, la plus-value de l'aéroport sur l'économie doit être relativisée. Par ailleurs, la part des vols d'affaires, soit environ 30% des passagers, montre que l'aéroport de Genève s'est spécialisé dans le voyage de loisirs qui n'est ni directement utile à la Genève internationale ni à l'économie et les multinationales installées dans le bassin lémanique.

Aux vues de ces éléments, la CARPE demande que la référence à la « demande du trafic aérien », fortement dépendante de décisions politiques, soit supprimée du PSIA. La notion de « nécessité régionale » – plus adaptée au développement d'un aéroport urbain respectueux de la population et de l'environnement tout en garantissant la bonne santé de l'économie locale – peut être conservée, mais nécessite d'être clarifiée. La « nécessité régionale » doit faire référence à l'économie du bassin de vie franco-valdo-genevois dynamique, ainsi qu'à un cadre de vie sain et agréable pour ses habitants.

1.2 Développement durable Dans le second paragraphe, il est mentionné que le développement de l'aéroport de Genève doit se faire « dans le respect des principes de développement

durable ». Pour rappel, la « Stratégie pour le développement durable 2016–2019 » de la Confédération stipule qu'il faut « prendre en compte les trois dimensions du développement durable de manière équilibrée » (p. 12). À plusieurs reprises dans la fiche PSIA, le développement des compagnies aériennes est cependant priorisé sur l'aspect social et environnemental. Ces mentions seront relevées dans la suite du présent document.

Afin d'empêcher ce déséquilibre, la CARPE demande que l'équilibre entre les trois piliers du développement durable soit précisé et que la fiche PSIA reflète le respect de cet équilibre prôné par la Confédération, et ce de manière contraignante. Le développement durable, tout comme la perspective climatique, devraient compter parmi les principes directeurs pour les décisions prises dans le PSIA.

1.3 Priorités de l'aéroport Le quatrième paragraphe place la première priorité de l'aéroport de Genève dans le « trafic de ligne ». Or, si l'aéroport de Genève a pour vocation de servir l'économie locale, l'aviation d'affaires est également un secteur de l'aéronautique important.

De plus, la suite du texte affirme que l'aéroport de Genève peut proposer d'autres types de trafic dans la limite de ses capacités. Cette proposition fait cependant abstraction des nuisances pour les riverains et de l'impact sur l'environnement et le climat que l'exploitation de l'aéroport de Genève engendre.

La CARPE demande que ce paragraphe soit reformulé comme suit : « La première priorité revient aux liaisons nécessaires à l'économie locale. L'aéroport est libre d'offrir d'autres liaisons tout en respectant la limite des nuisances admises par la présente fiche. »

1.4 Aéroport urbain L'aéroport de Genève se situe dans un territoire extrêmement urbanisé, à seulement 3 km environ du centre-ville de Genève. De plus, le trafic aérien survole deux autres villes de plus de 10'000 habitants - Vernier et Versoix, respectivement à moins de 50m et 300m au-dessus du sol. Cette situation particulière, que le PSIA passe sous silence, impacte directement plus de 60'000 riverains.

La CARPE demande que le statut urbain de l'aéroport, et l'impact des nuisances que celui-ci génère sur de nombreux riverains soient mentionnés dans ce premier chapitre.

Chapitre 2 : Conditions générales de l'exploitation

2.1 Cadre d'exploitation La CARPE conteste la poursuite du cadre actuel d'exploitation. Comme détaillé dans les explications de la fiche PSIA (p. 26), l'ARAG, l'AFRAG, l'AGCNA, les communes de Chevry, Divonne, Ornex, Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns, Saint Genis Pouilly, Sergy, Versonnex, Sauverny et Pougny, la Communauté du pays de Gex, les communes de Messery, de Chens sur Léman, de Nernier, les communes vaudoises de Mies, Chavannes des Bois, et Coppet, et les communes genevoises de Vernier, Satigny et de Cartigny ont fait recours en 2001 contre l'approbation du règlement d'exploitation actuellement en vigueur. Suite à cette démarche, la CRINEN (ancienne commission de recours du DETEC) a demandé de réévaluer l'adaptation des mouvements nocturnes et une réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère. Le 22 mai 2007, l'AIG a donc remis deux études à l'OFAC, à savoir celle de l'EMPA du 10 mai 2007 intitulée

« Evaluation zusätzlicher Nachtflugbeschränkungen am Genfer Flughafen, Lärmberechnung und analysen » et celle de SH&E International Air Transport Consultancy intitulée « Evaluation of Additional Night Restriction at Geneva Airport ». À la lumière de ces documents, le 20 septembre 2012, l'OFAC a pris la décision administrative de suspendre la procédure de modification du règlement d'exploitation de l'AIG concernant les vols de nuit, et le plafonnement ou couvre-feu, jusqu'à ce que la fiche PSIA concernant l'AIG soit adoptée par le Conseil Fédéral. Or, selon le projet de fiche PSIA, l'AIG « ne prévoit pas de modification du cadre instauré par le règlement d'exploitation, mis à part l'intégration d'une restriction concernant les avions long-courriers planifiés à l'horaire durant les heures de la nuit ». Cette restriction concernant les avions long-courriers ne prend pas en compte l'intégralité des demandes des recourants.

La suspension de la procédure de modification du règlement d'exploitation décidé par l'OFAC arrive à terme avec l'adoption imminente du PSIA. Or, la poursuite du cadre d'exploitation actuel annoncée par le PSIA nie la procédure de recours débuté en 2001 et va à l'encontre de la décision intérimaire de l'OFAC même.

Afin non seulement de considérer le recours de 2001, mais également de rendre effectives les nombreuses améliorations que cette prise de position propose, la CARPE demande à la fiche PSIA de stipuler que le règlement d'exploitation sera modifié dès l'adoption de la fiche.

2.2 Huit heures de sommeil

Le premier paragraphe du chapitre 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. Or, l'OMS annonce que 8 heures de sommeil sont nécessaires pour garantir le repos².

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 lendemain³. 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, ni avec la politique aéronautique de la Suisse, qui clame que « le repos nocturne reste garanti près des aéroports nationaux »⁴. Nous prenons note que l'aéroport de Zurich a déjà mis en place des horaires d'exploitation plus restrictifs que ceux imposés par l'OSIA. Cette restriction a été mise en place pour prendre en compte les demandes, entre autres, de l'État étranger voisin. Les citoyen-ne-s suisses méritent la même considération, a fortiori par rapport à leurs concitoyen-ne-s zurichois-es, afin de jouir d'une égalité de traitement constitutionnelle.

À la vue de ces éléments, la CARPE demande que les horaires d'exploitation soient revus de manière à ce qu'au minimum 7 heures de sommeil soient garanties, comme à Zürich, en visant d'ici à 2030 les 8 heures de sommeil prescrites par l'OMS. La non-utilisation de la tranche horaire 5:00-6:00 du matin doit notamment figurer dans les décisions. À l'instar de Zurich, un couvre-feu devrait être mis en place dès 23h dès l'adoption de la fiche PSIA.

2.3 Taxes

La poursuite du cadre d'exploitation laisse supposer un maintien des taxes actuellement en vigueur. Ces taxes ne sont pas assez élevées pour être réellement incitatives. À titre d'exemple, pour les surtaxes de pollution, le

coefficient de surcharge par unité de pollution n'est que de 1.50 CHF à Genève, contre 2.40 CHF à Zurich et plus de 4 CHF à Lucerne et Lugano. Cette taxe ne rapporte que 1 million de CHF par an à Genève, alors que nombre d'habitants du Canton sont impactés.

De ce fait, la CARPE demande une augmentation des taxes perçues à l'aéroport de Genève :

- **Surtaxe de bruit :** se référer au paragraphe 2.9 Redevances incitatives.
- **Taxe sur les retards :** se référer au paragraphe 2.11 Diminution des retards
- **Surtaxe de pollution :** le coefficient de surcharge par unité de pollution doit être augmenté à 4 CHF.
- **Taxes passagers :** la CARPE demande l'inclusion des taxes de myclimate.org.
- **La CARPE demande également l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion, qui pourrait intervenir dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂. Pour réduire réellement les émissions nocives du trafic aérien, le montant de cette taxe devrait s'élever au minimum à 30 francs pour les trajets de courte distance (jusqu'à 4000 km) et à 100 francs pour les trajets de longue distance. Jusqu'à un tiers des revenus serviraient à financer des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le reste serait reversé directement à la population et à l'économie. Une taxe similaire existe déjà dans beaucoup de pays européens tels que l'Angleterre, la France ou l'Allemagne. Dans la situation actuelle, une taxe sur les billets permet de rétablir un minimum la réalité des coûts et s'avère être le meilleur instrument politique pour réduire l'impact du trafic aérien sur le climat. La CARPE soutient la revendication de la Coalition nationale Environnement et santé, pour un trafic aérien responsable (CESAR), exprimée dans le cadre de la consultation sur la révision de la loi sur le CO₂.**

2.4 Sécurité Le deuxième paragraphe annonce que « l'aéroport est exploité de manière à ce que la sécurité soit garantie en permanence ». Le terme sécurité n'est pas suffisamment explicité et permet de multiples interprétations : parle-t-on de la sécurité des passagers ou des riverains, cette sécurité concerne-t-elle uniquement les accidents liés directement au trafic des avions ou également la garantie d'un cadre de vie sain ?

À ce titre, la CARPE demande que ce paragraphe précise la notion de sécurité. La Coordination demande que ce terme fasse explicitement référence à la sécurité des passagers, des employés, des riverains et de l'ensemble de la population de la région en cas d'accident, mais également à la sécurité sanitaire de ces mêmes personnes, notamment en garantissant qu'elles ne soient pas exposées à des niveaux de bruit et de pollutions dangereux pour la santé.

2.5 Mouvements La fiche PSIA fixe un objectif de 47 mouvements par heure à l'horizon 2030. Cet objectif est contradictoire avec la volonté annoncée de la fiche PSIA de limiter les nuisances générées par l'aéroport et le trafic aérien. De plus, cet objectif ne fait pas de distinction entre les horaires diurnes et nocturnes et laisse ainsi la possibilité d'effectuer 47 mouvements par heure durant les périodes de la nuit.

De ce fait, la CARPE demande le retrait de cet objectif et le maintien de la

cadence (40 mouvements/heure) en semaine. Elle demande également une limitation supplémentaire du nombre de mouvements diurnes les week-ends, une réduction du nombre de mouvements planifiés tous les jours à partir de 22h et une interdiction de tout mouvement planifié dès 23h et ce jusqu'à 6h (voir paragraphes 2.2 et 2.9).

2.6 Optimisation des procédures

Au cinquième paragraphe, il est mentionné que « des optimisations de procédures existantes sont envisageables ». Cette formulation ne garantit pas une approche proactive de la question, pourtant importante en matière de bruit et de pollution.

De manière générale, les trajectoires et les techniques d'approche ne sont que très vaguement évoquées dans le PSIA. Les villes telles que Versoix (13'000 habitants), Vernier (35'000 habitants) ou les communes de Genthod (2'700 habitants) et de Satigny (4'100 habitants) sont pourtant directement impactées par les trajectoires des avions. Il conviendrait de prendre en compte leur existence pour l'étude de modifications - en termes de route après décollage ou d'angle d'approche lors de l'atterrissage (actuellement 3°) - afin de limiter le plus possible les nuisances sonores pour le plus grand nombre d'habitants. Les trajectoires du genre KONIL expérimentées ces derniers temps, ne sont pas favorables aux riverains, puisque l'avion (fut-il moins bruyant) passe par deux fois à proximité du même lieu, en étant encore à une altitude perturbante.

À la vue de ces éléments, la CARPE demande de remplacer l'intégralité du cinquième paragraphe par la formulation suivante : « Des optimisations de procédures existantes doivent être étudiées. Skyguide doit veiller à se tenir informé des innovations en la matière. Si des procédures innovantes notamment en matière de limitation de bruit et de pollution existent, mais ne sont pas appliquées à Genève, ce choix devra être justifié auprès de l'aéroport de Genève, des compagnies aériennes, des autorités concernées (Canton et communes) et de la population au travers d'un rapport. La décision de Skyguide sera opposable. Si des optimisations de procédure sont mises en place, l'impact des modifications, notamment en termes de sécurité et d'environnement, sera évalué dans le cadre de la procédure administrative déterminante, qui pourra faire l'objet d'un recours. Dans l'attente de ces améliorations et dès que les méthodes GBAS seront réglementées, la méthode Radar autorise le déplacement des trajectoires vers le milieu du petit lac, l'usage de la KONIL courte est définitivement interdite et l'usage de la KONIL longue est limité aux tranches horaires comprises entre 8h et 22h. »⁵

2.7 Extension de l'exploitation de l'aire Nord

L'extension de l'exploitation de l'aire Nord de 22h00 à 24h00 est envisagée. Cette décision est motivée par des raisons économiques et engendrera une extension des nuisances, pour les riverains et pour l'environnement. Dans la volonté d'un développement d'un aéroport urbain de Genève respectueux des principes du développement durable (p. 17 de la fiche PSIA), une pesée des intérêts entre les trois piliers du développement durable doit être effectuée (comme mentionné en page 27 de la fiche PSIA).

La CARPE demande que l'obligation d'une pesée des intérêts entre les aspects économiques et les impacts sociaux et environnementaux soit mentionnée dans les décisions de la fiche PSIA. La procédure déterminante devra pouvoir faire l'objet d'un recours.

2.8 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.

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

Dans les mesures proposées dans la suite du paragraphe, la CARPE souhaite saluer la volonté de limiter à la source les émissions de bruit et substances polluantes. Les solutions proposées ne nous paraissent cependant pas suffisantes. Nos revendications sont détaillées ci-dessous.

2.9 Redevances incitatives

La fiche PSIA propose de limiter les émissions de bruit et de substances polluantes en « instaurant des redevances incitant à exploiter des aéronefs plus silencieux et moins polluants ».

Cette incitation par les coûts n'est pas efficace, le montant étant trop faible pour véritablement inciter les compagnies au changement. Preuve en est, malgré l'imposition d'une redevance « incitative », les mouvements des avions en classe 1, 2 et 3 de bruit ont augmenté de 10% entre 2015 et 2016⁶. Afin de pouvoir véritablement limiter les nuisances à la source, l'aéroport de Genève doit non pas inciter, mais contraindre les compagnies. De plus, les notions « plus silencieux » ou « moins polluants », sans précision de référence, sont trop floues.

À la vue de ces commentaires, la CARPE demande, en plus des surtaxes de bruit, l'instauration d'une limitation d'utilisation par rapport aux classes de bruit suivant les tranches horaires. Dans le but d'assurer une cohérence dans le temps et une mise à jour facile, afin de s'adapter au renouvellement des classes de bruit, un tableau annexé au règlement d'exploitation doit être instauré. Ce tableau devra préciser le pourcentage des mouvements (atterrissages et décollages) autorisé pour chaque classe d'avions suivant les tranches horaires :

	06h-22h	22h-23h	23h-24h	05h-06h
Classe 1	0%	0%	Pas de mouvement*	Pas de mouvement
Classe 2	25%	0%		
Classe 3	25%	0%		
Classe 4	50%	100%		
Classe 5				

Tableau indicatif

* A l'exception de l'atterrissage éventuel des atterrissages d'un vol interne à la Suisse, opéré par un avion de classe de bruit V.

2.10 Nouveaux vols long-courriers

Le huitième paragraphe parle de nouveaux vols long-courriers qui devront être effectués avec les avions « les plus performants au niveau acoustique ». Comme pour la remarque précédente, cette affirmation manque de clarté. De plus, cette limitation aux avions performants n'est pas spécifiée pour les vols long-courriers actuellement en service. Selon M. Schneider, directeur de l'aéroport de Genève, ce dernier prévoit d'accueillir 7 nouveaux long-courriers dans la future l'aile Est. Ajouté aux 8 ou 9 long-courriers d'aujourd'hui, nous arrivons à un total maximal de 16 mouvements long-courriers par jour.

À la vue de ces commentaires, la CARPE demande, en plus des surtaxes de bruit, l'instauration d'une limitation d'utilisation par rapport aux classes de bruit suivant les tranches horaires. Dans le but d'assurer une cohérence

dans le temps et une mise à jour facile afin de s'adapter au renouvellement des classes de bruit, un tableau annexé au règlement d'exploitation doit être instauré. Ce tableau devra préciser le pourcentage ou nombre absolu de mouvements (atterrissages et décollages) autorisé pour chaque classe d'avions suivant les tranches horaires.

	06h-07h	07h-08h	08h-21h	21h-22h	22h-23h	23h-24h	05h-06h
Classe 1	0%	0%	0%	0	0	Pas de mouvement	
Classe 2	0%	0%	25%	0	0		
Classe 3	0%	100%	25%	3 mouv.	0		
Classe 4	100%		50%		3 mouv.		3 mouv.
Classe 5							
	10 mouvements au maximum			6 mouvements au maximum			

Tableau indicatif

2.11 Diminution des retards Le dernier paragraphe concerne la diminution des retards. Le PSIA précise que l'aéroport de Genève doit mettre en place des mesures nécessaires, mais ne propose aucune solution concrète ni de sanctions si cet objectif n'est pas atteint.

La CARPE demande que l'AIG propose des mesures réellement incitatives et les soumette à l'approbation des autorités cantonales.

La CARPE suggère l'instauration d'une taxe suffisamment conséquente pour être réellement dissuasive pour tout retard. La taxe sera proportionnelle aux minutes de retard. Pour tout retard supérieur à 45 minutes, l'atterrissage de l'appareil sera refusé. À terme, l'objectif escompté est que les compagnies augmentent la marge temporelle entre les atterrissages et les décollages et ainsi éviter les accumulations de retard.

Chapitre 3 : Exposition au bruit

3.1 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. La CARPE souhaite relever qu'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, et la réflexion du bruit sont ainsi exclus. De ce fait, les courbes de bruit sont plus assimilables à un permis de faire du bruit qu'à un outil pour protéger les citoyens des nuisances.

La CARPE demande que la méthode de calcul des courbes de bruit soit revue afin que celles-ci soient plus représentatives de la situation réelle. La fiche PSIA ne devrait pas être adoptée avant la révision de cette méthode de calcul.

3.2 Définition de la courbe de bruit à moyen terme À la page 27 de la fiche PSIA, il est expliqué que « le territoire exposé au bruit (voir carte 1) de la courbe de bruit PSIA à moyen terme se fonde sur le potentiel de 199 000 mouvements. Ce potentiel comprend le trafic des petits avions avec 19 200 mouvements, et le trafic des grands avions avec 168 400 mouvements durant les heures de jour (06h00 à 22h00), 7600 mouvements durant la 1re heure de la nuit (22h00 à 23h00) et 3800 mouvements durant la 2e heure de la nuit (23h00 à 24h00). Il n'y a pas de mouvements durant la dernière heure de la nuit (05h00 à 06h00) ». Ces chiffres sont trop importants et entraînent un impact considérable sur le territoire,

bien plus important que celui de 2016, non seulement en termes de bruit, mais également en ce qui concerne le foncier.

La CARPE demande que ces données de base soient revues à la baisse afin de minimiser le bruit sur le territoire. Les vols planifiés lors de la période 23h00 à 24h00 doivent notamment être interdits, à l'exception éventuelle de l'atterrissage d'un vol interne à la Suisse, opéré par un avion de classe de bruit V. Une estimation quantitative de l'impact du PSIA sur le foncier est également exigée avant son adoption.

3.4 Aspect contraignant de la courbe de bruit à moyen terme

Dans le premier paragraphe du chapitre, il est indiqué que « la courbe de bruit à moyen terme est contraignante ». Une définition claire et chiffrée de « moyen terme » est nécessaire. De plus, la notion de contrainte nécessite d'être précisée, tout comme les conséquences dans le cas où cette contrainte ne serait pas respectée. Enfin, comment l'évaluation de l'atteinte de cet objectif sera-t-elle faite ? Doit-on atteindre la moyenne générale fixée par la courbe ou respecter chaque point de la courbe de bruit ? Cet élément doit être clarifié dans la fiche PSIA.

La CARPE estime que la limite de bruit admissible fixée ne doit être dépassée sous aucun prétexte en chaque point des cartes détaillées commune par commune. Elle demande que la notion de contrainte soit précisée. Dans le cas où le développement du bruit lié au trafic aérien dépasse la courbe fixée, une fois revue à la baisse, l'exploitant doit s'acquitter d'une amende et réduire immédiatement le nombre de vols afin de satisfaire à nouveau les limites fixées par la fiche PSIA.

3.5 Définition de la courbe de bruit à long terme

À la page 28 de la fiche PSIA, il est expliqué que « le territoire exposé au bruit (voir carte 1) de la courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 » se fonde sur le potentiel de 236 000 mouvements. Ce potentiel comprend le trafic des petits avions avec 18 500 mouvements, et le trafic des grands avions avec 205 900 mouvements durant les heures de jour (06h00 à 22h00), 8300 mouvements durant la 1re heure de la nuit (22h00 à 23h00) et 3300 mouvements durant la 2e heure de la nuit (23h00 à 24h00). Il n'y a pas de mouvements durant la dernière heure de la nuit (05h00 à 06h00) ». Ces chiffres sont trop importants et entraînent un impact considérable sur le territoire, bien plus important que celui de 2016, non seulement en termes de bruit, mais également en ce qui concerne le foncier.

La CARPE demande que ces données de base soient revues à la baisse afin de minimiser le bruit sur le territoire. Les vols lors de la période 23h00 à 24h00 doivent notamment être interdits. Une estimation quantitative de l'impact du PSIA sur le foncier est également exigée avant son adoption.

3.6 Mise en œuvre de la courbe de bruit à long terme

La CARPE souhaite avant tout saluer l'objectif de réduction du bruit fixée par la courbe de bruit à long terme qui montre une volonté de limiter le développement des nuisances. Cependant, au deuxième paragraphe de ce chapitre, il est stipulé que « l'exploitant met en place les mesures nécessaires afin d'y parvenir ». Comment l'évaluation de l'atteinte de cet objectif sera-t-elle faite ? Doit-on atteindre la moyenne générale fixée par la courbe ou respecter chaque point de la courbe de bruit ?

La CARPE demande que la limite de bruit admissible soit fixée ne soit dépassée sous aucun prétexte en chaque point des cartes détaillées commune par commune.

Les mesures proposées sont explicitées à la page 28 de la fiche PSIA : « Cette

courbe de bruit prend en compte le renouvellement de la flotte, une diminution des retards pronostiqués des vols long-courriers planifiés le jour, mais décollant après 22h00 et la possible planification de trois vols long-courriers durant les heures de la nuit (22h00–24h00) opérées avec des avions ayant les meilleures performances acoustiques ». Ces mesures sont trop légères pour atteindre l'objectif fixé :

- Renouvellement de la flotte : malgré les améliorations technologiques de ces dernières années, le progrès ne permettra pas d'atteindre un trafic aérien sans impact. Selon l'EASA : « Le rythme passé des progrès dans les divers domaines du secteur (par ex. en technologie et conception) n'a pas suffi à compenser l'augmentation de la demande de transport, ce qui a conduit à une hausse générale des pressions environnementales, notamment du bruit et des émissions. Or cette tendance devrait se poursuivre »⁷. Se référer également au paragraphe 2.9 *Redevances incitatives*.
- Diminution des retards : se référer au paragraphe 2.11 *Diminution des retards*.
- Nouveaux long-courriers opérés par des avions les plus performants : se référer au paragraphe 2.10 *Nouveaux vols long-courriers*.

La CARPE demande que les mesures pour atteindre la courbe de bruit « 2030 », une fois revue à la baisse, prennent également en compte une limitation du nombre de mouvements.

De plus, aucune conséquence n'est mentionnée en cas d'échec à atteindre la courbe « 2030 ».

La CARPE demande que, dans le cas où la courbe de bruit à long terme n'est pas atteinte en 2030, l'exploitant doive s'acquitter d'une amende et réduire immédiatement le nombre de vols afin de satisfaire les limites fixées par cette courbe.

3.7 PLQ L'instauration d'une courbe de bruit à long terme permet notamment de planifier de nouveaux logements qu'il n'est pas possible de construire tant que la courbe à moyen terme est en vigueur. Dans le troisième paragraphe du chapitre, il est indiqué que « la preuve d'une baisse du bruit devra être fournie lorsque le Conseil d'État approuve le PLQ ». La méthode de calcul pour prouver la baisse n'est cependant pas mentionnée dans la fiche PSIA. De plus, il n'est pas précisé que cette baisse devra correspondre aux limites fixées par la courbe de bruit à long terme.

Notons d'ailleurs que cette disposition deviendrait caduque si le Parlement fédéral adoptait la proposition mentionnée ci-dessus (p. 6) pour permettre la densification des zones à l'intérieur des courbes de bruit. À ce moment-là il n'y aurait plus de garanties de protection contre le bruit pour une partie significative de la population.

La CARPE demande que la méthode de contrôle de l'exposition au bruit soit spécifiée (prise de son sur le terrain, calcul suivant les données fournies par l'aéroport...) et qu'il soit précisé que la diminution de l'exposition au bruit devra correspondre aux limites fixées par la courbe de bruit à long terme.

Chapitre 4 : Documentation de l'exposition au bruit

4.1 Respect du bruit admissible Dans le premier paragraphe du chapitre 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. Cette formulation est ainsi trop permissive.

La CARPE demande que le bout de phrase « doit en principe être respecté » soit remplacé par « sera respecté » afin de s'assurer que le cadre légal soit respecté en tout temps.

Quelques phrases plus loin, il est spécifié que l'aéroport de Genève, en cas de dépassement notable du bruit admissible (augmentation de 1dB ou plus par rapport au 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, ne satisfait pas la CARPE. De plus, la notion de « dépassement » n'est pas claire : parle-t-on du dépassement de la moyenne générale fixée par le bruit admissible ou du non-respect de chaque point de la courbe de bruit ?

À la lumière de ces éléments, la CARPE 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. Dans un premier temps, le nombre de mouvements doit immédiatement être limité afin de satisfaire les limites fixées par la courbe.

Le troisième paragraphe du chapitre 4 explique que « s'il est établi ou anticipé que les immissions de bruit dépassent notablement et durablement (pendant au moins trois ans consécutifs) l'exposition au bruit admissible, l'autorité d'exécution fédérale, après consultation des cantons concernés, ordonne à l'exploitant de l'aéroport de prendre les mesures nécessaires pour que le cadre légal soit respecté ». La CARPE souhaite mettre en avant que si les commentaires précédents sont pris en compte, ce paragraphe devient superflu et peut donc être supprimé.

Sous réserve de prise en compte des commentaires précédents, la CARPE demande que le troisième paragraphe du chapitre 4 soit supprimé.

Les paragraphes 4, 5 et 6 du chapitre 4 permettent d'adapter le bruit admissible selon le souhait de l'exploitant. Les explications de la page 30 précisent bien que « le dépassement des courbes de bruit indiquées dans la fiche du PSIA relative à l'aéroport n'est possible que dans certaines conditions et moyennant une modification de ladite fiche ». Pourtant le PSIA est censé être un instrument contraignant sur toutes les autorités. Malgré les procédures administratives que cela engendrerait, la CARPE conteste cette possibilité de dépasser et modifier les courbes afin qu'elles soient moins restrictives les courbes de bruit fixées par la fiche PSIA.

De ce fait, la CARPE demande que les paragraphes 4, 5 et 6 du chapitre 4 soient supprimés.

4.2 Contrôle Le premier paragraphe de ce chapitre précise également 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 ne paraît pas raisonnable de demander 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.

La CARPE demande que la fiche PSIA précise que l'exposition sonore calculée doit être comparée chaque année avec des données mesurées sur le terrain et qu'un organe d'audit externe et indépendant soit mandaté pour l'analyse de ces données.

4.4 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. La CARPE considère que ces informations concernent également la population et les communes. Elle souhaite donc 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.

Afin de satisfaire ces demandes, la CARPE propose les nouvelles formulations suivantes :

- « Il soumet à l'autorité d'exécution fédérale dans les 5 mois, et rend publics, les données de base et leur analyse ... »
- « L'autorité d'exécution fédérale approuve l'analyse de situation et les mesures proposées par l'exploitant de l'aéroport, après consultation des cantons et des communes suisses et françaises concernés. »

Le dernier paragraphe du chapitre 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 paraît injustifiée, anti-fédéraliste et anti-démocratique à la CARPE. En effet, en tant qu'organe décisionnel du territoire directement impacté par l'exploitation de l'aéroport de Genève, les sensibilités cantonales doivent être respectées et prises en compte par la Confédération.

La CARPE demande que ce dernier paragraphe soit supprimé de la fiche PSIA.

Chapitre 5 : Aire de limitation d'obstacles

5.1 Aire de limitation d'obstacles L'aire de limitation d'obstacles prévue est nettement supérieure à celle existante. Les documents illustratifs fournis avec la fiche PSIA ne permettent pas de se rendre compte des réelles incidences territoriales de cette nouvelle définition et aucune explication n'est fournie sur la définition de la forme et du périmètre de cette aire.

La CARPE demande que les documents cartographiques permettant de se rendre compte des incidences territoriales de l'aire de limitation d'obstacles soient rendus publics et mis en consultation publique.

Chapitre 6 : Périmètre d'aérodrome

6.1 Territoire Ce chapitre fixe le périmètre au sein duquel l'aérodrome peut se développer. Si

français certaines extensions prévues sont mentionnées, aucun commentaire n'est fait sur les éventuels agrandissements sur le secteur français. L'aéroport de Genève possède en effet 6,45% du territoire ferneysien (soit environ 31ha)⁸ et des projets sur ce territoire ont déjà été mentionnés (nouveau terminal, parkings, services de location de voiture⁹).

Afin de clarifier la situation, la CARPE demande que la fiche PSIA traite de la situation du territoire français. Il est primordial de préciser si des développements sont prévus ou légalement possibles en France au vu des accords bilatéraux franco-suisse pertinents, et si de tels développements sont compris ou non dans le périmètre d'aérodrome.

6.2 Piste en gazon Le projet de fiche PSIA pour l'aéroport de Genève doit spécifier le maintien de sa piste en gazon située au Nord de la piste principale. Cet ajout permettra de revenir sur la direction récente de l'aéroport qui s'est permise de décider de supprimer la piste. Avec les conséquences suivantes : les atterrissages & décollages de petits avions notamment ceux des instructeurs de vol (2/3 des vols) devraient à l'avenir s'effectuer sur la piste principale et seront subordonnés à l'activité des compagnies aériennes, prioritaires sur l'unique piste. A terme, l'instruction pour le brevet de pilote est donc condamné. L'instruction des employés de Skyguide qui doivent être des pilotes brevetés devra se faire ailleurs. La proportion déjà très faible de pilotes de ligne romands sera aussi inutilement diminuée.

Maintenir la piste en gazon avec son inclusion explicite dans la version définitive de la fiche PSIA est primordial. Cela permettra à l'AIG de participer et de bénéficier de l'essor de l'aviation 100% électrique. Cela empêchera que l'AIG entre dans une monoculture dédiée à l'aviation-kérosène à combustion interne telle que nous la connaissons, celle qui génère tant de critiques auprès de la population. L'essor de l'aviation électrique est une réalité, il se fait graduellement précisément en utilisant des pistes de petite taille dont elle se contente pour expérimenter avec les premiers engins électriques qui sont homologués cette année, notamment le Pipistrel 2-places 100% électrique utilisé pour l'instruction d'une nouvelle génération de pilotes. L'essor de l'aéroport ne se compte pas qu'en une augmentation du nombre de passagers transportés mais aussi et sinon encore plus, en termes qualitatifs, d'impacts réduits de l'aviation civile sur les habitants par une réduction drastique du bruit et de la pollution de l'air, en termes de respect des accords de Paris pour préserver le climat. Une heure de vol sur un petit avion d'instructeur coûte 60 CHF en kérosène, et une heure sur un appareil de même taille mais propulsé par un moteur électrique coute 2 CHF / h.

Les entreprises Siemens et Airbus y croient aussi. Siemens développe 7 filières électriques, l'entreprise allemande s'est notamment donné l'objectif de déplacer 100 passagers sur 600km en propulsion électrique d'ici 2030.

Chapitre 7 : Protection de la nature et du paysage

7.1 Valorisation écologique Le début de chapitre 7 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 Genève de déroger à ce principe.

De ce fait, la CARPE souhaite que le terme « en principe » soit supprimée.

7.2 Aire de protection Le chapitre 7 est consacré 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'infiltrant 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.

La CARPE 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.

Chapitre 8 : Protection des eaux

La CARPE n'a pas de commentaires à faire sur ce chapitre.

Chapitre 9 : Accessibilité terrestre de l'aéroport

9.1 Atteinte des objectifs Le chapitre 9 annonce la volonté de réduire la part des déplacements effectués au moyen de transports individuels motorisés et fixe des objectifs en pourcentages de répartition modale. Il est spécifié que « l'atteinte de ces objectifs est conditionnée à l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics ». Si l'objectif est louable, l'ajout de cette condition en fait un vœu pieux.

La CARPE demande qu'une participation financière soit imposée à l'aéroport de Genève pour améliorer sa desserte (passagers et employés), afin de garantir que le trafic individuel motorisé engendré par l'aéroport n'augmente pas en valeur absolue (et non seulement en termes de répartition modale).

9.2 Financement Le chapitre 9 précise le rôle de la Confédération et du Canton dans l'amélioration de l'accessibilité terrestre de l'aéroport. Aucune précision n'est faite sur une potentielle participation financière de l'aéroport de Genève aux travaux nécessaires ou à l'offre de services. Nous rappelons que, selon M. Marc Mounier (courriel du 13 décembre 2017), « l'AIG pourrait, au cas par cas et sur la base d'études détaillées validée par la direction générale de l'AIG, participer au financement d'offres de transport dans le cadre de projets bénéficiant spécifiquement aux employés du site ou aux passagers aériens. Les entités participant au financement des actions sont spécifiées fiche par fiche dans le plan d'actions de l'étude d'accessibilité. »

La CARPE demande qu'une participation financière soit imposée à l'aéroport de Genève pour tous les chantiers et offres de services qui servent à sa desserte (employés du site et passagers) et que la hauteur de sa participation soit rendue publique. Un plan de développement de l'offre de transports collectifs devrait en outre être joint à la fiche PSIA, pour démontrer comment l'objectif louable évoqué sera atteint.

Chapitre 10 : Protection de l'air

10.1 Droit de polluer Le premier paragraphe du chapitre 10 stipule que « l'aéroport de Genève doit pouvoir se développer pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable, même lorsque les dimensions économiques et sociales de la mobilité impliquent qu'aux environs de l'aéroport certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de manière significative dans la pollution atmosphérique ». Comme explicité dans la section 1.1 Rôle de l'aéroport, la CARPE rejette la notion de demande comme objectif de développement.

De plus, ce paragraphe autorise l'aéroport à polluer sans limites, et ce malgré la volonté énoncée de respecter le développement durable. Cette absence de réglementation sur la protection de l'air est d'autant plus inacceptable que « la contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions cantonales de NO₂ pourrait augmenter de 24% en 2012 à 40% en 2030 (p. 38 de la fiche PSIA).

Au deuxième paragraphe, il est demandé de tolérer une pollution de l'air excessive à moyen terme. 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 ». Ces formulations ne sont aucunement contraignantes. 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 incommodes 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 dit 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 absence de réglementation qui place l'aéroport au-dessus des lois est inadmissible et dangereuse pour la population. La CARPE demande que ce paragraphe soit entièrement revu. Elle demande qu'un plafond de la contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions cantonales des différents polluants soit fixé. Cette méthode permet de s'assurer que l'aéroport diminue la pollution qu'il engendre en parallèle aux améliorations faites ailleurs dans le Canton. Comme pour le bruit, une analyse annuelle doit être effectuée. La pollution de l'air provoquée par le trafic aérien est à calculer et à analyser chaque année par l'exploitant de l'aéroport. Il soumet à l'autorité d'exécution fédérale et rend publique une analyse de situation, après l'avoir soumise à un organe d'audit externe et indépendant. En cas de dépassement, l'exploitant doit s'acquitter d'une amende proportionnelle au dépassement enregistré. En parallèle, l'autorité d'exécution fédérale, après consultation des cantons et communes suisses et françaises concernés, ordonne à l'exploitant de l'aéroport de prendre les mesures nécessaires pour que le cadre légal soit respecté. Dans un premier temps, le nombre de mouvements doit immédiatement être limité afin de satisfaire les limites fixées et de protéger la population.

10.2 Polluants pris en compte Le chapitre 10 ne prend en considération que les oxydes d'azote et les poussières fines. Pourtant, l'aviation génère d'autres types de pollution, les hydrocarbures non

brûlés par exemple, qui sont pourtant réglementés par des directives françaises et européennes.

Au vu de ces éléments, la CARPE demande que les hydrocarbures non brûlés soient pris en considération dans la fiche PSIA.

Références

¹ <https://www.ccig.ch/blog/2017/03/Enquete-conjoncturelle-printemps-2017>

² « a fixed interval of 8 hours is a minimal choice for night protection.” Night noise guidelines for Europe, OMS, 2009, p. 7

³ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/info-specialistes/effets-du-bruit/effets-du-bruit-sur-la-sante.html>

⁴ https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/fr/dokumente/Das_BAZL/Studien_Berichte_und_Projekte/Bericht%20%C3%BCber%20die%20Luftfahrtpolitik%20der%20Schweiz%202016.pdf.download.pdf/Rapport%20sur%20la%20politique%20aeronautique_francais.pdf, p. 1707

⁵ Dans un document intitulé « OBSERVATIONS pour l'Aéroport International de Genève », envoyé à l'OFAC par Me Olivier Jornot le 30 avril 2010 il est écrit (point 93) que « l'AIG maintient ses conclusions. Il demande que son règlement d'exploitation soit définitivement approuvé. Il ne s'opposera cependant pas à ce que la décision de l'OFAC contienne une charge imposant la suppression des routes KONIL avec virage à droite dès 22 heures. »

⁶ Chiffre calculé à partir des données IMTAG

⁷ https://www.easa.europa.eu/eaer/system/files/usr_uploaded/EAEr%202016%20Executive%20Summary%20-FR.pdf

⁸ Selon nos calculs élaborés à partir du cadastre de l'Ain.

⁹ Le Temps 24-01-2017 Interview d'André Schneider, Directeur