

Genève, le 9 janvier 2017

Office fédéral de l'aviation civile
M. Marcel Zuckschwerdt,
3003 Berne

Concerne : Genève aéroport - PSIA

Monsieur,

Nous avons pris connaissance avec grand intérêt du protocole de coordination, version définitive du 12 juillet 2016, relatif à la fiche PSIA de Genève Aéroport. Le contenu de ce document a été discuté par les communes membres de notre association lors d'une séance qui s'est déroulée à fin novembre 2016 et nous vous faisons part ci-après de notre prise de position.

Nous relevons tout d'abord que sur des questions essentielles, liées notamment aux courbes de bruit, à la prise en compte de la santé et à la saturation des réseaux d'accès à la plateforme, le processus de coordination n'a pas permis d'aboutir à une position convergente entre les parties. Nous espérons dès lors que dans les phases qui vont suivre, notamment la consultation publique sur le projet de fiche, les autorités fédérales fassent preuve d'une plus grande écoute des préoccupations exprimées tant par le canton de Genève que par les communes.

Nous développons ci-après notre position sur ces points.

Courbes de bruit

Le Conseil d'Etat a proposé un plafonnement du volume de bruit pour la tranche horaire 22h00 – 24h00, à la situation de 2020. Cette mesure permettrait ainsi d'une part de diminuer l'emprise des territoires affectés par le bruit des avions et, d'autre part, de ménager quelque peu la santé des habitants. Nous soutenons la position du Conseil d'Etat, mais la considérons néanmoins comme trop modeste et peu ambitieuse considérant les impacts très importants que subissent déjà les habitants des territoires survolés, et surtout compte tenu que cela entérine une dégradation de la situation par rapport au cadastre de 2009. De plus, l'évaluation des impacts sur la santé (EIS) a clairement démontré l'importance du repos nocturne pour la santé des gens.

C'est pourquoi, nous réitérons notre position que seuls les avions les moins bruyants (classe 5) soient autorisés à desservir l'aéroport et que le plafonnement du volume de bruit soit étendu aux périodes 20h00 – 24h00 et 6h00 – 7h00.

Ces limitations sont essentielles pour assurer un cadre de vie correct aux populations riveraines de l'aéroport. Certes, elles pourraient ralentir le développement de l'aéroport. Cela

étant, le niveau de desserte actuel offert depuis Genève Cointrin semble tout à fait satisfaisant au vu de l'attractivité économique que connaît le canton. Par ailleurs, la Confédération elle-même reconnaît dans son rapport sur la politique aéronautique la saturation programmée des aéroports, sans pour autant envisager un modèle de développement plus durable, qui permettrait de maintenir des réserves de capacité et tiendrait mieux compte du besoin des générations actuelles et futures.

Dans le protocole de coordination, l'OFAC estime que plafonnement mettrait en péril les possibilités de développer des vols long-courriers dont les départs depuis l'Europe se font durant les heures de nuit. Nous contestons le bien fondé d'une telle affirmation, dans la mesure où ces vols long-courriers pourraient tout à fait être développés, moyennant une limitation d'autres types de vols (notamment les low-cost), dont les retombées économiques pour la région sont beaucoup plus contestables.

Prise en compte des impacts sur la santé

Saturation des réseaux d'accès

Pour l'ATCR - AIG

Yvan ROCHAT
Président