

Genève, le 5 septembre 2018

Office fédéral de l'aviation civile

3003 Berne

Concerne : révision complète de la partie conceptuelle du PSIA – consultation publique

Madame, Monsieur,

La présente prise de position s'inscrit dans le cadre de la consultation publique de la révision complète de la partie conceptuelle du PSIA. Elle est établie par l'ATCR-AIG, association regroupant 27 collectivités publiques suisses (GE et VD) et françaises (Ain et Haute-Savoie) et représentant plus de 140'000 habitants.

Notre association avait déjà eu l'occasion en 2015, de prendre position sur la politique aéronautique suisse (notre courrier du 7 octobre 2015). A cette occasion nous avons mis en évidence le décalage, voire la contradiction, entre un discours « politiquement correct » rappelant à maintes reprises les engagements de la Confédération en matière de durabilité et une politique à court terme privilégiant le développement économique au détriment de l'environnement, du climat et de la santé des populations riveraines.

Ce décalage résulte du fait que le principe cardinal de la politique aéronautique suisse est de « répondre à la demande », bien qu'il soit explicitement reconnu dans la partie conceptuelle du PSIA que cette injonction :

- > va accentuer les effets négatifs sur l'environnement, le climat et la santé des populations, cela malgré les progrès techniques et une optimisation de l'exploitation des aéroports ;
- > va poser des problèmes à très court terme, compte tenu de la saturation des aéroports nationaux, la demande excédant la capacité des infrastructures.

Ces constats étaient déjà annoncés dans la politique aéronautique du Conseil fédéral en 2015 et la partie conceptuelle du PSIA les reprend tels quels, sans qu'aucune autre perspective ne soit esquissée. Nous nous permettons de citer ci-après quelques extraits du document qui mettent clairement en évidence cette vision à très court terme :

- > « On estime qu'à l'horizon 2020, les progrès techniques conjugués à l'entrée en vigueur de nouvelles réglementations ne parviendront pas à compenser entièrement les émissions résultant de la croissance du trafic et à diminuer la part du trafic aérien dans les émissions de gaz à effet de serre et dans la pollution atmosphérique locale. » (p. 42)
- > « ... il y a tout lieu de considérer que le progrès technique, conjugué au durcissement des normes environnementales ou à l'introduction de nouvelles normes environnementales, ne parviendra pas à contrebalancer entièrement les atteintes à l'environnement inhérentes à la

croissance du trafic aérien. En conséquence, les conflits entre l'utilisation des aéroports et les intérêts de protection vont, à n'en pas douter, s'accroître. » (p. 47)

- > « Le LUPO se prononce certes pour que le développement suive la demande, notamment la demande de trafic aérien public. Au-delà du cadre réglementaire en vigueur, il n'indique cependant aucune piste ou démarche concrètes pour affronter la saturation des capacités qui menace les aéroports nationaux. » (p. 46)

Nous déplorons qu'une politique qui a de tels impacts économiques, environnementaux et sociaux ne soit basée que sur une vision à très court terme (2030), privilégiant la satisfaction de besoins économiques au détriment des engagements de la Confédération en matière d'environnement et de climat. Il est regrettable que la politique suisse de mobilité, exemplaire dans certains domaines, poursuive pour le transport aérien dans une voie qui n'est ni durable, ni viable sur le long terme.

L'analyse de la situation que nous avons effectuée en 2015 reste entièrement valable puisque la partie conceptuelle du PSIA ne fait que relayer la politique aéronautique du Conseil fédéral. Nous ne reprenons donc pas ci-dessous tous les arguments déjà développés, mais profitons de cette procédure de consultation pour nous attarder sur un point spécifique de cette révision.

En effet, la révision complète de la partie conceptuelle du PSIA introduit une modification importante par rapport à la version précédente. L'approche dans la version révisée est basée sur le transport, alors qu'auparavant elle était basée sur les infrastructures.

Ainsi, dans cette nouvelle version, la notion de transport d'intérêt public est mise en avant pour cadrer les principes de planification et prioriser les mesures relatives au développement ou à l'exploitation des aéroports.

Malheureusement, la notion de transport d'intérêt public est abordée de manière étroite et totalement lacunaire. En effet, il est décrété que les vols de ligne sont réputés d'intérêt public. Or cette catégorie recouvre une réalité diverse et mériterait une analyse plus fine pour pouvoir déterminer s'ils présentent réellement un intérêt public. Comme nous le mentionnions déjà en 2015, on peut légitimement s'interroger de l'intérêt public d'une prolifération des vols low-cost qui permettent pour quelques dizaines de francs à de milliers de personnes d'aller passer leur week-end dans certaines villes européennes, générant au passage une importante pollution et une perte économique pour notre région. Sans une évaluation précise de conséquences environnementales, sociales et économiques de ce trafic spécifique, il n'est pas crédible de le considérer au même titre que d'autres vols de ligne qui présentent une réelle utilité pour l'économie régionale et nationale.

Conclusion

Nous déplorons que face aux enjeux climatiques, sanitaires, sociaux et environnementaux, que représente l'aviation, la politique aéronautique suisse reste focalisée sur un modèle de croissance économique, minimisant les impacts négatifs sur l'homme, le climat et son environnement. Ce modèle n'est par ailleurs pas viable, en raison de la saturation déjà effective des aéroports. A très court terme, le système atteindra ses limites, provoquant au passage une dégradation des conditions d'habitat à proximité des aéroports. Il y aurait donc urgence à étudier des alternatives. Force est de constater que la partie conceptuelle du PSIA, à l'instar de la politique aéronautique du Conseil fédéral, n'esquisse aucune piste permettant d'inscrire la politique de transports aérien dans une perspective de durabilité.

Dès lors, dans le cadre de la présente consultation nous demandons expressément que la notion d'intérêt public de l'aviation civile fasse l'objet d'une analyse détaillée, permettant objectivement d'évaluer les bienfaits pour la collectivité de certains types de vols, notamment les vols low-cost. Sans une telle analyse, la crédibilité du postulat que tous les vols de ligne présentent un intérêt public est sérieusement ébranlée et ne saurait constituer le socle d'une politique publique responsable.

Nous vous présentons, Madame, Monsieur, nos salutations cordiales.

Pour l'ATCR - AIG



Yvan ROCHAT
Président

Daniel RAPHOZ
Vice-Président



Copie : communes membres de l'ATCR