

Genève, le 13 mai 2014

Office fédéral de l'aviation civile
M. Roger Bosonnet,
Mme Gjorgieva Hristina
Section Plan sectoriel et installations
3003 Berne

Concerne : Aéroport de Genève - Demande d'approbation des plans pour un nouveau terminal (aile_Est)

Madame, Monsieur,

Nous accusons réception des nouvelles pièces que vous nous avez transmises en date du 23 avril 2014.

Après avoir pris connaissance de ces documents nous nous permettons de vous faire part des nos observations, tout particulièrement concernant la prise de position de Genève Aéroport via ses mandants BMG avocats.

Une des principales questions abordées dans le cadre de cette procédure est de savoir si la nouvelle infrastructure va permettre ou favoriser un accroissement du trafic. Or sur cette question centrale, tout l'argumentaire déployé par BMG avocats porte sur l'engagement de Genève Aéroport de ne pas exploiter plus de positions qu'actuellement. Cela est largement répété tout au long du document et constitue une sorte de leitmotiv de l'argumentaire.

Cet engagement ne donne toutefois aucune garantie sérieuse quant à l'exploitation future de l'aile Est. En effet, il est clairement stipulé que « un réexamen de cette limitation volontaire de l'exploitation de l'aile_EST interviendra, cas échéant, après l'adoption de la fiche du PSIA relative à l'aéroport de Genève » (page 19, § 41). Il ne fait aucun doute que Genève Aéroport va faire pression pour que la fiche PSIA autorise une exploitation au maximum de la capacité de l'aile_EST. En effet, on voit mal sinon pourquoi Genève Aéroport construirait volontairement une infrastructure surdimensionnée et comment son Conseil d'administration pourrait accepter de tels investissements. Il est tout aussi hautement probable que la procédure PSIA aboutisse à la conclusion que l'ensemble des positions de l'Aile Est puisse être utilisées. En effet, pourquoi la Confédération limiterait-elle une infrastructure qui aurait été réalisée à grands frais et qu'elle aurait autorisée via l'OFAC ?

Il apparaît ainsi que le cœur de l'argumentation de Genève Aéroport ne constitue en aucun cas une réponse crédible aux inquiétudes manifestées par notre opposition.

Dans son argumentaire, BMG avocats affirme qu'il « est contesté que l'aile_EST puisse avoir pour effet de favoriser le développement des vols low-cost ». Une telle affirmation ne repose toutefois que sur une appréciation de la situation actuelle. Si aujourd'hui il n'y a pas (encore) de vols low-cost long courrier, rien ne permet d'affirmer qu'à l'avenir il n'en sera pas autrement. Le développement de l'aviation commerciale dans les 10 à 15 qui viennent est soumis à de multiples facteurs et il paraît pour le moins téméraire d'affirmer que la situation actuelle va perdurer indéfiniment.

BMG avocats se base sur l'étude Ribl pour démontrer que l'aile_EST n'aura pas d'impact sur la capacité de Genève Aéroport, celle-ci étant déterminée par la capacité de la piste. BMG affirme même que « cela ne pourrait pas engendrer une augmentation du trafic des avions, dans la mesure où la capacité de la piste en permettrait tout simplement pas d'accueillir un tel trafic supplémentaire » (page. 25 §70). Nous ne contestons évidemment pas que ce soit la piste qui détermine la capacité de l'aéroport. Cela étant, l'étude passe un peu rapidement sur la saturation de la piste. Or la capacité maximale de la piste (36 mouvements/heure) n'est de loin pas continue tout au long de la journée, et encore moins dans les tranches horaires destinées aux longs courriers. Il existe donc une marge de progression importante concernant l'augmentation du trafic. Les projections d'un aéroport pouvant accueillir 20 millions de passagers, même avec un taux de remplissage des avions très performant est la preuve que la plateforme de Genève dispose de réserves de capacité encore largement inutilisées.

La démonstration du bureau RIBI, relayée par BMG n'est donc pas crédible et est sans valeur.

Dans la partie B de son mémoire, BMG avocats prétend qu'il n'y a pas de connexité entre les arguments des opposants et l'objet concret de la procédure (page 53, §a), que les questions soulevées par les opposants doivent être traitées dans le cadre du plan directeur, soit en l'occurrence la fiche PSIA et qu'enfin « procéduralement parlant, on peut même s'interroger sur la recevabilité de ces griefs et conclusions, qui ne peuvent être rattachés à l'objet de la procédure en approbation des plans pendante » (page 55).

Nous contestons formellement ces affirmations. En effet, si on ne fait pas opposition à l'aile_EST à ce moment, il sera trop tard au moment de l'établissement de la fiche PSIA de revenir sur le sujet. Le projet aura été considéré comme « validé » et il n'y aura plus qu'à déclarer que l'aile_EST peut être exploitée au maximum de sa capacité. D'autant plus que la procédure de consultation mise en place pour la fiche PSIA, ne laisse que très peu de possibilités pour les collectivités de s'exprimer. Ainsi, en toute logique c'est la fiche PSIA qui devrait être établie avant que des travaux importants ne modifient la capacité d'exploitation de la plateforme. Du fait que la demande d'approbation des plans se fait de manière anticipée, il est dès lors légitime que les opposants manifestent leur désapprobation sur ce renversement dans l'ordre des procédures. Le Tribunal fédéral a considéré que des modifications d'exploitation significatives ne peuvent être autorisées en l'absence de fiche PSIA que lorsque cela est nécessaire pour des motifs de sécurité, d'assainissement environnemental ou encore en raison de l'évolution des circonstances politiques. Nous doutons que ces motifs puissent être invoqués dans le cas présent.

Par ailleurs, nous rappelons que dans le cadre légal actuel, l'opposition est le seul moyen de pouvoir faire partie de la procédure. Nous ne pouvons exclure qu'une concertation préalable aurait certainement permis d'éviter certaines oppositions. Genève Aéroport doit assumer que la politique du fait accompli ne peut que susciter des doutes et des interrogations légitimes. Note association rencontre deux fois par année la direction de Genève Aéroport et aucune information ne nous a été fournie préalablement.

BMG avocats rappelle à juste titre que le Tribunal fédéral administratif a « souligné que c'est bien la limitation d'exploitation par des instruments juridiques qui avait conduit le Tribunal fédéral (...) à admettre l'approbation des installations (...). Pour le cas de l'aile_EST, l'engagement de limitation d'exploitation à concurrence d'un nombre de positions identique à celui qui prévaut actuellement fournira un cadre juridique contraignant, une fois qu'il aura été incorporé comme charge dans la décision d'approbation des plans. Cette réglementation particulière d'exploitation garantira la neutralité de la nouvelle infrastructure par rapport à la prorogation de l'état actuel. » (pages 68-69).

Comme nous l'avons déjà exposé, l'engagement de Genève Aéroport n'a aucune valeur puisque la décision relative à l'exploitation de l'aile_EST se fera dans le cadre de la procédure PSIA.

Enfin, BMG avocats accuse les opposants de ne pas se soucier des « incidences économiques du plafonnement des vols qu'ils souhaitent et perdent totalement de vue la nécessité de procéder à une pesée d'intérêts. Leur position de principe est dogmatique et n'est pas étayée par une quelconque discussion sous l'angle de la proportionnalité ».

Cette accusation peut facilement être retournée contre Genève Aéroport et fait d'ailleurs l'objet d'une de nos oppositions dans le cadre de la procédure CRINEN. Les éléments fournis par Genève Aéroport ne mettent en avant qu'un intérêt économique au développement de la plateforme, sans que les éléments en matière d'environnement et de santé ne soient traités au même niveau. L'absence d'un chiffrage des coûts environnementaux et en matière de santé publique ne sont pas fournis et ne permettent donc d'alimenter un débat public permettant une réelle pesée d'intérêts.

En conclusion, nous relevons que :

- > L'argumentation principale de Genève Aéroport concernant son engagement à ne pas exploiter davantage de positions qu'actuellement n'est que de la poudre aux yeux, cette décision relevant de la procédure PSIA. Dans ce cadre il est plus que probable que cette procédure aboutisse à la conclusion d'une possibilité d'exploitation maximale de l'aile_EST de manière à rentabiliser une infrastructure qui aura été dimensionnée en conséquence.
- > L'argumentation relative au manque de capacité de Genève Aéroport à recevoir un trafic supplémentaire n'est pas crédible et en totale contradiction avec les objectifs et les prévisions de croissance annoncés.
- > L'argumentation relative au manque de lien entre les arguments des opposants et la procédure d'approbation des plans ne tient pas non plus la route. L'aile_EST est procéduralement liée à la fiche PSIA qui elle déterminera les conditions d'exploitation de Genève Aéroport. Par ailleurs, l'opposition est la seule manière de faire partie de la procédure, en l'absence de processus de concertation préalable de la part de Genève Aéroport.
- > L'accusation de dogmatisme et de manque de proportionnalité ne constitue pas un argument et fait fi des demandes réitérées de notre association d'avoir un vrai débat public sur les objectifs en matière de développement aéroportuaire et les objectifs en matière de protection de l'environnement et de la santé.

Au vu des éléments ci-dessus l'ATCR-AIG maintient intégralement son opposition.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous présente, Madame, Monsieur, mes salutations cordiales.

Pour l'ATCR - AIG

Yvan Rochat
Président

Copie : - Genève Aéroport, MM. Deillon et Mounier
- BMG avocats