

Synthèse du sondage sur l'impact de la croissance de l'aéroport

L'ATE Genève a créé un questionnaire dans le but de comprendre de quelles manières la population vivant proche de l'aéroport international de Genève est impactée par la croissance de celui-ci. Les participant-e-s ont également pu s'exprimer sur les questions d'une coexistence entre l'aéroport et ses riverains, les priorités à mettre en œuvre pour diminuer les nuisances de liées à son activité ainsi que sur la présumée reprise qui se fera après le coronavirus.

Cette enquête d'opinion vient à la suite de l'acceptation de l'initiative cantonale « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève » qui a eu lieu le 24 novembre 2019 et qui vise à maîtriser le développement de l'aéroport.

283 personnes ont répondu au questionnaire et parmi celles-ci, 244 personnes sont impactées de manière très directe par la croissance de l'aéroport.

Sans surprise, la plus grande nuisance pour les riverain-e-s de l'aéroport est le bruit. Le mot « pollution » revient très fréquemment dans les réponses et montre à quel point les sondé-e-s en souffrent notamment dû à l'impact sur la qualité de leur sommeil. En effet, la pollution sonore est très forte lors du décollage des avions et celle-ci est accentuée selon la météo qu'il fait et le son strident pour faire partir les oiseaux de la piste est très désagréable. La pollution lumineuse est également un facteur qui dégrade la qualité du sommeil des riverain-e-s de l'aéroport et l'odeur du kérozène est un élément qui diminue la qualité de vie. La question de l'impact sur la santé revient régulièrement et la baisse des prix de l'immobilier inquiète certaines personnes. Certains sondé-e-s mentionnent que le bruit des travaux liés à l'aéroport et le bruit du trafic routier que celui-ci génère sont parfois plus dérangeant que le bruit émis par les avions.

31 répondant-e-s se disent ne pas être dérangé-e-s par l'activité de l'aéroport et certain-e-s mentionnent même les avantages qu'il y a d'habiter aussi proche de ce type d'infrastructure ainsi que les impacts économiques positifs pour le canton de Genève.

Pour terminer, 8 personnes se disent être impactées indirectement par la croissance de l'aéroport. La question de la pollution de l'air revient beaucoup dans leurs réponses ainsi que les conséquences de cette pollution sur la santé et sur l'environnement en général.

Pour garantir une bonne coexistence entre l'aéroport et ses riverain-e-s, il est essentiel qu'il y ait une coopération entre les autorités aéroportuaires, le canton, les communes, les riverain-e-s et les associations. Certain-e-s proposent la création de groupes de travail qui se pencheraient sur les questions de comment améliorer la coexistence entre les différents acteurs présents dans le périmètre de l'aéroport ainsi que la création d'une assemblée qui aurait un pouvoir décisionnel sur l'orientation de l'aéroport. D'autres personnes souhaitent que les autorités aéroportuaires et le conseil d'Etat mettent réellement en place des actions visant à atteindre les objectifs des accords de Paris (zéro émission nette d'ici 2050) et prennent en compte l'impact que cause l'aéroport sur la qualité de vie des riverain-e-s, qu'il y ait une exploitation équilibrée de l'aéroport qui tienne compte de toutes les externalités négatives que son activité engendre. La mise en application de l'initiative pour le pilotage démocratique de l'aéroport serait un pas pour une meilleure coexistence entre les acteurs.

Une meilleure coexistence passe obligatoirement par **une diminution des nuisances** qu'engendre l'aéroport. Une diminution des nuisances implique une réduction du trafic aérien. Pour cela, les sondé-e-s proposent entre autres, un raccourcissement des plages horaires de vols, la mise en place de quotas journalier afin de limiter le nombre de vols, l'implémentation de taxes, etc.

La solution la plus efficace, mise en avant par de nombreuses personnes, pour réduire les nuisances passe par une limitation du nombre de vols en remplissant notamment les avions à leur capacité maximale. Certain-e-s demandent une diminution drastique du nombre de vols et de la fréquence des décollages allant jusqu'à l'abandon progressif des vols court-courrier, l'instauration d'un quota journalier où le pourcentage de vol low-cost ne dépasse pas, par exemple, les 30%.

La demande pour diminuer l'offre des vols low-cost est forte car elle est génératrice d'un trafic aérien conséquent. Pour beaucoup de sondé-e-s, il est nécessaire de rendre les compagnies aériennes plus responsables. Premièrement il faudrait impérativement taxer le kérosène et voir de quelle manière cette taxation se reflète dans le prix du billet (qui augmenterait obligatoirement) et limiterait donc l'usage abusif de l'avion pour des petits séjours. Cette augmentation du prix du billet d'avion permettrait également au train d'être plus concurrentiel qu'actuellement. La mise en place de subvention pour rendre ce mode de transport plus attrayant fait aussi partie des idées soulevées. Un des souhaits des répondant-e-s est de voir un report modal sur le train grâce à la mise en place d'une offre ferroviaire de qualité comprenant de nombreux trains de nuit et proposant des destinations européennes prisées des voyageuses et des voyageurs et tout cela à des prix raisonnables. Ainsi, les adeptes des petits voyages d'un week-end en Europe seraient incités à prendre le train.

Il faudrait également faire payer des taxes dites « pollueur-payeur » qui serviraient à la création d'un fond servant à indemniser les dégâts causés sur la vie des riverain-e-s. L'idée de taxer les avions trop bruyants et trop polluants inciteraient les compagnies à acquérir des avions de dernières générations. L'argent de ces taxes subventionneraient la recherche sur les nouvelles technologies. Les jets sont très bruyants et de nombreuses et nombreux sondé-e-s demandent de fortement les taxer afin de les limiter le plus possible.

Afin de diminuer l'attractivité du transport aérien, il faudrait interdire de desservir ou limiter la desserte des destinations relativement facilement atteignable en train ainsi que limiter le nombre de vols par jour vers une même destination. La mise en place d'une taxe aéroportuaire inversement proportionnelle à la distance parcourue est un moyen pour diminuer les vols courrier-court. Les répondant-e-s appellent à une meilleure gestion des cadences de décollages et atterrissages en fonction de l'heure. La demande pour un couvre-feu élargi (22h-7h) est très fréquente. Une idée serait d'interdire les vols commerciaux et non vitaux entre 23h et 6h.

La mise en place de mesures plus facile à mettre en œuvre seraient par exemple de réduire le temps d'attente des avions sur les pistes car le bruit du moteur est source de fortes nuisances sonores et cette attente est très polluante. Il serait également utile de déplacer la trajectoire des avions en dehors des zones habitées. Selon la météo et les heures matinales et tardives, exploiter la piste que dans un sens afin de limiter la propagation des nuisances sonores et olfactives. Une idée est également de n'accepter, entre 18h et 7h, que les avions les moins bruyants en déterminant un niveau de décibel à ne pas dépasser. Il est aussi important qu'il y ait un respect des routes aériennes (afin d'éviter les vols

à basse altitude juste en dessus des habitations) et la mise en place de méthodes d'atterrissages moins bruyantes telle que la méthode high landing.

Une autre demande est de garantir le respect des horaires. Inciter les compagnies aériennes à respecter les horaires en leur administrant des amendes dont le prix est conséquent en cas de non-respect. En hiver, ne plus laisser les machines de dégivrages démarrer avant 6h afin de garantir pause nocturne la plus longue possible.

La réduction des nuisances sonores passe également par une meilleure isolation phonique des bâtiments présents dans les environs de l'aéroport. L'idée de mettre des murs anti-bruit autour de l'enceinte de l'aéroport est soulevée ainsi que la création de talus végétaux et la plantation d'arbres dans le but d'atténuer les pollutions sonore et de l'air. Certaines personnes mentionnent les améliorations techniques qui permettront de diminuer les nuisances en remplaçant par exemple les avions par une flotte aérienne entièrement électrique ou hybride et/ou le remplacement du kérozène par un carburant plus écologique (hydrogène).

Pour atténuer les nuisances il faut également ralentir et/ou stopper le développement de l'aéroport ainsi que le développement urbain à proximité de celui-ci. Il est important de réfléchir si c'est réellement la demande qui crée l'offre ou si ce n'est pas la situation inverse. Pour se faire, il ne faut plus élargir l'offre de vols à partir de Genève. Certaines personnes réclament le besoin de repenser l'aéroport, qu'il reste un aéroport urbain et stoppe son extension démesurée. La demande de limiter les mouvements aériens au maximum à ceux de 2019 est également souhaitée par plusieurs sondés. Une identification du trafic aérien essentiel doit se faire afin de garantir que Genève puisse accueillir les personnes qui travaillent pour les organisations internationales mais mettre un frein aux vols pour motifs de loisirs.

Comme vu dans la partie *impact* l'aéroport génère un fort trafic routier qui est source de nuisances. Il est essentiel d'inciter les employé-e-s et les voyageuses et voyageurs à délaisser les transports individuels motorisés au profit des transports en commun et du covoiturage.

Outre les taxes et autres restrictions pour limiter le trafic aérien, il est essentiel qu'une prise de conscience individuelle et collective s'opère.

De nombreuses et nombreux sondé-e-s pensent qu'en tant que citoyen-n-e responsable et conscient-e du réchauffement climatique, il est temps d'arrêter de prendre l'avion pour des destinations européennes et accessibles en train et de limiter le plus possible ce mode de déplacement. Il faudrait penser à imposer un quota de km de vol (Europe/monde) par personne et par année.

Comment envisagez-vous la suite de l'aéroport après le coronavirus ?

Une majorité des personnes ayant pris part au questionnaire appelle à une prise de conscience collective sur les dégâts que cause le secteur aérien sur l'environnement et la santé. Ils souhaitent que l'acte de prendre l'avion ne soit plus vue comme une action banale. Le souhait de voir une réduction du trafic aérien dont impérativement la réduction des vols low-cost qui représentent un fait de société des plus négatifs : ils sont contraires aux préceptes du développement durable. Il est temps que le coût environnemental d'un voyage en avion se reflète dans le prix et que l'on repense à la manière dont nous avons de voyager. La mise en place d'un report modal de l'avion au train. Il faudrait faire des

campagnes publicitaires pour inciter les citoyennes et citoyens à ne pas faire des déplacements superflus et des campagnes dans les entreprises afin de favoriser au plus la visioconférence. Il est temps de vraiment repenser tout le système et de limiter les vols aux déplacements essentiels.

L'abrupte stop d'une partie de l'activité aérienne a été un choc. Certaines personnes voient l'occasion de redimensionner les projections qui tablent sur 25 millions de passagers à Genève en 2030 et souhaitent un développement plus optimisé de l'aéroport et plus en lien avec des besoins fondés (voyages fonctionnels) tout en prenant réellement en compte l'environnement. L'envie de voir une diminution de la fréquence des vols pour une même destination, les horaires de vols repensés, limiter au maximum le trafic aérien pour pousser à une réflexion quant à la nécessité réelle de faire voler autant d'avions.

L'aéroport doit avoir le respect des riverain-e-s et adapter ses habitudes et ses règles pour le bien-être de la population. La croissance à tout prix n'est pas une solution et l'optique de s'entendre avec l'aéroport de Lyon pour un meilleur équilibrage du trafic aérien fait sens pour de nombreux répondants.

Une petite partie des sondé-e-s (concerne la grande majorité des personnes non-impactées par la croissance de l'aéroport) souhaitent un **retour à la normale sans aucun changement**.

Les personnes souhaitant un retour à la normale mettent premièrement en avant la peur que des milliers de personnes perdent leur emploi dû à la faible activité du secteur aérien en ces temps de Covid. Les sondé-e-s soulignent également que l'aéroport contribue largement à la prospérité économique de Genève et qu'il ne faut en aucun cas limiter son activité.

Une autre petite minorité souhaiterait voir une reprise plus douce et réfléchie mais est persuadée que la situation va malheureusement reprendre comme avant la crise du Covid et s'intensifier au fil des années afin d'atteindre 25 millions de passagers en 2030.

Les sondé-e-s mettent en avant le fait que l'aéroport souhaitera rattraper son retard financier et procédera dès lors à une augmentation des cadences des avions et voir un arrêt provisoire du couvre-feu nocturne. Certain-e-s pensent également que la prise de conscience qui s'est faite durant les mois où les individu-e-s n'ont pas pu voyager n'est qu'éphémère et que l'engouement pour les petits week-end à l'étranger et/ou les voyages lointains reviendra très rapidement une fois la crise du coronavirus passée.