



---

**RESOLUTION RELATIVE AU PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (PSIA)  
PRISE DE POSITION SUR LE PROJET DE FICHE PSIA (PARTIE IIIC) DE L'AEROPORT DE GENEVE**

---

Considérant :

- l'enquête publique relative au projet de fiche PSIA de l'aéroport de Genève allant du 22 novembre 2017 au 8 janvier 2018 ;
- le courrier du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) du 14 novembre 2017, invitant les communes à se prononcer d'ici le 16 mars 2018 sur le projet de fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport de Genève ;
- les observations ci-dessous :

**Situation de la Commune du Grand-Saconnex par rapport à l'aéroport de Genève**

La commune du Grand-Saconnex est en grande partie située latéralement à la piste de l'aéroport et accueille nombre d'infrastructures permettant de transporter les passagers et le fret. Même si une bonne portion de son territoire ne se trouve pas à l'intérieur des courbes de bruit, qui rappelons-le correspondent à des seuils où le bruit est insupportable, l'entier de la commune est soumis à un bruit conséquent.

Le trafic automobile induit par les activités de l'aéroport, ajouté au trafic régulier de l'agglomération, se trouve déjà à la limite de ce qui est tolérable. La pression sur les places de parking plus ou moins sauvage est également importante. Le coup de frein apporté récemment par la Confédération au projet d'agglomération 3 rend peu crédible le développement d'infrastructures supplémentaires de transport en commun (train ou tram) à l'horizon 2030.

La pollution de l'air sur une bonne partie de la commune ne respecte pas les normes en vigueur, notamment en termes d'oxydes d'azote (NOx). Le trafic d'apport à l'aéroport ajouté au trafic de passage (pénétrantes, autoroute, etc.), et surtout les mouvements d'avion eux-

mêmes sont responsables de cet état de fait. Les projections montrent que les mouvements d'avion domineront la pollution de l'air à proximité de l'aéroport à l'horizon 2030.

Il convient de ne pas passer sous silence les fortes odeurs de kérosène qui nappent souvent la commune, plus particulièrement dans les situations d'inversion de température.

Enfin, le territoire de la commune est fortement urbanisé, ce sont 12'000 habitants qui sont touchés par ces nuisances. D'autres projets de construction sont déjà fort avancés (place de Carantec, Susette, Marronniers). La population potentiellement affectée par les nuisances aéroportuaires augmentera encore de quelques milliers d'habitants à court et moyen terme.

### **Respecter les lois, la Constitution et les engagements internationaux**

- La « Stratégie pour le développement durable 2016–2019 » de la Confédération demande que les trois piliers du développement – environnement, social et économie – soient mis en œuvre de façon équilibrée. Force est de constater que le PSIA subordonne les volets environnementaux et sociaux à l'économie, ce qui est inacceptable.
- L'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).
- La Constitution genevoise contient un article sur le développement durable (art. 10) qui demande cet équilibre et donne le droit à un environnement sain (art. 19).
- La Confédération a ratifié en novembre 2017 l'accord de Paris sur le climat qui demande une forte réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### **Demandes de modification de la fiche PSIA**

En accord avec les prises de position du Groupement des Communes de la Rive Droite du Lac, les demandes formulées ici concernent plus spécifiquement la Commune du Grand-Saconnex.

### **Qualité de l'air (Décisions, chap. 10 : Protection de l'air)**

Le contenu de la fiche « Une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, **doit être tolérée à moyen terme** dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. A 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** moyennant l'application d'un plan de mesures de l'aéroport respectivement du canton » est inacceptable. Les dépassements ne doivent pas être tolérés et la décision doit être contraignante et sans dérogation possible.

**La pollution de l'air dans le secteur de l'aéroport doit être suivie, par des mesures continues, avec des objectifs contraignants permettant de respecter les ordonnances dans les meilleurs délais. Les communes riveraines doivent être informées des résultats de ces mesures.**

### **Bruit (Décisions, chap. 3 : Exposition au bruit)**

**Les méthodes permettant de calculer les courbes de bruit (courbe 2019, courbe à moyen terme, courbe à long terme) doivent être explicitées et partagées avec les communes touchées. Considérant les effets de réflexion du bruit sur les constructions, une attention particulière devra être apportée au calcul des courbes de bruit latéralement à la piste.**

**Les plans de développement prendront en compte les courbes maximales prévues en 2019. Une courbe plus fine ne pourra être validée que lorsque l'aéroport aura démontré que des mesures d'adaptation des types d'avion et d'horaires auront été réellement mises en place. La démonstration utilisera des modèles de bruit et des mesures ponctuelles. Une fois une nouvelle courbe de bruit validée, l'aéroport sera tenu de la respecter de façon contraignante.**

**En termes d'aménagement du territoire, l'impact des courbes de bruit sur la valeur foncière de propriété doit être évalué et, le cas échéant, compensé.**

**Trop d'hélicoptères survolent la commune à basse altitude. Nous demandons qu'ils respectent les trajectoires et les altitudes prescrites.**

### **Bruit (Décisions, chap. 2 : Conditions générales de l'exploitation)**

Les standards internationaux pour la santé établis par l'OMS, préconisent un minimum de 8 heures de repos nocturne pour assurer un sommeil réparateur. Les bruits nocturnes ne perturbent pas seulement les cycles de repos, empêchant d'atteindre le sommeil profond, mais aussi les fluctuations fines de la vigilance et le système cardiovasculaire. Les conséquences d'un sommeil perturbé ont un impact négatif sérieux sur la santé des personnes exposées.

**Nous demandons un respect strict des heures de couvre-feu de 22h00 à 06h00 pour les décollages et de 23h00 à 06h00 pour les atterrissages. Les vols long-courriers devront également respecter ces créneaux.**

### **Climat (Décisions, chap. 2 : Conditions générales de l'exploitation)**

Seules des mesures locales sont prises en compte dans la fiche PSIA. Il faut toutefois être conscient du fait que la plus grande partie du carburant est consommée en dehors du périmètre aéroportuaire. La Suisse a signé les accords de Paris et est ainsi engagée à réduire ses émissions provenant des énergies fossiles. Même en prenant en compte une diminution de la consommation unitaire de l'ordre de 10% par 10 ans, une augmentation du trafic de 40% conduira à un bilan carbone largement déficitaire. Nous demandons donc que l'augmentation du trafic aéronautique et routier soit contenue de façon à pouvoir respecter les engagements pris par la Suisse.

## Considérations générales

Il ne sera pas possible de respecter les demandes qui précèdent sur la qualité de l'air, le bruit ou le climat uniquement par des mesures techniques et la gestion des horaires. Il est nécessaire de contenir l'augmentation du nombre de vols à des niveaux inférieurs à ceux proposés dans l'étude Intraplan. Sans préteriter l'économie du bassin de chalandise de l'aéroport, toutes sortes de mesures devraient permettre de contenir cette évolution. On peut mentionner des taxes plus élevées qui permettraient de couvrir en partie les coûts externes du trafic aérien, une politique du personnel (y compris les sous-traitants) respectant les minima syndicaux, une collaboration accrue avec l'aéroport de Lyon St-Exupéry.

Les coûts de santé liés à un fort développement de l'aéroport ont été estimés dans l'étude EIS mandatée par le Conseil d'Etat genevois et l'association transfrontalière des communes riveraines de Genève aéroport (ATCR). Même s'il convient de ne pas considérer ce problème sur son seul aspect financier, une augmentation des coûts de santé de l'ordre de 15% doit malheureusement être prise en compte.

**Nous demandons que les coûts externes, en termes de santé publique, d'adaptation au changement climatique, de manque à gagner pour les commerces de proximité, d'aménagement du territoire, etc., d'une infrastructure aéroportuaire de 25 millions de passagers annuels, soient calculés.**

**Nous demandons que des scénarios alternatifs, tenant compte d'impondérables sociétaux ou de mesures volontaires telles que proposées ci-dessus, soient étudiés et pris en compte dans la planification des infrastructures de l'aéroport de Genève.**

Sur proposition du Conseil administratif

LE CONSEIL MUNICIPAL  
décide

**par 17 « oui », 2 « non », 2 « abstentions »**

- D'approuver la présente résolution

Sandra PORTIER  
Présidente du Conseil Municipal

Le Grand-Saconnex, le 19 février 2018



---

**RESOLUTION RELATIVE AU PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (PSIA)  
PRISE DE POSITION SUR LE PROJET DE FICHE PSIA (PARTIE IIIC) DE L'AEROPORT DE GENEVE**

---

**Exposé de motifs**

Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Le PSIA se compose de deux parties : la partie conception approuvée par le Conseil fédéral en octobre 2000 qui présente les exigences et objectifs généraux par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aérodrome. Une fiche par aérodrome fixe le cadre en matière de construction et d'exploitation. Ce document est contraignant pour les autorités et l'exploitant.

La forme et la structure des fiches PSIA sont identiques pour tous les aérodromes de Suisse. Chaque fiche se compose d'une partie texte complétée d'une ou plusieurs cartes. Ces dernières fixent le périmètre d'aérodrome, le territoire exposé au bruit et l'aire de limitation d'obstacles.

Le présent projet de fiche PSIA définit le cadre d'exploitation et du développement de l'infrastructure de l'aéroport international de Genève à l'horizon 2030.

L'office fédéral de l'aviation civile (OFAC) du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a mis à l'enquête publique un projet de fiche PSIA relative à l'aéroport international de Genève.

L'enquête publique a eu lieu du 22 novembre 2017 au 8 janvier 2018 et les communes sont invitées à donner leur prise de position sur le projet de fiche PSIA relative à l'aéroport international de Genève jusqu'au 16 mars 2018, sous forme de résolution.

Le Grand-Saconnex, le 19 février 2018