



# **AÉROPORT DE GENÈVE**

**METTONS FIN À CE DÉVELOPPEMENT DÉBRIDÉ  
SUR LE DOS DES RIVERAINS ET DE L'ENVIRONNEMENT**

**Le nombre de passagers à l'aéroport de Genève a plus que doublé ces dix dernières années, une évolution qui s'est accompagnée d'une augmentation des vols, y compris durant la nuit, ainsi que des nuisances : bruit, pollution de l'air et émissions de gaz à effet de serre ont explosé. Dans le cadre de l'adoption par la Confédération de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'aéroport de Genève, qui fixe la planification des infrastructures à l'horizon 2030, les Verts revendiquent un débat de fond sur la croissance de cet aéroport urbain, le développement des mouvements et des passagers, ainsi que leurs conséquences sanitaires, environnementales, économiques et sociales. La région appartient à celles et ceux qui y vivent. Pour les Verts, la politique aéronautique doit enfin s'accorder aux efforts entrepris dans les autres domaines visant à garantir un cadre de vie sain et durable à la population. La fiche PSIA doit impérativement répondre aux besoins des habitantes et des habitants.**

Or, dans le cadre de sa planification aéronautique, la Confédération répond à la seule demande des compagnies aériennes de développer de nouvelles offres et créer ainsi une demande en constante croissance. Les prévisions en matière de passagers fréquentant l'aéroport se transforment ainsi en objectifs, justifiant la création de nouveaux slots. L'orientation du Conseil fédéral favorise les intérêts purement économiques liés au développement de l'infrastructure aéroportuaire. Les activités de notre aéroport urbain ont un impact sur tous les domaines de la vie du canton et de la région. Les Verts genevois souhaitent répondre aux besoins fondamentaux de l'ensemble de la population de la région. Ceux des riverains, constamment interrompus par le passage assourdissant des avions et dont la vie quotidienne, y compris le sommeil, sont entravés, comme l'attestent différentes études médicales. Ceux des habitantes et habitants de la région dont la santé est affectée par la détérioration de la qualité de l'air, et qui subissent de plus en plus les nuisances sonores. Ceux de la population, qui subit le trafic routier lié au développement d'un aéroport urbain et ses conséquences environnementales. Ceux des travailleuses et des travailleurs, qui font les frais de modèles économiques s'appuyant sur la sous-enchère salariale et la dégradation des conditions de travail. Ceux de nos enfants et petits-enfants, enfin, à qui l'on doit céder une planète réunissant les conditions nécessaires à la vie, car ils n'auront pas de planète de rechange.

Les Verts genevois souhaitent également que le Canton soit à la hauteur des engagements pris aux niveaux cantonal – la Constitution genevoise acceptée par les citoyennes et citoyens du Canton établit

## SOMMAIRE

P. 3 CHAPITRE 1  
L'objectif d'un aéroport à 235'000 vols par an et 25 millions de passagers à l'horizon 2030 est dénoncé

P. 8 CHAPITRE 2  
L'absence d'analyse sur l'impact de l'expansion de l'aéroport sur les riverains et l'environnement est contesté

P. 10 CHAPITRE 3  
Le choix de l'expansion de l'aéroport au détriment des politiques de santé publique, d'environnement et d'aménagement du territoire est critiqué

P. 14 CHAPITRE 4  
Le déni du canton sur les nuisances de l'expansion de l'aéroport, notamment liées au bruit, est pointé du doigt

le droit à un environnement sain – et international – l'accord de Paris sur le climat nous engage dans une démarche ambitieuse de réduction des gaz à effet de serre.

Enfin, la mise en œuvre des objectifs globaux d'urbanisation (logement/emploi) et des mesures de protection de l'environnement préconisés à l'échelle régionale dans le cadre des planifications territoriales du Grand Genève agglomération franco-valdo-genevoise, tout comme dans celles du Plan directeur cantonal 2030, ne sont pas comptables avec le développement de l'aéroport tel qu'envisagé, en particulier dans la partie impactée par le trafic aérien.

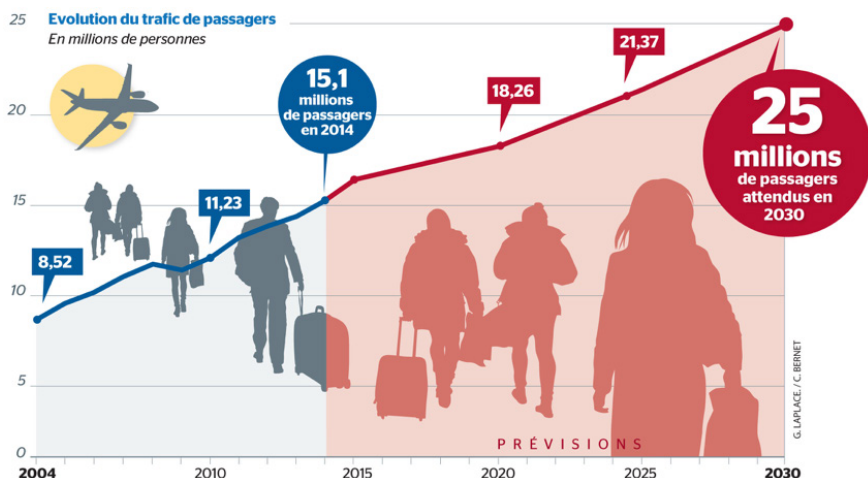
Les Verts genevois transmettent leurs revendications, à l'intention des autorités fédérales et cantonales, réunies dans quatre chapitres.

## **CHAPITRE 1 – LES VERTS GENEVOIS DÉNONCENT L'OBJECTIF AFFICHÉ DANS LE PROTOCOLE DE COORDINATION DE PLANIFIER UNE INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE URBAINE POUR 25 MILLIONS ET 235'000 MOUVEMENTS PAR AN À L'HORIZON 2030**

Le développement de l'aéroport de Genève est un choix de société majeur qui ne doit pas être laissé à des analystes. Or, les prévisions de fréquentation de l'aéroport de Genève (25 millions de passagers par an à l'horizon 2030, contre 16,5 millions aujourd'hui, pour quelque 235'000 mouvements, contre 189'840 en 2016) ont été élaborées par un bureau d'étude et sont livrées comme une donnée scientifique qui contraint la collectivité publique à développer ses capacités. Les Verts genevois refusent l'objectif de développer une infrastructure pour 25 millions de passagers par an à l'horizon 2030 pour plusieurs raisons

- L'étude Intraplan, sur laquelle se fondent les prévisions de fréquentation de l'aéroport et la planification des infrastructures, présente d'importantes failles méthodologiques, révélées par Noé21 dans un rapport détaillé. La sensibilité de la demande au prix des billets n'est par exemple pas prise en compte, tandis qu'il manque une segmentation des voyageurs (selon le motif de voyage et la destination). Des chercheurs de l'université de Chemnitz ont en outre analysé 103 prévisions réalisées par Intraplan et constaté de profondes divergences entre celles-ci et les chiffres réels avec, le plus souvent, une surestimation

de l'évolution du trafic. Mais le problème principal que présente cette prévision est le choix de retenir un scénario unique, alors qu'une approche par scénarios différenciés aurait été nécessaire, non seulement au vu des incertitudes économiques et structurelles, notamment la possibilité d'un accord international concernant la taxation du kérosène ou des compensations carbone plus ambitieuses, mais avant tout pour permettre la décision politique.<sup>1</sup>



→ Les ambitions de Genève Aéroport dépassent largement ses capacités financières. Les Verts considèrent que l'aéroport doit rester en mains publiques et ne pas ouvrir son capital à des actionnaires privés pour financer les infrastructures qu'il prévoit. C'est en effet la garantie d'un contrôle démocratique et d'une maîtrise politique de son développement. Or, des investissements conséquents sont prévus à l'avenir, qui n'ont rien à voir avec le faible taux d'investissements annuels de ces quinze dernières années, dont la conséquence est la vétusté du site. C'est notamment grâce à ce retard d'investissements pointé par la Cour des comptes que l'aéroport a développé son modèle d'affaire basé sur des taxes aéroportuaires très basses et l'orientation low cost court courrier. Le directeur de l'aéroport lui-même a reconnu dans la presse qu'il ne disposait pas de fonds propres suffisants pour les assurer<sup>2</sup>. Les Verts refusent que ces investissements soient couverts par la collectivité et, partant, par les habitantes et les habitants. Le modèle économique de l'aéroport est par ailleurs extrêmement risqué. Easyjet détient plus de 40 % des parts de marché et ne propose que du low cost court courrier. Seules cette compagnie et Swiss

<sup>1</sup> NOE 21 (2015): Prévisions de trafic aérien à Genève: le diable se cache dans les hypothèses. Analyse de la fiabilité des prévisions 2030 d'Intraplan établies dans le cadre du processus PSIA, 38 p.

<sup>2</sup> Lire notamment: 25 millions de passagers? «Ce n'est pas un but en soi», Tribune de Genève, 25.10.2016.

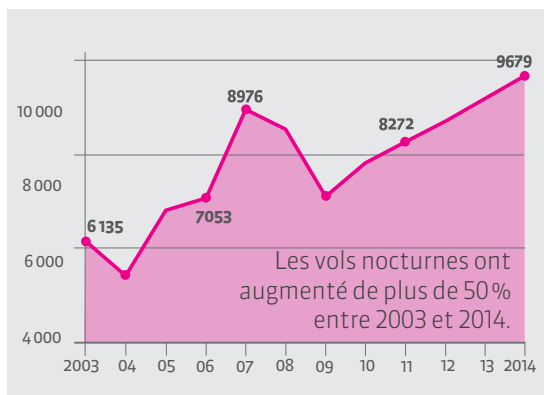
(14,4% des parts de marché), qui a également une offre low cost court courrier, continuent d'augmenter de manière significative le nombre de vols qu'elles proposent. En nous rendant dépendants d'une compagnie et d'une certaine offre, on s'expose à un risque économique évident et l'on cède une partie de notre pouvoir décisionnel aux demandes de cette compagnie. On favorise enfin le développement d'un aéroport spécialisé dans du low cost court courrier, qui offre avant tout une offre de loisirs qui exporte les dépenses dont pourraient bénéficier la région genevoise.<sup>3</sup>

Alors que le Conseil national vient d'approuver la ratification de l'accord de Paris sur le climat avec un objectif de 50% des réductions de gaz à effet de serre d'ici 2030, la Suisse doit être conséquente et réduire les émissions provenant du trafic aérien, qui pèse pour 16% dans la contribution suisse au réchauffement climatique global.

- En misant sur le low cost court courrier, on favorise le développement d'un aéroport spécialisé dans cette offre, qui mise en grande partie sur les loisirs (seuls 30% des déplacements réalisés par Easyjet le sont pour des raisons professionnelles). La conséquence de cette tendance est l'exportation des dépenses de loisirs (commerces de proximité, restaurants, magasins, loisirs, etc) dont pourraient bénéficier la région genevoise ou le tourisme suisse dans les grandes villes touristiques européennes. Les Suisses prennent d'ores et déjà deux fois plus d'avions que leurs voisins. Alors que le secteur touristique fait régulièrement état de ses difficultés, le développement prévu pour l'aéroport de Genève a plutôt tendance à créer un manque à gagner qu'une valeur ajoutée.
- Un aéroport urbain comme celui de Genève doit limiter ses vols. L'activité de l'aéroport produit des nuisances directes que subissent les habitantes et habitants de la région. Le protocole de coordination prévoit malgré tout une augmentation des mouvements de l'ordre de 25%. En matière de pollutions sonores et atmosphériques, la localisation de l'aéroport est déterminante. L'aéroport de Genève étant jointé de quantité d'habitations et de places de travail, notamment de grandes villes comme Vernier, Meyrin ou Versoix, une limitation des nuisances est nécessaire pour préserver la santé de dizaines de milliers de personnes. Seule une limitation du nombre de vols peut garantir une diminution des nuisances, dans la mesure où les progrès technologiques ne pourront que légèrement réduire les charges de bruit et de pollution.

<sup>3</sup> Cour des comptes, rapport numéro 106, *Audit de Gestion, Gouvernance des projets majeurs d'infrastructure de l'aéroport de Genève*, juin 2016.

- Le développement prévu est en contradiction avec les objectifs de développement prévu au projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, plus particulièrement la version 2016 (PA3) prévoyant une capacité d'accueil de 340'000 habitants et plus de 200'000 emplois. Dans ce contexte, on peut estimer que les territoires du pays de Gex, de la Champagne et de la rive droite lémanique et du Rhône seront fortement touchés par les nuisances sonores et atmosphériques dues à la croissance du trafic aérien. Il est donc pour le moins illusoire de planifier à la fois un développement d'une « agglomération compacte, multipolaire et verte » (PA1), d'une « agglomération solidaire, dynamique et efficace » (PA2) en misant sur « une plus grande durabilité », soit une agglomération nécessitant un environnement de qualité (cf. Projet de territoire du Grand Genève 2016-20130, la persistance de l'essentiel chapitre 1 et stratégie environnement du chapitre 5).
- A l'échelle cantonale, le Plan directeur reprend les objectifs de développement, déclinés sur son territoire avec les outils qui lui sont propres. Il est certain que le développement de l'aéroport n'est à ce jour pas en concordance avec les contraintes environnementales, notamment sur les risques majeurs (OPAM/OPB). La dernière mise à jour du PDCn 2030 laisse en suspens la question aéroportuaire, compte tenu de la fiche PSIA non aboutie en l'état.



TOUJOURS PLUS DE VOLS

NOCTURNES (22H - 6H)

- Les prévisions de développement de l'aéroport vont à l'encontre de la politique climatique que la Suisse entend mener et ignorent les négociations internationales qui avancent vers un renforcement des exigences climatiques envers le trafic aérien. Alors que le Conseil national vient d'approuver la ratification de l'accord

de Paris sur le climat avec un objectif de 50% des réductions de gaz à effet de serre d'ici 2030, la Suisse doit être conséquente et réduire les émissions provenant du trafic aérien, qui pèse pour 16% dans la contribution suisse au réchauffement climatique global. Le Conseil d'État genevois a également inscrit dans son Plan climat cantonal l'objectif de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien à leur niveau 2014 d'ici à 2030. Dans ce contexte, les prévisions et objectifs de développement de l'aéroport vont à l'encontre des engagements pris par la Suisse et le Canton de Genève en matière de protection du climat et de réduction de la consommation énergétique.

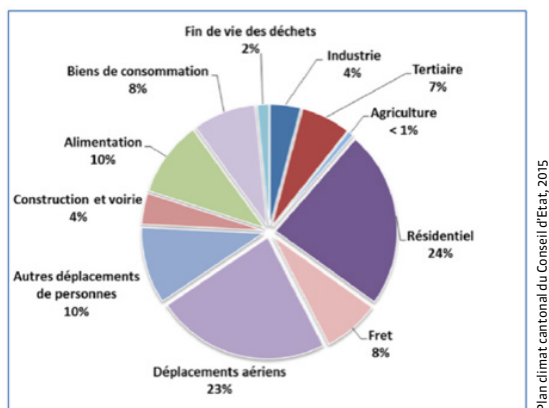


Figure 6: répartition en pourcentages des émissions totales du bilan carbone selon les postes d'émission.

- Le modèle d'affaires de l'aéroport et des compagnies présentes sur la plateforme ne garantit pas des conditions de travail acceptables. Ces dernières années, la pression sur le personnel, tout au long de la chaîne, s'est exercée à travers une flexibilisation imposée des horaires, la baisse des salaires, le développement du travail auxiliaire et intérimaire, la course à la productivité ou encore le travail à temps partiel imposé. Dans son *Monitoring de la compétitivité du transport aérien suisse* paru en 2015, Intraplan affirme que « les coûts élevés, dus notamment au niveau des salaires, pénalisent le secteur de l'entretien des avions en Suisse », tandis que la Confédération, dans son *Rapport sur la politique aéronautique* paru en 2016 souhaite « des aéroports performants, disposant d'heures d'ouverture concurrentielles, de faibles redevances d'utilisation, l'examen de la prise en charge partielle des redevances de sûreté par l'Etat et des procédures administratives simplifiées. » Il est évident que les nombreuses

grèves menées sur la plateforme aéroportuaire par différents secteurs ne sont pas pris en compte et que le développement de l'aéroport se fait sur le dos des travailleuses et travailleurs. Pour les Verts, des conditions de travail dignes et un dialogue constructif avec les représentants du personnel sont un prérequis à tout développement du trafic aérien.

- Si les prévisions de développement de l'aéroport venaient à se réaliser, cela renforcerait les inégalités territoriales qui existent déjà au sein du canton, avec une région sacrifiée aux retombées négatives de sa croissance. Cela impliquerait en effet une dévaluation foncière au sein de plusieurs communes genevoises directement impactées par le bruit des avions. Cela limiterait également les possibilités de construire du logement dans des lieux bénéficiant d'une bonne desserte en transports publics. On peut par ailleurs imaginer que cela créerait un déplacement vers d'autres zones du canton de certains contribuables aux revenus importants et, partant, une réduction de la mixité sociale.

Les coûts climatiques s'élèvent eux à 202 millions de francs annuels pour le trafic aérien à Genève, dont une part importante est (ou sera) supportée par les finances publiques.

Au vu des enjeux climatiques, environnementaux, sanitaires et sociaux, ainsi que des investissements colossaux prévus, la Confédération doit prendre ses responsabilités et présenter plusieurs scénarios de planification du développement de cet aéroport urbain, avant l'adoption de la fiche PSIA. Les Verts genevois revendiquent l'élaboration d'un scénario soutenable, qui s'inscrit dans les objectifs du projet d'agglomération, sur les plans environnemental, sanitaire, de qualité de vie et de standards sociaux. Celui-ci devra prendre en compte l'évolution probable des contextes économiques, politiques et environnementaux (taxation du kérosène, intégration des coûts induits, stabilisation de la demande), mais aussi la préservation d'un environnement sain dans la région genevoise (horaire d'activité aéronautique plus restrictif, augmentation des taxes aéroportuaires).

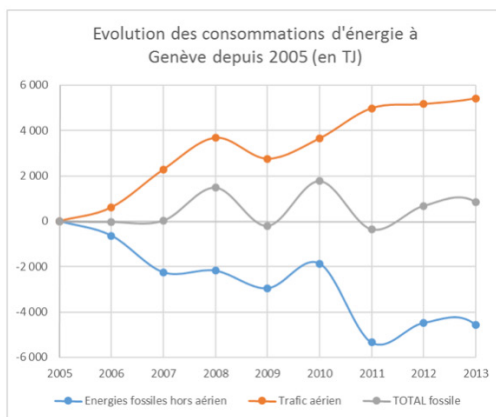
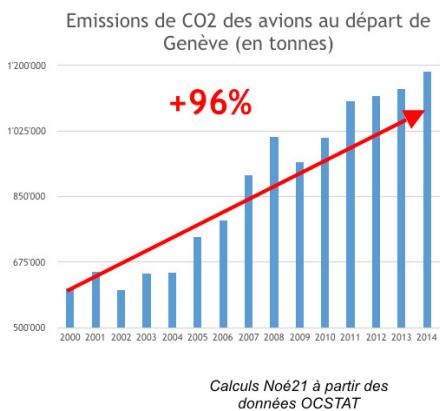
<sup>4</sup> Canton de Genève et ATCR- Association Transfrontalière des Communes Riveraines de l'Aéroport International de Genève, Aéroport de Genève : évaluation des impacts sur la santé de l'activité aéroportuaire, Equiterre, 2016



## CHAPITRE 2 – LES VERTS GENEVOIS CONTESTENT L'ABSENCE D'ANALYSE ET DE PRISE EN COMPTE DES EXTERNALITÉS PROVOQUÉES PAR UNE INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE URBAINE TRANSPORTANT 25 MILLIONS DE PASSAGERS PAR AN.

Le transport d'une telle quantité de voyageurs à l'horizon 2030 fera exploser les coûts externes, qui sont déjà conséquents, mais systématiquement passés sous silence. Or, ce développement provoquera des coûts en termes de santé publique, mais aura également des conséquences financières en matière de mobilité, d'adaptation au changement climatique, de manque à gagner pour les commerces de proximité et d'aménagement du territoire. Ces coûts doivent être chiffrés et la répartition de leur prise en charge doit être articulée, dans le respect du principe du pollueur-payeur inscrit à l'article 74 de la Constitution fédérale.

L'association Noé21 a articulé une première évaluation dans son étude *Le coût sociétal du trafic aérien à Genève et ses effets sur les finances publiques*, dont le résumé est le suivant :



→ « Les pertes fiscales liées au régime fiscal spécial de l'aviation génère, pour le seul aéroport de Genève, une perte de revenus fiscaux de l'ordre de 450 millions de francs annuels.

→ En ce qui concerne la perte de valeur des biens, nous avons estimé, en première approximation et à titre d'exemple, la perte de valeur des biens immobiliers de la commune de Versoix à 325 millions de francs.

- En ce qui concerne les atteintes sur la santé publique de l'ensemble du trafic aérien suisse, les coûts ont été estimés par le bureau Ecoplan à 37 millions de francs par an pour la pollution de l'air et 66 millions pour le bruit, mais aucune étude spécifique à l'aéroport de Genève n'a été réalisée. Nous rappelons que des corrélations ont été établies par de nombreuses études entre exposition au bruit et difficultés d'apprentissage scolaire. A Genève, plus de 8300 écoliers de 17 communes sont concernés, soit plus du quart des élèves de primaire du canton.»
- Les nuisances répercutées sur les nouveaux quartiers prévus dans la planification cantonale (Vergers, Etang, Satigny, Versoix, etc) et en France voisine (Ferney, Saint Genis, etc.). C'est aussi l'attractivité des logements qui sera fortement impactée, alors que les besoins prépondérants en logement sont largement partagés par une majorité des habitants.

En octobre 2016, le rapport commandé par le Canton de Genève et l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport (ATCR-AIG) a évalué l'impact de la mise en œuvre de la fiche PSIA en termes de conséquences sanitaires. Il s'élève actuellement à quelque 50 millions de francs annuels, et passera à 72 millions de francs en 2030<sup>4</sup>.

Les études visant à définir les coûts externes de l'activité de l'aéroport de Genève sont encore à leurs balbutiements. En particulier, la concurrence commerciale que constitue l'aéroport et le trafic aérien pour le commerce de la région n'est pas calculé, pas plus que les conséquences du dumping salarial et des mauvaises conditions de travail sur la plateforme aéroportuaire. Il faut également prendre en compte la demande en mobilité pour se rendre à l'aéroport, ou encore les conséquences du déséquilibre entre les secteurs concernés de la région et les autres.

Les Verts genevois demandent à la Confédération de calculer les coûts externes qu'impliquerait une infrastructure aéroportuaire urbaine transportant 25 millions de passagers par an et de les prendre en compte dans les scénarios à élaborer, les choix opérationnels (horaires, taxes aéroportuaires) et les décisions quant au développement de l'aéroport.

### CHAPITRE 3 – LES VERTS GENEVOIS DÉNONCENT LE CHOIX SYSTÉMATIQUEMENT OPÉRÉ EN FAVEUR DE L'EXPANSION DU TRAFIC AÉRIEN, AU DÉTRIMENT DES POLITIQUES DE SANTÉ PUBLIQUE, D'ENVIRONNEMENT ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.

Dans le protocole de coordination de la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève, il est annoncé sans ambages que

- « les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande même lorsque les dimensions économique et sociale de la mobilité impliquent qu'aux environs de ces installations 1) les valeurs limites d'exposition au bruit ne puissent être partout respectées et 2) les valeurs limites d'immissions pour les polluants cogénérés par l'aviation ne puissent être respectées qu'avec plusieurs années de retard sur les délais prescrits par l'ordonnance sur la protection de l'air. »<sup>5</sup>

Le bruit diurne provoque aussi des conséquences graves en termes de santé publique, sans parler de la dégradation de la vie quotidienne hors du logis, notamment des difficultés de concentration des élèves qui y sont soumis. Un scénario plus restrictif, notamment en matière de vols nocturnes, est nécessaire. L'aéroport de Zurich, dont le trafic aérien est interdit entre 23h et 6h depuis juillet 2010, montre que les horaires peuvent être resserrés, tout comme les taxes de bruit augmentées.

C'est d'ailleurs la politique que le Conseil fédéral a établi dans son Rapport sur la politique aéronautique 2016, où il affirme que « les aéroports nationaux doivent pouvoir répondre à la demande du marché s'agissant des liaisons aériennes » et que « les préoccupations [des cantons aéroportuaires] devront être autant que possible prises en considération. Ils n'ont cependant pas le droit de nuire à l'objectif d'une bonne desserte. »

Par ces affirmations, les autorités fédérales assument faire du développement aéronautique leur priorité, aux dépens de l'intérêt public que constitue la garantie d'un environnement sain à sa population. Or,

- La Constitution fédérale prévoit que « la Confédération veille à prévenir [les atteintes nuisibles ou accommodantes envers l'environnement naturel]. Les frais de prévention et de réparation sont à la charge de ceux qui les causent » (article 74).

- La Constitution genevoise garantit pour sa part le droit à un environnement sain (article 19).
- La Constitution fédérale garantit la propriété et prévoit « une pleine indemnité [...] en cas d'expropriation ou de restriction de la propriété qui équivaut à une expropriation » (article 26).
- La politique genevoise de mobilité serait mise à mal par l'impact important qu'auraient les grands projets liés à l'aéroport et par le développement de l'activité commerciale de l'aéroport, générant embouteillages et pollution de l'air accru.
- L'aménagement du territoire, tel que défini dans le Projet de territoire Grand Genève 2016-2030, ainsi que dans le Plan directeur cantonal 2030, les Plans directeurs communaux et le Schéma de cohérence territoriale, serait aussi lourdement affecté par le développement de l'aéroport tel qu'il est prévu, en particulier la politique genevoise du logement. Celle-ci se voit prise en tenaille entre l'accroissement de l'offre de logements nécessaire pour les nouveaux habitants, passant par la densification souhaitée par la Confédération, et la disparition de zones constructibles nouvellement soumises à des restrictions en raison du bruit. Le paradoxe relève les contradictions dans les politiques de l'aviation et de l'aménagement du territoire menées par la Confédération. Par ailleurs, il faudrait comptabiliser la perte de valeur de bien-fonds sur l'ensemble du périmètre des courbes de bruit.
- En termes de santé publique, la Constitution fédérale prévoit que « la Confédération prend des mesures afin de protéger la santé » (article 118). La Constitution genevoise n'est pas en reste, puisqu'elle spécifie que l'Etat doit veiller à « à réduire l'impact des facteurs environnementaux et sociaux préjudiciables à la santé » (article 172). Ces dispositions se traduisent notamment par des mesures pour garantir la qualité de l'air, dans le respect de l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair). La limitation des nuisances sonores fait également partie de la politique de santé publique que doivent déployer les autorités, dont les exigences minimales à appliquer sont inscrites dans l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Outre les souffrances que peuvent générer la pollution de l'air et les nuisances sonores, les coûts qu'elles induisent pour la collectivité sont extrêmement élevés (voir note de bas de page 4).

- Les autorités ont également formulé des engagements dans le domaine de la protection du climat, qu'elles ne peuvent négliger. La Suisse s'est accordée, aux côtés de 194 nations en décembre 2016 à Paris, à contenir le réchauffement climatique à 2°C au maximum, et à viser les 1,5°C. La nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>, en cours d'élaboration, vise à mettre en œuvre l'accord de Paris et prévoit dans ses dispositions la réduction, d'ici à 2030, des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse de moitié par rapport à 1990. Pour sa part, Genève a élaboré un plan climat cantonal. Ce dernier vise deux objectifs globaux: réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030 par rapport à 1990 et anticiper et gérer les effets des changements climatiques sur le territoire cantonal.

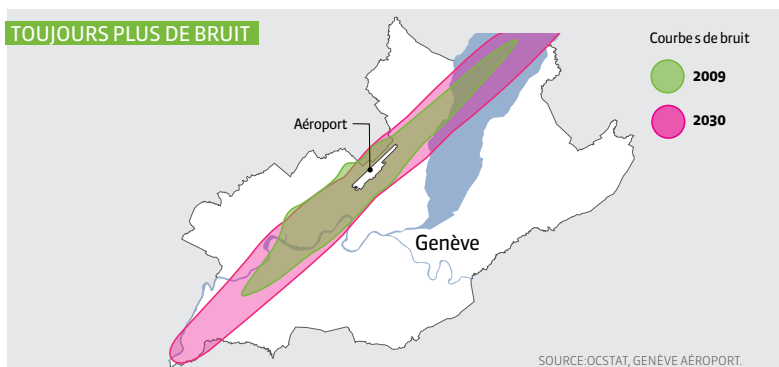
Au regard des nombreuses politiques publiques majeures dont la réalisation des objectifs serait entravée par l'expansion du trafic aérien tel qu'il est prévu, les Verts genevois demandent à la Confédération et au Canton de Genève de reconsidérer le choix qui a été opéré jusqu'ici de favoriser avant toute chose le développement du trafic aérien. Les Verts genevois demandent à la Confédération et au Canton de Genève de faire preuve de cohérence en appliquant dans sa politique aéronautique les différents objectifs qu'ils se sont fixés dans les autres politiques publiques. Des arbitrages sont nécessaires, et ils doivent être faits en faveur de la santé et de l'environnement.

Les Verts genevois demandent à la Confédération de geler l'adoption de la fiche PSIA jusqu'au vote sur l'initiative « pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève ». Les citoyennes et citoyens genevois auront en effet l'opportunité de se prononcer sur cet arbitrage. Ce choix doit impérativement être pris en compte dans l'élaboration de la fiche PSIA.

Les Verts genevois demandent que la tutelle de l'aéroport urbain de Genève soit partagée entre le Département de la sécurité et l'économie, le Département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé, ainsi que le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, aux fins d'une protection accrue des intérêts généraux de la population genevoise.

## CHAPITRE 4 – LES VERTS GENEVOIS CONSIDÈRENT QUE LES EXIGENCES FORMULÉES PAR LE CANTON DE GENÈVE EN TERMES DE LIMITATION DU BRUIT DE L'AÉROPORT À L'HORIZON 2030 SONT BIEN TROP TIMORÉES ET NE SUFFISENT PAS À GARANTIR LA SANTÉ DE LA POPULATION. LE CANTON EST PEU À L'ÉCOUTE DES REVENDICATIONS DES COMMUNES ET DES POPULATIONS RIVERAINES, POURTANT DIRECTEMENT CONCERNÉES, CE QUI PORTE ATTEINTE À LA COHÉSION RÉGIONALE.

Lors d'une séance d'information auprès des communes en décembre 2015, le Conseil d'Etat genevois a présenté son scénario de développement de l'aéroport aux communes concernées afin de répondre aux préoccupations liées à l'augmentation des nuisances sonores et à la diminution de la valeur foncière et des potentiels de logements. Le Canton propose de plafonner en 2030 le volume de bruit généré durant les heures de nuit (22 heures – minuit) au niveau projeté en 2020. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) s'oppose à un tel scénario et propose de maintenir celui présenté dans le cadre du processus de coordination, à savoir sans nouvelle restriction.<sup>6</sup>



Les Verts genevois constatent avec satisfaction que, pour la première fois, le Conseil d'Etat exprime la volonté de poser un cadre au développement de notre aéroport urbain. Toutefois, le scénario proposé par le Canton est bien trop timoré, puisque cela ne remet en question ni les horaires de l'aéroport ni le bruit diurne. En outre, le Conseil d'Etat ne limite pas le nombre de vols, mais uniquement l'enveloppe de bruit. Or, l'enveloppe de bruit est un calcul lissé – et non des mesures – qui ne prend suffisamment en compte ni les pics ni le bruit réverbéré et ne parvient pas à traduire la nuisance vécue par les habitantes

<sup>6</sup> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC): Aéroport de Genève. Protocole de coordination (version définitive du 12 juillet 2016), p.18.

et les habitants, pas plus que son impact sanitaire. L'aéroport pourrait ainsi autoriser de nouveaux vols long courrier de nuit, s'ils présentent une technologie plus moderne, ou ne pas développer les ces vols de nuit. Ce scénario est également difficilement réalisable, puisque le Canton table notamment sur un renouvellement très ambitieux de la flotte aéronautique.<sup>7</sup>

Les nuisances sonores représentent déjà aujourd'hui un poids qui pèse sur la santé de la population concernée. Il est inconcevable que l'objectif à l'horizon 2030 se contente de prolonger une situation déjà largement insatisfaisante.

En outre, de nombreux points de désaccord persistent entre le Canton et les 44 communes concernées par le développement de l'aéroport, suisses et françaises. Les intérêts de ces communes doivent être entendus et pris en compte par le Conseil d'Etat.

**Un scénario plus restrictif, notamment en matière de vols nocturnes, est nécessaire. L'aéroport de Zurich, dont le trafic aérien est interdit entre 23h et 6h depuis juillet 2010<sup>8</sup>, montre que les horaires peuvent être resserrés, tout comme les taxes de bruit augmentées.**

Les Verts genevois demandent à la Confédération de revoir sa méthode de calcul et de vérification des courbes de bruit, en se basant aussi bien sur des mesures provenant de microphones installés par les aéroports aux endroits stratégiques que sur les calculs livrés bien longtemps après par l'EMPA, ainsi qu'en prenant davantage en compte les pics de bruit et le bruit réverbéré. Les Verts genevois demandent que le Conseil d'Etat genevois s'engage pour défendre sa population auprès des autorités fédérales. Ils demandent également que des mécanismes de contrôle soient mis en place pour garantir le respect des options retenues (plafonnement bruit de jour et de nuit, horaires...), et que des sanctions dissuasives soient d'ores et déjà prévues en cas de dépassement.

<sup>7</sup> Idem

<sup>8</sup> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC): L'aéroport de Zurich respecte la période de repos nocturne, communiqué du 13.04.2011

# DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT DE GENÈVE: MAÎTRISÉ ET CONCERTÉ

**Bruit, pollution de l'air et émissions de gaz à effet de serre ont explosé ces dix dernières années à l'aéroport de Genève, tandis que le nombre de passagers doublait. Les Verts remettent en question la croissance débridée de cet aéroport urbain.**

- Les Verts refusent la planification d'une infrastructure aeroportuaire urbaine pour 25 millions de passagers et 235'000 mouvements d'ici 2030
- Les Verts dénoncent les coûts cachés de l'aéroport, notamment de santé et environnementaux, générés par un aéroport urbain à 25 millions de passagers par an
- Les Verts revendiquent un arbitrage assurant un cadre de vie sain et durable à la population genevoise, plutôt qu'une croissance à tout prix de l'aéroport
- Les Verts appellent le Conseil d'Etat à s'engager résolument contre le bruit et la pollution, comme l'exige notre Constitution

## EN 10 ANS, À L'AÉROPORT DE GENÈVE

- Le nombre de passagers a doublé
- Les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de 63 % entre 2002 et 2012 (aujourd'hui: 1,14 mio de tonnes)
- Le nombre de vols commerciaux a augmenté de 23 %
- La consommation de kérosène a augmenté de 75 %

## DANS 10 ANS, SI ON SUIT LE PLAN DES AUTORITÉS, L'AÉROPORT REPRÉSENTERA

- 25 millions de passagers annuels
- 235'000 mouvements annuels estimés
- soit 644 vols par jour et 27 par heure
- 1 avion qui décolle ou atterrit toutes les 90 secondes