

VILLE DE FERNEY-VOLTAIRE PRISE DE POSITION SUR LA FICHE PSIA

Dans le cadre de la consultation sur le projet de fiche PSIA pour Genève-Aéroport, la Ville de Ferney-Voltaire fait part de sa position à l'OFAC. Celle-ci est également transmise à Monsieur le Préfet de l'Ain, avant le 15 février 2018, qui est en charge de la synthèse des positions françaises pour défendre les intérêts français.

Préambule

Il convient de rappeler que le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération helvétique pour l'aviation civile.

Le PSIA est donc un instrument d'aménagement conformément à l'article 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

La Ville de Ferney-Voltaire apprécie le fait d'avoir été associée lors des séances d'information en 2016 et à cette consultation de la fiche PSIA. Cela jette les bases d'une coopération pour la première ville française riveraine de l'aéroport.

Pour l'aéroport de Genève, le PSIA a vocation à définir logiquement de manière contraignante les conditions générales de l'exploitation, le périmètre de l'aéroport, l'équipement, l'exposition au bruit, l'aire de limitation des obstacles à la navigation aérienne ou encore la protection de la nature et du paysage en particulier.

D'ici 2030, il devrait y avoir 25 millions de voyageurs et 236 000 mouvements annuels ; c'est pourquoi le PSIA cherche à optimiser le fonctionnement de l'aéroport.

Néanmoins, il est nécessaire de trouver un juste équilibre entre un aéroport plus performant et le souci de limiter les nuisances du trafic aérien pour la santé des populations et la préservation de l'environnement, en dépit des modulations des heures d'ouverture pour les vols et du maintien des trajectoires impactant le quotidien de nos concitoyens, ce que la Ville de Ferney-Voltaire regrette profondément.

La Ville de Ferney-Voltaire désapprouve également que, compte tenu des délais, les communes et les associations concernées ne puissent pas disposer de l'ensemble des documents leur permettant d'avoir une vision claire des impacts territoriaux au sujet des futures courbes de bruit. En effet, les courbes 2019 et 2030, pour les différentes tranches horaires n'ont pas encore été fournies, ce qui est dommageable sur Ferney-Voltaire, seule commune française impactée par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) sur son territoire.

Un équilibre difficile

Conformément à l'article 74 de la Constitution fédérale et à l'article 11 de la loi sur la protection de l'environnement, la Confédération helvétique a fait le choix d'afficher des objectifs audacieux pour protéger la population et l'environnement.

La Ville de Ferney-Voltaire constate, malheureusement, que ces obligations normatives n'ont pas réellement été prises en considération lors de la rédaction de la fiche PSIA, qui défend, sans contrepartie, un développement économique et quantitatif de l'aéroport de Genève.

Aucune mesure ne vise à prendre réellement en compte les impacts sanitaires et environnementaux que génère l'aéroport sur ses proches voisins. Aucune compensation fondée sur des taxes diverses n'est envisagée pour les communes riveraines françaises et leurs habitants.

D'ailleurs, dans son rapport sur la politique aéronautique suisse de 2016, le Conseil fédéral reconnaît le défi majeur des aéroports nationaux suisses pour répondre aux nouveaux engagements sociaux, environnementaux et climatiques¹. C'est encore plus le cas pour l'aéroport de Genève, qui est un aéroport urbain, pour lequel toute prévision s'arrête en 2030, selon la fiche PSIA, se prononçant ainsi pour une vision à court terme.

En dépit de notre soutien à l'économie locale transfrontalière, notre inquiétude porte sur le fait que tous les indicateurs révèlent une aggravation de la pollution sonore et atmosphérique, une saturation du fonctionnement de la plateforme et des soucis prépondérants dans les accès à l'aéroport.

Les courbes et les trajectoires

Les deux courbes adjointes au document ne sont guère satisfaisantes :

- La première – courbe plafond – met en exergue une détérioration de l'environnement.
- La seconde, dite « courbe cible », n'apporte pas fondamentalement d'amélioration.

La Ville de Ferney-Voltaire critique fortement les autorisations nocturnes des vols longs courriers supplémentaires (22h00/23h00), pour défendre la quiétude des riverains, notamment en termes de sommeil.

La Ville de Ferney-Voltaire constate la suppression de la piste en herbe, qui va entraîner l'extension de l'exploitation de l'aire Nord jusqu'à minuit, alors qu'à ce jour les activités sur l'aire Nord s'arrêtent à 22h00, ce qui va avoir des répercussions sur la vie des riverains au nord de l'aéroport, notamment à Ferney-Voltaire et à Prévessin-Moëns.

La Ville de Ferney-Voltaire dénonce l'usage récurrent/permanent des trajectoires KONIL, qui affecte l'ensemble des communes gessiennes. Par le passé, la courbe vers le Jura permettait de ne pas impacter autant la vie et la santé de nos concitoyens français.

¹ Conseil fédéral, « Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse », 2016, p. 1738, voir : <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/politique-aeronautique/rapport-sur-la-politique-aeronautique.html>.

Tout ceci va concourir à faire augmenter la zone de bruit.

Le risque est conséquent, également pour la valeur du foncier, sans oublier que l'augmentation du nombre de vols va accentuer la dégradation des conditions de vie au quotidien des Ferneysiens.

Les technologies évolutives

Dans la fiche PSIA, il est écrit que le bruit va diminuer sous l'effet du renouvellement de la flotte des aéronefs.

La Ville de Ferney-Voltaire doute sérieusement de la fiabilité de cette projection ; même le Conseil fédéral conteste la réduction réelle du bruit des aéronefs par l'apport technologique à cause de la croissance du trafic aérien, à l'horizon 2030, soit dans douze ans².

Dans le cas de l'aéroport de Genève, l'accroissement de la capacité de la piste qui passera de 40 à 47 mouvements/heure – et donc l'augmentation du nombre de vols – confirme ce doute.

L'Audit du bruit

Dans la fiche PSIA, il est mis en avant que c'est l'exploitant qui réalisera annuellement le calcul du bruit pour le compte des autorités publiques³.

Pour la Ville de Ferney-Voltaire, cette posture n'est pas tenable : il faut impérativement que ce soit un audit neutre et indépendant.

Cette autorité neutre et indépendante devra assurer le contrôle constant de la qualité de l'air, comme du bruit, en Suisse et en France.

Mobilité

Bien que trois *scenarii* soient proposés et que l'option réaliste ait été retenue, aucun ne permet de répondre objectivement au défi d'une situation déjà critique sur le secteur (tram en provenance de Grand-Saconnex via la route de Ferney, agrandissement de l'autoroute, amélioration de la prise en charge des voyageurs via l'aérogare de Cointrin, BHNS Gex – Ferney – Genève, etc.).

La saturation des réseaux de transport public et de transport individuel a des conséquences plurielles sur la santé des populations riveraines et sur l'attractivité du territoire du Genevois.

Réfléchir exclusivement afin d'adapter la mobilité à l'aéroport risque de péjorer l'aménagement des territoires autour de l'aéroport, notamment à Ferney-Voltaire avec le projet de la Zone d'aménagement concertée supportée par la Société publique locale Terre Innov. Sur ce secteur frontalier, une croissance de 23 300 habitants et 45 400 emplois est attendue entre 2010 et 2030.

² Ibid., p. 1718.

³ PSIA, Partie III Fiche d'objet Aéroport de Genève, Projet pour la consultation des autorités et l'information et participation de la population, 15 novembre 2017, p. 30.

C'est à l'aéroport de s'adapter aux territoires, et non l'inverse. D'ailleurs la position de la Confédération est ambiguë, voire contradictoire : d'un côté, elle prône une mobilité tournée vers le développement durable ; de l'autre, elle refuse de financer le Projet d'Agglomération de 3^e génération.

Climat et environnement

Alors que la Suisse a ratifié l'Accord de Paris, faisant suite à la COP 21, et s'est donc engagée à des réductions drastiques des gaz à effet de serre, et alors que le plan climat cantonal fixe pour l'aviation un objectif de stabilisation des émissions à l'horizon 2030 au niveau de 2014, il apparaît difficile d'atteindre ces objectifs avec une hausse du trafic aérien.

Le Conseil fédéral confirme le risque d'accroissement des émissions de CO₂ sous l'effet de la hausse du nombre de mouvements et du nombre de passagers⁴. Il est donc impossible de concilier engagements normatifs environnementaux et rentabilité par la maximisation quantitative des vols.

De plus, la Ville de Ferney-Voltaire tient à rappeler que, entre la commune et l'aéroport, il existe un corridor écologique et que des bois sont classés en Espace naturel sensible (ENS). Tout ceci est obligatoirement à préserver.

Santé

La protection de la santé des populations n'est pas négociable face à l'augmentation du nombre de vols et des zones de survol où réside une population fortement urbaine.

Malheureusement, la fiche PSIA reconnaît que les standards relatifs à la pollution de l'air et sonores ne sont pas respectés, et surtout elle admet une aggravation des atteintes à la santé des citoyens riverains de l'aéroport.

La Ville de Ferney-Voltaire tient à rappeler l'étude menée par l'ATCR-AIG et l'Université de Genève sur l'Evaluation des Impacts sur la Santé (2016). Cela permet d'avoir des données locales et de contextualiser la balance des intérêts, économiques d'une part, et sociaux environnementaux d'autre part.

La Ville de Ferney-Voltaire regrette donc que la Confédération reconnaisse qu'une pollution de l'air doit être acceptée dans le périmètre de l'aéroport, et donc au sein des communes riveraines, car la pollution ne s'arrête pas à la frontière⁵.

La Commune de Ferney-Voltaire déplore le risque d'augmentation des valeurs d'émissions entre 2020 et 2030 pour les oxydes d'azote, car la contribution relative de l'aéroport en NO₂ par rapport aux émissions cantonales passera de 24% en 2012 à 40% en 2030, nous rapprochant ainsi des seuils des émissions des industries polluantes⁶.

⁴ Conseil fédéral, « Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse », doc. cit., p. 1707.

⁵ PSIA, Partie III Fiche d'objet Aéroport de Genève, doc. cit., p. 25.

⁶ Ibid., p. 38.



Recommandations

La Ville de Ferney-Voltaire, seule commune française riveraine directe de l'aéroport de Genève, bien que soutenant un développement équilibré du secteur, émet, dans ces conditions, un avis défavorable :

- 1) La Ville de Ferney-Voltaire demande à l'Etat français de prendre ses responsabilités : la DGAC doit solliciter un organisme indépendant, comme l'ACNUSA, pour mesurer et contrôler la qualité de l'air et le bruit. Cet organisme indépendant devrait également pouvoir intervenir du côté suisse pour une mesure objective et impartiale.
- 2) En cas de non-respect des normes sanitaires et environnementales selon les différentes réglementations française, européenne et suisse en vigueur sur le territoire de chaque côté de la frontière, la Ville de Ferney-Voltaire demande à l'Etat français, à la Confédération et à l'Aéroport de Genève d'envisager des mesures compensatoires pour les communes françaises.
- 3) La Ville de Ferney-Voltaire souhaite que l'intégralité de la réflexion sur la mobilité soit revue eu égard au désaveu de la Confédération helvétique au sujet du Projet d'Agglomération 3e génération, ce qui masque bien mal les difficultés qui s'amoncellent à l'entrée de l'aéroport de Genève.

In fine, il convient de rappeler que la ville de Ferney-Voltaire soutient le développement économique de l'aéroport, à condition qu'il soit équilibré, tenant compte de la réalité environnementale, sociétale et de santé publique pour les territoires riverains et français de l'aéroport, notamment pour Ferney-Voltaire, première commune française riveraine de l'aéroport de Genève.

Le 6 février 2018,

Le Maire
Daniel Raphoz