



Séance du Conseil municipal du 12 mars 2018

RESOLUTION

VILLE DE VERSOIX

**Prise de position des Autorités de la Ville de Versoix  
dans le cadre de la consultation des communes  
sur le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA, partie III C)  
relatif à l'aéroport de Genève à l'horizon 2030**

PREAMBULE

Par courrier daté du 14 novembre 2017, l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) a invité, le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève ainsi que les communes concernées par le PSIA relatif à l'Aéroport International de Genève, à prendre position d'ici le 16 mars 2018.

Dans le cadre de la consultation des communes sur la fiche PSIA pour Genève-Aéroport, les Autorités de la Ville de Versoix (ci-après la Ville de Versoix) communiquent leur position par la présente résolution.

Après avoir consciencieusement étudié la fiche PSIA pour l'Aéroport International de Genève, tout en admettant l'importance stratégique et économique dudit aéroport, la Ville de Versoix s'inquiète des conséquences prévisibles, imputables à la réalisation des objectifs qui, en termes d'accroissement du nombre de passagers et de mouvements, y sont inscrits et projetés.

En effet, située à proximité directe de l'Aéroport, la Ville de Versoix subit malheureusement des nuisances, notamment sonores, dont la fréquence et l'intensité présentent un impact avéré sur la qualité de vie et sur la santé des populations riveraines et qui ont aussi des incidences majeures sur l'aménagement de son territoire.

Avec l'annonce à l'horizon 2030 d'une croissance de l'Aéroport pouvant atteindre 236'000 mouvements annuels et 25 millions de passagers, il apparaît clairement qu'une hausse généralisée des nuisances serait inévitable.

La Ville de Versoix souligne la responsabilité fondamentale des Autorités en général, et des Autorités communale et cantonale en particulier, de préserver la qualité de vie et la santé de ses concitoyens et celles des générations futures.

Pour approfondir les questions relatives au développement présenté dans la fiche III C du PSIA, le Conseil municipal a eu la possibilité d'auditionner les représentants de la direction de Genève-Aéroport, de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et du Canton de Genève, à l'occasion d'une séance publique organisée le 30 novembre 2017. Une présentation a également été faite lors d'une séance de Toutes commissions réunies, le 18 décembre 2017.

Par ailleurs, courant janvier et début février, le Conseil administratif a participé à deux séances, celle de la commission « Aménagement et mobilité » du Groupement des communes de la rive droite du lac (GCRDL) et celle rassemblant les communes membres de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'Aéroport de Genève (ATCR), afin de partager les préoccupations liées aux impacts du développement de l'aéroport tels qu'ils sont décrits dans les documents du PSIA.



Enfin, le 7 février 2018, le Conseil administratif a convoqué le chargé de projet PSIA du Département cantonal de l'Aménagement, du Logement et de l'Energie (DALE) afin de mieux comprendre le rapport intitulé : « Evaluation de l'incidence territoriale des courbes de bruit de Genève-Aéroport », transmis par courrier à la Mairie de Versoix, le 22 janvier 2018.

Suite à la lecture du document PSIA, « Partie IIIC Fiche objet Aéroport de Genève », ainsi qu'à la participation aux séances de débats intercommunaux rassemblant les autorités des communes riveraines de l'Aéroport de Genève, la Ville de Versoix entend faire part de ses positions. Elles s'appliquent, d'une part sur des considérations d'ordre général, et d'autre part, sur certains points spécifiques touchant aux domaines de l'exploitation de l'infrastructure, du bruit, de l'accessibilité, de la qualité de l'air et des incidences territoriales et foncières du développement envisagé. Il apparaît, en effet, que les conditions environnementales et sociales du développement annoncé à l'horizon 2030 ne sont pas abordées de façon responsable et crédible pour les raisons énumérées dans les prises de position ci-après.

#### DOCUMENTS DE REFERENCES

- Projet PSIA Partie IIIC, pour la consultation des autorités et l'information et participation de la population, 15.11.2017.
- PV de la séance de Toutes Commissions Réunies du 18 décembre 2017
- Prise de position des communes membres de l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'Aéroport international de Genève (ATCR-AIG), datée du 5 février 2018.
- Prise de position des communes membres du Groupement des communes de la rive droite du lac (GCRDL), datée du 6 février 2018.
- Rapport de synthèse : « Evaluation de l'incidence territoriale des courbes de bruit de Genève-Aéroport. Commune de Versoix », daté du 18 décembre 2017

#### PREAVIS

Vu les demandes de modifications concernant ce projet de résolution exprimées lors de la séance de Toutes Commissions Réunies du 21 février 2018.

Vu le préavis voté lors de la séance de Toutes Commissions Réunies du 21 février 2018, concernant le processus lié à ces prises de positions.

#### VOTE

Après une lecture détaillée des documents relatifs au PSIA, après plusieurs consultations et débats avec la direction de Genève-Aéroport, les représentants du Canton de Genève, les autorités des communes concernées et les associations riveraines, le Conseil administratif propose au Conseil municipal de voter les prises de positions suivantes :

Le Conseil municipal,

ACCEPTÉ à l'unanimité des membres présents (26 votants)

De valider les prises de positions mentionnées ci-après, se rapportant à la mise en consultation de la fiche PSIA « Partie IIIC Fiche d'objet l'Aéroport de Genève », pour qu'elles

soient transmises à l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) et au Conseil d'Etat de la République et canton de Genève, avant le 16 mars 2018.

## PRISES DE POSITIONS

### 1. L'implantation urbaine de l'Aéroport international de Genève doit être prise en compte

Etant donné son important champ géographique d'exploitation, l'aviation civile est largement règlementée par une législation, des conventions et des normes internationales (OACI, IATA...). Toutefois, la fiche PSIA concernant l'aéroport de Genève ne tient absolument pas compte de sa localisation urbaine à 4 kilomètres du centre-ville de Genève, au cœur de l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise. Environ un tiers de la population genevoise habite et travaille dans la zone impactée par les nuisances de l'aéroport et plus de 25% des élèves du primaire du Canton sont concernés. Par ailleurs, les communes de la rive droite du lac, dont la Ville de Versoix fait partie, sont d'ores et déjà très exposées à divers types de nuisances générées par des activités d'intérêt cantonal ou régional (aéroport, transit routier et autoroutier, transit ferroviaire de marchandises...) et ne peuvent à l'avenir accepter un accroissement de ces nuisances déjà difficilement supportables.

L'ignorance de ce contexte sensible apparaît clairement dans la subordination de l'aménagement du territoire des communes riveraines à l'exploitation de l'Aéroport qui lui est tout proche. En effet, le PSIA enjoint le Canton et les communes concernés de tenir compte du territoire exposé au bruit dans leurs instruments d'aménagement du territoire mais les enseignements fournis à travers des mécanismes de surveillance cantonaux ne sauraient engager la Confédération, ni a fortiori l'exploitant de l'aéroport en tant que titulaire de la concession.

Dans ce contexte, l'impact des activités de l'aéroport sur la santé et sur l'environnement, notamment le climat, mérite un traitement spécifique dans la fiche PSIA. Celui-ci doit évaluer et expliciter cet impact. Une politique qui priorise systématiquement les considérations «d'ordre technique, opérationnel ou économique» au-dessus des besoins sociaux et environnementaux dans un contexte urbain n'est pas admissible.

### 2. Les conditions d'exploitation doivent s'inscrire dans le cadre du développement durable

La Confédération helvétique s'est pourtant fixé des objectifs ambitieux visant à protéger la population et l'environnement, qui sont inscrits dans la Constitution fédérale (art. 74), la stratégie fédérale en matière de développement durable, la loi sur la protection de l'environnement (art. 11) ou encore par la signature d'engagements internationaux en vue d'une réduction significative des gaz à effet de serre.

En référence à ces lois et engagements, il apparaît que certains éléments de « Décisions » contenus dans la fiche PSIA vont à l'encontre des objectifs de la Confédération même. Son rapport sur la politique aéronautique 2016 traite de la «dimension écologique» dans les termes suivants :

[Extrait du rapport fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse 2016 (FF 2016), p. 1707]



*«Même si on enregistre ici ou là toujours des dépassements sensibles des valeurs limites, l'exposition au bruit a eu tendance à reculer au cours des dix dernières années, du moins dans la journée, puisque le nombre de mouvements n'a que légèrement progressé et que les progrès techniques diminuent les nuisances globales. **Le repos nocturne reste garanti près des aéroports nationaux.** Malgré cela, encore nombreux sont ceux qui se sentent atteints dans leur bien-être en raison du bruit du trafic aérien.*

*Quand bien même les progrès techniques et un meilleur taux d'occupation des appareils auront tendance à faire reculer les émissions par passager, il faut s'attendre in fine à un accroissement des émissions de CO2 du fait de la hausse du nombre de mouvements et du nombre de passagers. Sous cet aspect, le trafic aérien ne remplit pas les critères du développement durable, raison pour laquelle de gros efforts doivent encore être entrepris dans ce secteur.*

*[...]Des efforts sont [...] à consentir sous l'angle de la protection de l'environnement, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores aux abords des aéroports et en matière de réduction des rejets de CO2 par le transport aérien afin d'en restreindre les effets nocifs.*

De plus, les objectifs de la Confédération pour le développement de l'aéroport urbain de Genève annuleront à eux seuls tous les efforts préconisés par le Canton pour maîtriser les émissions des NOx dans les autres secteurs. [Plan climat cantonal (2015), volet 1, Synthèse, pp. 4-5.]

Ainsi, la Ville de Versoix entend défendre un aéroport international ayant des infrastructures adaptées aux besoins économiques de la région dans le respect des principes du développement durable, et non devoir subir passivement les nuisances d'un aéroport développant une offre surabondante des vols low-cost en quantité démesurée, guidée par une logique purement commerciale et qui n'hésite pas à transférer une partie des coûts externes de leur exploitation sur les collectivités publiques. C'est pourquoi la Ville de Versoix recommande de limiter le trafic aérien maximum de l'Aéroport à son niveau actuel, qui est déjà juste supportable, et de conduire une politique de priorités à certains types de mouvements contribuant réellement à l'économie de la région.

### 3. Un couvre-feu strictement respecté pour garantir des heures suffisantes de sommeil aux riverains

La qualité du repos nocturne constitue un élément déterminant pour une bonne santé des populations (cf. 8h de sommeil nocturne selon l'OMS), d'autant plus que l'accroissement prévu des mouvements par heure passera de 40 à 47 à l'horizon 2030, soit un mouvement toutes les 90 secondes. Cette protection du couvre-feu est d'autant plus importante que l'aéroport de Genève planifie le décollage de quelques vols long-courrier dans la tranche horaire de 22h00 à 24h00.

C'est pourquoi, la Ville de Versoix estime que le PSIA doit porter une attention toute particulière aux horaires d'ouverture et de fermeture de l'aéroport, par respect pour le repos nocturne des riverains, avec un couvre-feu imposé de 22h00 à 6h00 du matin admettant, sous

réserve, une limitation très stricte des vols exceptionnellement autorisés entre 22h00 et 23h00 pour les avions les moins bruyants.

#### 4. Les collectivités riveraines doivent bénéficier d'une information claire de l'évolution des courbes de bruits

Dans les débats menés avec les autres communes riveraines, il apparaît que la méthode qui prévaut pour le calcul des courbes de bruit (courbe 2009 actuellement en vigueur, courbe plafond 2019, courbe cible 2030) ont des portées contraignantes différentes et nécessite une information claire aux communes impactées.

Nous soulignons l'effort obtenu par la délégation du Conseil d'Etat de la République et canton de Genève pour inscrire au PSIA une courbe cible liée à un objectif de diminution du bruit fixé pour 2030. Si la courbe plafond à l'horizon 2019 est contraignante pour les autorités et l'exploitant, ce n'est clairement pas le cas pour la courbe cible 2030. Or l'atteinte de cet objectif est indispensable, tant pour la qualité de vie des populations riveraines que pour les autorités locales qui doivent tenir compte de cette courbe pour définir leur politique d'aménagement à moyen terme.

Or, le PSIA ne donne aucune prescription contraignante sur l'atteinte de cet objectif de réduction du bruit à l'horizon 2030, dans la mesure où, si cet objectif se révélait impraticable pour des questions d'ordre technique, opérationnel ou économique (... le champ des dérogations est a priori très large), l'exploitant bénéficierait d'une mesure d'allègement en proposant un nouveau seuil de bruit admissible. Ce serait alors à nouveau aux communes riveraines de conformer leur politique d'aménagement aux nouvelles adaptations du cadastre du bruit. Et pour bien montrer que Canton et Communes ne peuvent rien y faire, le PSIA rappelle que les mécanismes cantonaux de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et ne lient pas la Confédération.

En réalité, la courbe 2019 a été construite par l'EMPA selon les prévisions du trafic fournies par l'AIG. Ces prévisions supposent qu'en 2019 on aura toujours les mêmes avions et le même nombre de vols qu'en 2016, mais avec une augmentation de 4.9% (1.6% par an). Non seulement cette croissance est plus élevée que l'actuelle, mais elle ne prend pas en compte l'arrivée, en 2017 déjà, des avions moins bruyants. Autrement dit, il est assez évident que la courbe 2019 a été artificiellement « gonflée » et que cette courbe ne peut pas servir de base au nouveau cadastre de bruit.

La Ville de Versoix trouve que ce principe de perte de maîtrise de son territoire par les Autorités cantonales et communales est tout simplement inacceptable ! Par ailleurs, elle propose que Genève-Aéroport et Skyguide étudient de manière précise et préventive les trajectoires des avions, selon l'orientation de la piste et en fonction de l'évolution technologique, de manière à favoriser des nouvelles trajectoires délimitées par des couloirs de moindre exposition aux nuisances, ceci en référence au développement territorial du canton et de la région. En outre, il est indispensable pour la Ville de Versoix, que des études sérieuses soient faites à ce sujet et qu'un relevé clair soit accessible au public pour permettre, en tout temps, de contrôler le respect des trajectoires et des horaires.

Par conséquent, les principes directeurs du PSIA doivent bénéficier à tout le monde et ne pas uniquement servir aux compagnies aériennes pour augmenter leurs bénéfices en multipliant

le nombre de vols à l'infini. En maintenant les cadences actuelles, par exemple, et avec l'introduction des avions moins bruyants, les riverains pourraient bénéficier d'une réelle réduction des nuisances sonores.

Par ailleurs, les courbes de bruit ne tenant actuellement pas compte des phénomènes de réflexion ou d'amortissement, elles ne respectent pas la réalité de l'émission. En conséquence, la Ville de Versoix juge nécessaire de développer un dispositif de mesure et de contrôle du bruit aux lieux significatifs d'émission, confié à un ou plusieurs organismes compétents et indépendants de l'Aéroport.

5. L'augmentation significative du nombre de passagers doit s'accompagner d'une accessibilité terrestre à l'aéroport, principalement en transports publics

Accueillir jusqu'à 25 millions de passagers à l'horizon 2030 nécessite une amélioration efficace et proportionnelle de la desserte en transports publics à destination de et depuis l'aéroport. Dans le contexte actuel, avec plus de 17 millions de passagers en 2017, la situation est déjà critique. L'amélioration de la desserte de l'aéroport est primordiale ; en effet, le scénario réaliste relevé dans la fiche PSIA fait part d'une augmentation de 20% de la mobilité motorisée individuelle à l'échéance 2030. Une réponse unique en termes autoroutier et de mise à disposition de places de stationnement aurait pour effet d'encombrer le réseau routier de toute la région déjà saturé à certaines heures. Il n'est donc pas acceptable que les axes routiers déjà surchargés qui desservent l'aéroport génèrent encore plus de nuisances pour les communes riveraines, parmi lesquelles Versoix est particulièrement exposée.

Pour combler le retard dans la lutte contre les nuisances ressenties actuellement, des investissements devront être planifiés pour améliorer cette desserte en transports publics que ce soit par les CFF ou les TPG avec la participation de Genève-Aéroport. En effet, suite aux votations récentes sur la tarification des transports publics à Genève et à la construction du CEVA, le Canton de Genève ne dispose plus de ressources financières suffisantes pour répondre à l'accroissement de la demande qui, dans ce cas, est davantage fonctionnelle et citoyenne que commerciale. Ainsi, la Ville de Versoix, ne peut que s'inquiéter des conséquences pour les finances du Canton et pour les contribuables genevois, des objectifs et des perspectives de croissance de l'activité aéroportuaire visés par le PSIA.

La Ville de Versoix demande de pouvoir disposer très prochainement d'un plan d'action et d'un programme ciblé à l'horizon 2030, répondant aux besoins de déplacements actuels et à venir dans le secteur de l'Aéroport, pour procéder à une adaptation significative des infrastructures et à un renforcement de l'offre des transports publics. Elle demande, même indépendamment d'une quelconque entrée en matière sur le PSIA, que les autorités cantonales et fédérales s'entendent à court terme pour faire en sorte que la ligne Léman Express desserve directement l'aéroport afin d'éviter des transbordements qui engendrent une perte de temps et un inconfort pour les passagers qui se rendent à l'aéroport.

6. La pollution de l'air, plus insidieuse que les nuisances sonores, doit faire l'objet d'une veille sanitaire

Hormis l'augmentation du bruit, les études de prévision sur la qualité de l'air démontrent qu'avec les objectifs du PSIA à l'horizon 2030, la contribution de l'aéroport à la dégradation de

la qualité de l'air produite par les NOx passerait de 24% à 40%, alors que les mesures d'assainissement font leur preuve au centre-ville. Le PSIA énonce explicitement qu'une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, devrait être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. Certes des mesures d'assainissement sont prises sur le tarmac, ainsi que pour les bâtiments attachés à l'infrastructure aéroportuaire, mais qu'en est-il des zones voisines, fortement impactées par la pollution directe générée par le trafic aéronautique ?

Avec le trafic aérien, on a l'impression de revivre le même scénario du « tout à l'automobile des années 60 » pour lequel des mesures de protection contre les nuisances ne cessent de progresser depuis une trentaine d'années dans les agglomérations que ce soit par la restriction de la circulation, du stationnement, de la limitation des vitesses, de la pose obligatoire de catalyseurs, de la pose de revêtement phono-absorbant... et surtout par le développement des transports publics et de la mobilité douce.

Cette tendance est d'autant plus perturbante, que régulièrement, nous voyons la publication de nouvelles études sur l'impact nocif de la pollution de l'air sur les êtres humains, telles que l'étude SCARPOL et SAPALDIA, qui concernent Genève.

En effet, une pollution de l'air en progression et dont les objectifs de réduction ne sont pas précisément mesurés n'est pas acceptable à moyen terme pour les zones voisines de l'aéroport.

La Ville de Versoix demande, que des dispositifs de veille et de mesure de la pollution de l'air soient mis en place, notamment dans l'axe des décollages et atterrissages, afin d'être régulièrement informée de l'évolution de la qualité de l'air aux abords de l'Aéroport, en comparaison des objectifs fixés dans les plans de mesures. Les mesures correctives à prendre en cas de dépassement des valeurs limites doivent être explicitées par la Confédération dans le PSIA et, surtout, ne doivent pas être subordonnées aux besoins techniques, opérationnels ou économiques de l'exploitant.

7. Les incidences territoriales de l'accroissement des nuisances doivent faire l'objet de compensations financières, selon le principe du pollueur-payeur

Il n'est pas normal que les propriétaires et les collectivités publiques des communes riveraines de l'aéroport assument les externalités négatives de l'exploitation de l'aéroport sans compensations financières. Le rapport d'Evaluation de l'incidence territoriale des courbes de bruit de Genève-Aéroport sur la commune de Versoix montrent que 28.4% de la population résidente est concernée par les dépassements des VLI (Valeur Limite d'Immission) et que cette proportion s'élèvera à 46.1% à l'état plafond de 2019 et à 31.5% à l'état cible 2030. Ces variations présentent les mêmes proportions, en ce qui concerne les surfaces impactées par le dépassement des VLI. On peut donc retenir qu'à l'horizon 2030, dans le cas où les objectifs visés par le PSIA pour l'AIG devaient être atteints, 1/3 de la population et 1/3 de la zone à bâtir de la commune de Versoix seraient affectés par le dépassement des VLI.

Au-delà de cette proportion inquiétante, ces surfaces impactées mettraient à mal une politique locale d'aménagement du territoire et d'urbanisme fondée sur l'amélioration de la qualité de vie de ses habitants. En effet, située dans l'axe Nord de la piste de l'aéroport, l'enveloppe courbes de bruit (VLI), telle que projetée, contrecarrerait grandement une politique qui soutient la qualité du développement urbain en prônant une harmonieuse mixité

fonctionnelle et sociale, ainsi que l'aménagement d'espaces publics extérieurs généreux, typiques d'une commune riveraine du lac.

Au vu de l'importance des surfaces et des populations touchées par le dépassement des VLI, la Ville de Versoix exigerait, en cas de limitation des constructions dans les zones concernées par ces nouvelles courbes de bruit liées au PSIA et, vu que ces dernières engendreraient pour Versoix un nouveau cadastre dès 2019, qu'il soit mis en place un système de compensations financières et / ou fiscales équitables pour les propriétaires qui seraient désavantagés par ces nouvelles mesures, ceci en plus de l'adaptation des indemnités financières liées à l'insonorisation des habitations touchées par les nuisances sonores.

En conclusion, la Ville de Versoix se prononce, dans le cadre du renouvellement de l'octroi de la convention d'exploitation de Genève-Aéroport, afin que les objectifs de développement durable et de santé pour les populations concernées soient scrupuleusement respectés.

Malheureusement, ces derniers ne sont manifestement pas remplis par la fiche PSIA concernant l'Aéroport de Genève (cf. Projet de consultation du 15.11.2017). Ainsi et en l'état, les Autorités de la Ville de Versoix émettent une prise de position défavorable et demandent à la Confédération, au Canton de Genève et à Genève-Aéroport, de revoir le PSIA pour l'AIG en l'adaptant, sur la base d'indicateurs de projections réalistes et documentés, pour faire en sorte que ces dits objectifs soient atteints.



*Carte de réponse*

Frank Lavanchy  
Mairie de Versoix  
Secrétaire général

*le 13 mars 2018*