



RESOLUTION RELATIVE AU LANCEMENT DES PROCEDURES FEDERALES POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (PSIA)

Considérant :

- La résolution du 19 février 2018 relative au plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), la prise de position sur le projet de fiche PSIA (partie IIIC) de l'aéroport de Genève, que nous joignons dans son intégralité à la présente résolution ;
- L'enquête publique de l'Aéroport de Genève (AIG), allant du 18 septembre au 17 octobre 2019, relative à la procédure de modification du règlement d'exploitation avec instauration de quotas, la procédure d'approbation des plans pour la construction d'une nouvelle sortie rapide de piste, l'utilisation densifiée de postes de stationnement et la fixation du nouveau bruit admissible ;
- Le courrier du Département du territoire et du Département des infrastructures du 3 septembre 2019, informant les communes à faire valoir leurs droits par voie d'opposition, ainsi que leurs remarques dans un délai de 3 mois, sur l'engagement des procédures de mises en œuvre du PSIA visant à mettre à jour le bruit admissible au sens de l'article 37a OPB, utilisé pour les procédures cantonales d'autorisations de construire et d'aménagement du territoire ;
- La lettre du Conseil administratif du 10 octobre 2019 formant opposition à l'enquête publique ;
- Les observations ci-dessous :

Fixation du bruit admissible – bruit du trafic aérien selon l'annexe 5 OPB

- Le scénario sur lequel sont basées les courbes de bruit table sur une hypothèse de 206'830 mouvements. Les mouvements les plus pénalisants pour respecter la courbe de bruit à moyen terme inscrite dans la fiche PSIA sont les mouvements de décollage après 22h00. C'est pourquoi plusieurs mesures opérationnelles (notamment un système de quotas) sont prévues pour diminuer les décollages retardés.

- La pièce 09 « Scénario du calcul du bruit du trafic aérien » montre que l'effort consenti par l'aéroport paraît modeste par rapport au nombre de mouvements. Le nombre de décollages après 22h00 ne diminue que de 16% et celui des atterrissages que de 6% (cumul des heures N1 et N2). Il subsiste plus de 11'000 mouvements par an après 22h00, ce qui constitue une cause d'effets néfastes sur la santé de la population.
- La courbe du bruit admissible entérine donc un nombre important de décollages pendant la période nocturne, sans prendre en compte les atterrissages, source de nuisances supplémentaires venant se rajouter à celles des décollages. Nous relevons que les atterrissages constituent également une gêne considérable et qu'ils représentent 5.4 fois plus de mouvements que les décollages.
- **Nous demandons l'intégration des atterrissages dans la fixation du bruit admissible.**

Fixation du système de quotas

- Afin d'une part de respecter la courbe à moyen terme 2022 et d'autre part, de tendre vers la courbe cible 2030, l'Aéroport propose l'instauration d'un système de quotas. Ce système est basé sur l'octroi aux compagnies aériennes de la possibilité de disposer d'un certain volume de bruit pour gérer les décollages en retard, après 22h00. Ce volume tient compte du nombre de mouvements attribué à chaque compagnie et du type d'avion.
- La pièce 06 « Système de quotas » précise qu'« en principe, si les opérateurs d'aéronefs volent selon l'horaire planifié, ils n'auront pas besoin d'utiliser des quotas bruits étant donné qu'il n'y a pas de vols planifiés au départ après 22h00 – sous réserve d'éventuels vols long-courriers (p.6) ». Par ailleurs, les opérateurs disposant d'un quota et souhaitant opérer après 22h00 devront effectuer une demande à Genève Aéroport pour une autorisation préalable. Celle-ci sera automatiquement accordée par le biais d'un outil informatique (p.9). Si l'opérateur ne dispose plus de quotas, « (il) ne pourra opérer le vol que moyennant le paiement d'une redevance incitative fortement progressive (p.10) ».

Ce système appelle donc les remarques suivantes :

- **Il n'est pas admissible que le système de quotas entérine plus de 1'500 décollages après 22h00. De plus, nous demandons que le système de quotas soit appliqué autant sur les atterrissages que sur les décollages.**
- **L'octroi d'une autorisation d'opérer lorsqu'on dispose de quotas ne semble ni incitatif ni dissuasif pour limiter les décollages en retard.**
- **Après épuisement des quotas attribués pour les décollages, la redevance qui sera perçue est décrite comme « incitative ». Nous demandons d'une part que le système de redevance soit appliqué également aux atterrissages. D'autre part, nous estimons que la redevance devrait être dissuasive, doutant que la seule incitation soit suffisante.**
- Il est mentionné que le montant de la redevance sera déterminé en accord avec les compagnies aériennes. Il est possible que les compagnies ne soient pas d'accord d'accepter

une redevance trop élevée. Le document de l'AIG entrevoit d'ailleurs cette possibilité, puisqu'il est mentionné que « si un accord n'est pas trouvé avec les compagnies aériennes sur les montants de redevance en adéquation avec le but poursuivi (...), l'exploitant devra mettre en œuvre d'autres mesures plus restrictives afin de se conformer au cadre réglementaire (p.11) ». **Nous demandons que le montant de la redevance soit déterminé à l'avance et connu de tous.**

Au regard de la politique d'aménagement du territoire

- Au vu des nouvelles courbes de bruit et de manière solidaire avec les propriétaires des différentes communes de la rive droite du lac, nous déplorons la perte de valeur foncière de nos propriétés et demandons à l'AIG qu'il mette tout en œuvre pour minimiser le bruit au sol et en l'air, voir qu'il mette en place une procédure d'indemnisation en plus de son programme d'insonorisation.

Au regard des politiques climatiques

- Dans les circonstances actuelles, le concept de nuisances doit être étendu au rôle concret que joue l'augmentation du trafic aérien dans le changement climatique.
- Il faut relever une absence de pesée d'intérêts par rapport à la politique climatique de la Confédération et du canton de Genève. En effet, le développement de l'activité aéroportuaire tel qu'envisagé réduit considérablement les efforts entrepris par les communes et le canton dans la diminution des gaz à effet de serre. L'Aéroport International de Genève est l'un des principaux contributeurs d'émission de gaz à effet de serre.
- Nous relevons certes que l'Aéroport International de Genève consent à des efforts pour diminuer les nuisances. Ceux-ci portent toutefois principalement sur le respect des horaires pour les vols retardés après 22h00. Au regard de leur importance, l'effort de diminution des retards paraît modeste.
- Nous émettons une réserve sur les autres mesures opérationnelles faisant l'objet de la présente procédure, en particulier la nouvelle sortie rapide de piste (piste 04) et l'utilisation densifiée de postes de stationnement. En effet, ses mesures doivent servir à protéger la population des nuisances qu'engendre l'aéroport et non pas à favoriser le développement de mouvements supplémentaires.

Nous demandons donc :

- **Que le trafic aéronautique, incluant les décollages et les atterrissages, soit contenu de façon à respecter les engagements pris par la Suisse au niveau international, ainsi que les engagements pris à Genève dans le cadre du Plan climat et de la motion 2520-A, appelant à la réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, ainsi que la neutralité carbone d'ici 2050.**

Sur proposition du Conseil administratif

LE CONSEIL MUNICIPAL
décide

par 23 « oui » et 2 abstentions,

- d'approuver la présente résolution.

Francisco BRADLEY
Président du Conseil Municipal

Annexe :

- Résolution du 19 février 2018, relative au plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) prise de position sur le projet de fiche PSIA (partie IIIC) de l'aéroport de Genève.