



Consultation PSIA de l'Aéroport international de Genève-Cointrin (AIG) : prise de position du groupe *Bellevue d'Avenir* (BdA)

1. Préambule

Force est de constater que la consultation organisée par les autorités compétentes, à la veille des fêtes de fin d'année, ne laisse guère de temps aux associations locales, aux groupes politiques communaux et aux particuliers pour se prononcer sur cet objet d'importance. Ceci est fort regrettable d'un point de vue démocratique, compte tenu des enjeux majeurs de ce PSIA pour la population riveraine de l'Aéroport international de Genève-Cointrin (AIG)!

Le groupe *Bellevue d'Avenir* (BdA) - représenté par 7 élu-e-s au Conseil municipal de Bellevue - tient à porter à la connaissance des autorités fédérales, cantonales et communales compétentes ainsi qu'à la direction de l'AIG ses observations et questions concernant ce PSIA.

2. Contexte & perspectives

La commune de Bellevue se situe en bout (côté EST) des pistes de l'aéroport de Genève-Cointrin dont environ 8% se situe sur son territoire. Bellevue compte environ 3'500 habitants (4'500 à l'horizon 2023) dont une majeure partie réside plus ou moins directement sous les couloirs aériens. En outre, cette commune genevoise a connu, de 2002 à 2012, un doublement de sa population ce qui l'a placé en tête des plus fortes croissances démographiques de Suisse. Malgré cela, notre commune n'est pas représentée au sein du Conseil d'administration de l'AIG et ne touche aucun revenu direct de son activité.

Par ailleurs, Bellevue accueille de nombreuses infrastructures de portée internationale (aéroport), nationale (autoroute A1, voies CFF, gazoduc et projet de traversée lacustre), cantonale (pénétrantes routières sur le canton, espace de récupération "ESREC", station SIG, future décharge à matériaux inertes, port du Vengeron, etc.).

Alors que l'aéroport de Zurich-Kloten adoptera des horaires restreints, il n'en va pas de même pour celui de Genève-Cointrin qui sera ouvert au moins deux heures de plus par jour. Cette inégalité de traitement pour des infrastructures aéroportuaires internationales, toutes deux sises sur territoire suisse, n'est pas acceptable ! En effet, le fait de planifier près de 47 mouvements par heure à l'horizon 2030 n'est ni supportable ni admissible pour la population résidente !

3. Impacts sur la santé et la qualité de vie

La population belleviste est déjà fortement soumise à des nuisances sonores, y compris pendant la nuit, ainsi qu'à une pollution de l'air qui sont préjudiciables à la santé des habitants. Or, l'augmentation programmée du trafic aérien jusqu'en 2030 va encore péjorer cette situation déjà problématique pour un nombre croissant de personnes qui résident ou travaillent dans la région.

4. Impacts sur le logement

Le potentiel de terrains constructibles pour du logement sera considérablement réduit dans un canton subissant déjà une forte pénurie en la matière alors que le nombre de personnes actives ne cesse de croître dans la région. Cette perspective limitera significativement les efforts entrepris par la commune de Bellevue afin d'offrir des logements à loyers abordables, notamment pour les jeunes et les aînés.

5. Impacts sur l'environnement et la mobilité

Alors que la stratégie énergétique de la Confédération (société à 2000 watts à l'horizon 2050) repose sur une réduction drastique de la consommation d'énergies d'origines fossiles et nucléaire, il est pour le moins étonnant de constater que celle-ci et d'autres acteurs encouragent le développement d'un mode de transport qui va exactement, et dans une proportion significative, à l'encontre du but visé !

En effet comme le démontre les études et projections officielles, la pollution de l'air et les nuisances sonores ainsi que la consommation d'énergies non renouvelables vont encore se détériorer à cause du trafic aérien - en dépit des meilleures performances supposées des aéronefs - et de la circulation motorisée supplémentaire induite par la déserte de l'aéroport.

De surcroît, la mobilité terrestre, aujourd'hui déjà très problématique en région genevoise (en particulier sur les axes "Collex-Bossy – Grand-Saconnex par la route du Bois-brûlé", "Sauverny-Versoix-A1 par les routes de Collex, routes de Valavran et Tuileries", "Versoix-Genève" par les routes de Lausanne et/ou Valavran-Tuileries") sera encore péjorée, voir complètement paralysée aux heures de pointe! Outre le flux supplémentaire de véhicules motorisés, cela nécessitera probablement des surfaces supplémentaires de parking au détriment des zones d'activités, de logements et agricoles déjà insuffisantes à Genève! A ce titre, nous déplorons déjà une demande d'autorisation de construction pour un parking lié à l'activité de l'aéroport et venant prendre place au chemin des Tuileries (parcelle 3745).

6. Impacts économiques et financiers

Le développement du trafic aérien de l'Aéroport international de Genève-Cointrin (AIG) est largement fondé sur une croissance de l'aviation « Low cost » qui n'assume pas les réels coûts qu'elle génère, notamment en contournant les taxes locales sur le carburant.

Ce modèle d'affaires encourage les habitants de la région genevoise à consommer ailleurs au détriment du commerce et des emplois locaux. A cet égard, il convient de comparer les tarifs pour constater un sérieux déséquilibre, voir une concurrence déloyale, dans les prix pratiqués par les différents acteurs du secteur des transports (compagnies aériennes, CFF, TPG, etc.)!

Vu ses effets qui sont préjudiciables à la santé de la population, l'activité aéroportuaire croissante engendrera des frais médicaux supplémentaires à charge des particuliers et de la collectivité dans un canton qui supporte déjà des primes d'assurance maladie parmi les plus élevées de Suisse.

A cela, s'ajoute des préjudices économiques substantiels pour les propriétaires-riverains de l'AIG dont les biens immobiliers perdront encore de la valeur en devant inconstructibles pour du logement selon les courbes de bruit et inexploitable, ou de manière réduite, pour des activités tertiaires en raison des risques OCPPAM.

En contrepartie, l'économie tire des profits substantiels issus de l'activité aéroportuaire. Dès lors, il serait justifié que l'AIG et les compagnies aériennes, réputées rentables pour leurs actionnaires, compensent des pertes et coûts indirects qui se chiffreront probablement en milliards de francs à l'échelon de la région !

7. Questions

Quelles sont les mesures prises pour encourager les déplacements inter-villes (ex : TGV, etc.) à moyenne distance en train plutôt qu'en avion ?

Quelles sont les mesures envisageables pour mettre sur « pied d'égalité » les aéroports de Genève-Cointrin et de Zurich-Kloten, s'agissant notamment des horaires d'ouverture et de fermeture au trafic aérien?

Quelles sont les taxes et mesures supplémentaires prévues pour réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores ? Cas échéant, à qui (particuliers, communes riveraines, canton) les indemnités seront-elles versées ?

Quelles sont les mesures concrètes prévues afin de limiter drastiquement les impacts de l'AIG sur l'environnement (eau, flore, faune, etc.) ?

Quelles sont les mesures envisagées afin de préserver et, si possible, d'augmenter le potentiel constructible de logements sur le rive droite du canton de Genève et dans la région?

Quelles sont les dispositions planifiées pour limiter et gérer, de manière optimale, le trafic motorisé terrestre ainsi que les besoins en surfaces de parking supplémentaires induits par la croissance de l'aéroport ?

Quelles indemnités sont prévues pour les propriétaires de biens immobiliers, situés à l'intérieur des courbes de bruits, afin de compenser les préjudices économiques qu'ils subiront?

Qui paiera « in fine » les coûts supplémentaires induits par la croissance de l'aéroport : passagers, compagnies aériennes, AIG, contribuables genevois, entreprises privées, autres ?

8. Conclusions

En vertu de ce qui précède, nous considérons que le modèle de développement de l'aéroport international de Genève tel que préconisé n'est in fine pas si durable que le prétendent les autorités lorsqu'on prend en compte tous ses effets!

Dès lors, il conviendrait de réviser cet instrument de planification en limitant au strict minimum ses impacts néfastes aux plans social et environnemental afin qu'ils ne soient pas une fois encore sacrifiés sur l'autel d'une croissance économique déséquilibrée, ceci au détriment de la population de la rive droite du canton de Genève ainsi que des habitants des communes vaudoises et françaises voisines.

Considérant que ce PSIA ne répond pas de manière satisfaisante aux critères du développement durable, le groupe *Bellevue d'Avenir (BdA)* - en vertu du principe « *penser globalement, agir localement* » - demande aux autorités fédérales, cantonales et communales ainsi qu'à la direction de l'AIG de le reconsidérer en tenant compte des intérêts prépondérants de la population régionale!

Pour le groupe *Bellevue d'Avenir (BdA)*
Bellevue, le 6 janvier 2018

Dominique Anklin
Conseiller municipal, chef de groupe BdA

Raphaël Petite
Président de BdA