

COMMUNE DE VERNIER

PROJET DE MOTION

au sens des articles 40 et suivants du règlement du Conseil municipal de Vernier

Au royaume des aiguilleurs du ciel, ne perdons pas notre aiguillon

L'aéroport international de Genève est en plein développement. En 2011, 13 millions de passagers ont transité par l'aéroport mais l'objectif visé par l'aéroport international de Genève est de 20 millions de passagers d'ici 2020. Or les créneaux horaires diurnes arrivent à saturation, l'augmentation du trafic aérien devra donc inévitablement être reportée sur les heures dites « creuses », c'est-à-dire entre 20h00 et 22h00, puis jusqu'à minuit, ensuite dès 5h00 et, au final, toute la nuit.

Sauf qu'aujourd'hui, le règlement de l'aéroport l'interdit afin de préserver la quiétude nocturne légitime des riverains.

Comment donc parvenir augmenter le trafic aérien en évitant de nuire aux habitants ?

D'énormes progrès ont été faits ces dix dernières années pour diminuer le bruit des avions et la technologie permettra d'avancer encore dans ce domaine. Le rapport STRYJENSKY & MONTI SA, 2007, commandé par la commune de Vernier, l'atteste. Et il suffit de constater à quel point les voitures électriques sont silencieuses pour imaginer demain, pourquoi pas, des avions silencieux. Sauf, qu'à moins de pénurie de kérosène imminente, la technologie restera chère et le parc des avions évoluera beaucoup moins rapidement que l'augmentation du trafic aérien voulue par l'aéroport international de Genève. Certes, on pourrait durcir les normes relatives à la « production de bruit » et forcer l'évolution du parc aérien en augmentant les taxes d'atterrissage pour les avions polluants, mais ce n'est pas l'option qui a été choisie par notre aéroport.

Plutôt que d'éliminer le bruit produit, une autre alternative consiste à éliminer la perception du bruit. Bonne nouvelle, les normes dans ce domaine ont été durcies. Elles sont même devenues drastiques en matière de bruit perçu. Pour les habitations existantes, des mesures constructives d'insonorisation sont imposées et payées par l'aéroport. On aurait pu espérer que ce système perdure et que l'insonorisation des futurs bâtiments soit financée par les ressources supplémentaires obtenues grâce à l'augmentation du nombre de passagers de l'aéroport. Mais ce n'est pas l'option qui a été choisie par notre aéroport, l'ordonnance fédérale contre le bruit (OPB) lui offrant une autre alternative :

Plutôt que d'éliminer le bruit produit, éliminer les « oreilles » percevant ce bruit. Et là, notre aéroport est bien aidé par les nouvelles prescriptions imposées par l'OPB. Ces dernières ne permettent plus de déroger aux valeurs limites pour de nouvelles constructions destinées au logement. C'est donc les habitations qui peuvent être éliminées de la zone et non le bruit.

Les habitants sont priés de céder la place aux zones industrielles

L'OPB détermine plusieurs niveaux sonores maximums suivant les heures de la journée. Se basant sur des mesures de bruit datant de 2000 (!) trois secteurs de Vernier aujourd'hui encore en zone villas (Crotte-au-Loup, Montfleury et le Signal), sont devenues impropres à l'habitat du fait que les valeurs limites de bruits sont dépassées quelle que soit l'heure de la journée.

Plutôt que de demander à la Confédération de procéder à de nouvelles mesures afin de tenir compte de l'évolution de ce dernier (à la baisse) depuis 2000, l'Etat n'ayant sans doute d'oreilles que pour son aéroport, a décidé en 2010 de déclasser les zones villas d'habitation en zone industrielle.

La réaction des habitants desdites zones, ainsi que celle de la commune, conseil administratif et municipal, a été un refus unanime et sans appel de ces déclassements.

L'Etat, n'est à ce jour pas revenu sur sa décision de déclassements, il l'a même confirmée au niveau du plan directeur cantonal 2030. Vernier village sera cerné de zones industrielles car les projets de déclassement en zone industrielle et artisanale prévus dans ces secteurs sont conformes à l'OPB.

Face à de telles conclusions, on ne peut que se poser des questions. En effet, soit les oreilles des travailleurs et employés de bureau sont différentes de celles des habitants, le bruit diurne, qui au passage ne peut augmenter davantage, ne les dérangeant pas. Soit c'est le bruit nocturne que l'on entend augmenter, l'augmentation de ce dernier, ne pouvant en aucun cas déranger des travailleurs qui ne travaillent par définition pas la nuit.

Bientôt un aéroport ouvert jour et nuit ?

L'augmentation du bruit dans les heures de nuit due à l'augmentation du trafic aérien semble de loin, l'hypothèse la plus crédible. Mais comment vérifier cette dernière, l'aéroport refusant catégoriquement de communiquer sur son plan directeur et donc sur sa stratégie future ?

Face à une stratégie à l'évidence bien rôdée et bien opaque de l'aéroport et du Conseil d'Etat, il est nécessaire que les communes riveraines et les riverains de l'aéroport s'unissent et restent plus que jamais attentifs et, au besoin, combattifs.

Par ces motifs, le Conseil municipal de Vernier

invite le Conseil administratif à:

- Entreprendre avec les autres communes riveraines une démarche concertée pour obtenir des informations claires de la part de l'aéroport et du canton sur la stratégie de développement poursuivie par l'aéroport international de Genève.
- Soutenir dans son action la seule association de riverain régionale, l'Association des riverains de l'aéroport de Genève (ARAG). Fondée en 1970, l'ARAG pratique une veille continue sur les mouvements des aéronefs et leur bruit respectif (Mesures en continu disponibles sur le site de l'aragge.ch : http://www.aragge.ch/fr/nuisances/bruit/welcome_bruit.htm)
- Informer le conseil municipal de l'évolution de ce dossier.
- Défendre résolument les intérêts des habitants actuels et futurs de Vernier.
- Transmettre la présente motion aux communes riveraines ainsi qu'à l'ARAG.

Pour l'UDC :
Christina Meissner

Pour les Verts :
Xavier Chillier

Pour les Socialistes :

Pour le MCG :
Thierry Cerutti

Pour le PLR :
Monique Mattenberger

Vernier, le 7 mars 2012