

---

**Rapport de la commission de l'environnement, de l'aménagement et du territoire et de la mobilité  
du 28 avril 2015**

Rapporteuse : Christina MEISSNER

**INFORMATION DU CONSEIL ADMINISTRATIF SUR LA PROCÉDURE PSIA**

M. ROCHAT explique aux commissaires le processus « PSIA », Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique. Cette planification fédérale s'applique à tous les aéroports. Elle encadre la concession, les règlements d'exploitation, et le développement des infrastructures aéroportuaires.

Le PSIA est piloté par un protocole de coordination impliquant la Confédération, le Canton et l'Aéroport. Sont concernés : l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), l'Office fédéral de l'environnement ; les services cantonaux du Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), du Département de la sécurité et de l'économie, et du Département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé; l'Aéroport de Genève (AIG) et SKYGUIDE.

Le développement de la fiche PSIA se déroule avec un COFIL, composé du Directeur de l'OFAC, du Président du DALE et du Directeur de l'Aéroport, et avec un comité de projets, composé d'un membre de l'OFAC, du DALE et de l'AIG. Le Canton de Vaud, la France et les communes genevoises concernées se trouvent un peu en dehors du processus.

Le planning de la fiche PSIA est le suivant :

- Fin du processus de coordination prévu en juin 2015 ;
- Démarrage de la fiche PSIA en elle-même avec de nombreuses consultations ; 1<sup>er</sup> projet de fiche élaboré fin 2015 – début 2016 ;
- Information et consultation de la population ;
- 2<sup>ème</sup> projet de fiche consulté par les offices fédéraux ;
- Version finale de la fiche ;
- Adoption par le Conseil fédéral (en principe en décembre 2016).

Dès lors, M. ROCHAT estime qu'il est très important d'agir dans la période comprise entre juin 2015 et février/mars 2016 pour émettre les préoccupations de Vernier afin de les voir intégrées à cette fiche PSIA. Les exécutifs des communes ont déjà reçu un certain nombre d'informations portant sur les perspectives des développements aéroportuaires et leurs impacts sur la population qu'il transmet à la commission :

Le nombre de passagers est passé de 7,5 millions en 2001 à 14 millions en 2013 avec un impact important, notamment sur la mobilité autour de l'Aéroport.

Le nombre de vols en 2013 était de 189'000. Pour 2030, 235'000 vols sont prévus, soit un mouvement d'avion toutes les 90 secondes, y compris le week-end, avec un impact important au niveau du bruit et de la pollution due aux particules fines notamment.

Le plan des infrastructures prévues (CHF 1,5 milliard d'investissements) montre que :

- le périmètre de l'Aéroport ne bouge pas ;
- de nouveaux cheminements sur la piste sont prévus pour avoir un rendement maximal en évacuant les avions sur des voies multiples et vers les hangars ;
- des infrastructures supplémentaires vont être créées dans cet espace pour un montant d'investissement de CHF 1,5 milliard ;
- 2 secteurs ont été identifiés pour ce développement soit le secteur Nord pour l'aviation générale (jets privés, hélicoptères, etc.) et le secteur Sud pour l'aviation de ligne et les charters ;
- la zone ouest pour le stationnement des avions de ligne et pour l'aviation générale va être réorganisée pour la rendre plus efficiente avec la construction d'une nouvelle aile dans la prolongation du terminal et la reconstruction du bâtiment technique Pré-Bois existant ;

- les satellites vont être rénovés et leur capacité augmentée ;
- des nouvelles salles d'embarquement et des nouveaux parkings pour les avions vont être créés ;
- création d'un pôle cohérent pour l'aviation générale ;
- création d'une nouvelle caserne pour le SSA.

Ces développements aéroportuaires auront un impact au niveau du développement territorial. Le bruit aéroportuaire occasionné, réduira les endroits susceptibles de recevoir du logement. De nouvelles communes comme Aire-la-Ville, Cartigny, Avusy, Chancy, Avully, Bernex, Russin, Dardagny vont être soumises aux mêmes problèmes de planification que Vernier : gel des constructions de logements, surcoût imposé (les valeurs limites en DS 4 pouvant être dépassées, des mesures architecturales sévères sont demandées), dévalorisation des biens immobiliers (le bruit des avions réduit les loyers d'environ 1% par décibel, selon des études), dévalorisation des zones d'activités (dépôts plutôt qu'activités vu la hauteur des bâtiments réduite du fait du plafond aérien).

Ces développements vont également péjorer la qualité de l'air (NO<sub>2</sub>) autour de l'Aéroport. Les valeurs limites d'émission des particules fines seront dépassées.

Le Conseil administratif a adressé une lettre au Canton afin de l'informer de sa position face aux impacts précités. Il souhaite que le principe de précaution soit activé dans le cadre de la planification PSIA. Dès lors, il demande qu'une évaluation des impacts sur la santé soit menée, et qu'un débat ait lieu de manière à ce que la pesée d'intérêts prenne en compte non seulement le développement économique, mais également la protection de l'environnement et de la santé. Le cas échéant, une limitation du trafic aérien devra être mise en place pour ne pas détériorer davantage la santé des populations et des mesures concrètes programmées de manière à éviter une saturation totale des réseaux d'accès. Il souhaite que les communes, y compris françaises, concernées soient intégrées comme des partenaires du projet et qu'une plus grande transparence soit appliquée au processus d'établissement. Enfin, il se réserve le droit de faire opposition voire recours à la fiche PSIA, ainsi qu'aux futurs développements d'infrastructures.

M. ROCHAT explique que la mobilisation des communes est forte. Vernier est membre de l'association transfrontalière des communes riveraines de l'Aéroport (ATCR). Le Canton est entré en matière pour mener conjointement une étude d'impact des nuisances aéroportuaires sur la santé publique des riverains de l'Aéroport. Elle devrait démarrer en juin, elle sera financée à parts égales par le Canton et l'ATCR et les résultats seront versés à l'enquête publique.

Une commissaire (UDC) remercie le Conseiller administratif pour toutes ces précisions qui répondent par ailleurs à la première invite de la motion déposée par son groupe. Elle rappelle qu'à Zurich, les communes ont été écoutées et souhaite savoir si des discussions ont déjà eu lieu au sujet de compensations éventuelles.

M. ROCHAT explique que des communes comme Versoix, Genthod, Collex-Bossy commencent à prendre des positions au sujet du développement de l'Aéroport, que plusieurs résolutions ont été votées dans des conseils municipaux demandant au Grand Conseil de créer un fonds pour indemniser les propriétaires impactés par le bruit aéroportuaire et que les communes sont en train de se mobiliser. Il relève que la position de la commune du Grand-Saconnex reste un mystère et que cette commune ne se mobilise pas beaucoup. Il signale que la problématique des compensations n'a pas été évoquée par le Conseil administratif. Il estime que la compensation est une manière de mettre la poussière sous le tapis alors qu'il préfère enlever la poussière. Il indique que M. HODGERS, Conseiller d'État, a négocié pour que la perte des zones à bâtir liées au développement du PSIA soit compensée par l'Aéroport, qui paierait la construction de 1'700 logements ailleurs.

A la question d'un commissaire (PS) M. ROCHAT répond que les courbes de bruit tiennent compte des progrès technologiques.

Un autre commissaire (PS) fait remarquer que la fiche PSIA aura la même valeur que le Plan directeur cantonal. Il souhaite savoir si des recherches au niveau juridique ont déjà été entreprises au sujet des recours possibles. M. ROCHAT répond que le Conseil administratif n'a pas encore mené une analyse juridique pointue pour savoir exactement ce qui peut être envisagé ou pour connaître la meilleure stratégie juridique.

Un autre commissaire (PS) demande si la problématique liée à la mobilité autour de l'Aéroport sera intégrée dans le Plan directeur cantonal. En effet, une fois que le PSIA sera adopté, les infrastructures routières et transports publics seront, indirectement, acceptées. Dès lors, il s'inquiète des coûts connexes de ces

infrastructures pour le Canton et les communes. M. ROCHAT relève que la DGT est pour l'instant absente des séances de consultation sur la fiche PSIA.

M. ROCHAT répond par l'affirmative à la question d'une commissaire (PLR) qui demande si ces éléments devront être pris dans Plan directeur communal.

Un commissaire (MCG) fait remarquer que la piste de l'Aéroport de Genève est petite et que les avions sont obligés de faire tourner leurs moteurs à fond pour pouvoir décoller, ce qui engendre de fortes nuisances sonores. Il ajoute que des avions viennent également à Genève se fournir en kérosène pour repartir à vide et que l'Aéroport de Genève est l'aéroport le moins cher de Suisse au niveau du carburant et des taxes d'atterrissage. Il relève que les avions pour le fret sont également nombreux. Il estime que les taxes doivent être augmentées et que les avions concernant le fret doivent être déplacés vers les aéroports de Payerne ou Sion. M. ROCHAT explique les taxes sont fixées par l'OFAC après négociation avec les aéroports. La question du montant des taxes a été abordée depuis longtemps. Face à la concurrence, l'Aéroport souhaite le minimum de taxes possible et toutes les velléités pour faire augmenter ces taxes ont été balayées.

Les commissaires remercient le Conseiller administratif pour toutes ses explications et décident à l'unanimité d'établir un rapport d'information.

*Annexes : lettre du Conseil administratif et présentation Power Point du 28 avril 2015*

**Secrétariat général**

T +41 (0)22 306 06 10  
F +41 (0)22 306 06 11  
secretariat-general@vernier.ch

YRO / gha / 656.2



DALE – Office de l'urbanisme  
Service du plan directeur cantonal  
Monsieur Vassilis VENIZELOS  
Case postale 224  
1211 Genève 8

Vernier, le 10 avril 2015

Concerne : Fiche PSIA – Prise de position de la Ville de Vernier

Monsieur,

Les séances d'information aux communes des 12 janvier et 2 mars 2015 lors desquelles ont été développées les prévisions du trafic aérien à l'horizon 2030, conduisent la Ville de Vernier à prendre fermement position afin de garantir la qualité de vie et la santé de sa population.

## 1. Données de base fournies par le canton de Genève et l'OFAC

### 1.1 Nombre de mouvements

La fiche PSIA est basée sur une prévision de trafic à l'horizon 2030 de 235'000 mouvements/an. En 2013, le nombre de mouvements a été de 188'800.

La prévision d'augmentation s'élève donc + 46'200 mouvements/an, soit + 126,6 mouvements/jour représentant une moyenne de + 7 mouvements/heure (sur une moyenne de 18 heures d'ouverture de l'aéroport). Le nombre moyen de mouvements/jour sera ainsi porté à 645, soit un mouvement toutes les 90 secondes.

### 1.2 Nombre de passagers

A l'horizon 2030, le nombre de passagers prévu est de 25 millions. En 2014, le nombre était de 15 millions.

## 2. Les impacts de cette croissance

Les impacts négatifs de cette croissance sont de divers ordres :

- ▀ impacts sur la santé des populations, par l'augmentation du bruit et de la pollution (NOx et PM10), tant des avions que du trafic induit par les passagers se rendant à l'aéroport,

- impacts sur l'aménagement du territoire (zones inconstructibles),
- impacts sur la dévalorisation des terrains soumis aux nuisances sonores, tant pour les propriétaires privés que pour les collectivités publiques,
- impacts en termes de saturation des réseaux routiers d'accès à l'aéroport, induit par les passagers se rendant à l'aéroport.

## 2.1. Impacts sur la santé des populations

Les impacts du bruit et de la pollution sur la santé sont largement documentés dans la littérature scientifique. Les impacts spécifiques liés aux activités aéroportuaires ont également fait l'objet de nombreuses études à travers le monde.

En l'état, nous manquons toutefois de données chiffrées et localisées spécifiquement sur l'aéroport de Genève. L'évaluation de l'impact sur la santé qui va être prochainement engagée permettra de documenter objectivement l'impact sur la santé des populations riveraines, tant en termes du nombre de personnes concernées que de la nature et de la gravité des atteintes.

En l'absence de données chiffrées précises, on peut néanmoins relever que :

- Les courbes de bruit pour les VLI et VP pour le DS II (secteurs prioritairement affectés au logement) sont très largement étendues par rapport à la situation de 2009. Plusieurs centaines d'hectares supplémentaires se trouvent dans les zones soumises au bruit. Cette situation concerne principalement :
  - des communes qui jusqu'à présent étaient en dehors de ces courbes : Aire-la-Ville, Cartigny, Avully, Avusy, Chancy, Bernex, Russin, Dardagny.
  - des communes déjà impactées aujourd'hui, c'est-à-dire se trouvant à l'intérieur des courbes de bruit et pour qui le territoire impacté sera étendu et les charges sonores plus importantes: Vernier, Meyrin, Grand-Saconnex, Pregny-Chambésy, Genthod, Versoix, Bellevue, Collex-Bossy, Mies, Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns, Ornex.

Par ailleurs, l'augmentation du nombre de passagers (+ 10 millions) se traduira également par un trafic induit sur le réseau routier et donc par une aggravation des conditions de bruit et de pollution dans les quartiers avoisinants.

Les seuils (valeurs limites) de l'OPB ont été fixés sur la base d'études scientifiques afin de protéger la santé des populations. Ces valeurs sont largement dépassées et on constate une aggravation de la situation. Des territoires aujourd'hui relativement préservés des nuisances seront fortement impactés. Les projections font fi de la volonté du législateur de ne pas exposer les populations à des nuisances qui peuvent avoir des conséquences dommageables pour leur bien-être.

De nombreuses études suisses, françaises et étrangères abordent les effets du bruit sur la santé humaine<sup>1</sup>. Bien que celles-ci traitent plus spécifiquement du bruit routier, l'influence du bruit sur la santé psychique (gêne, stress, nervosité, tension, etc.) et physique (lésions auditives, troubles du sommeil, problèmes cardiovasculaires) est clairement établie.

S'agissant de santé publique, l'application du principe de précaution doit prévaloir : si des preuves irréfutables n'ont peut-être pas été fournies, il y a néanmoins de fortes présomptions que l'exposition au bruit provoque des problèmes de santé. Les études publiées mentionnent des « risques sérieux de stress

<sup>1</sup> Par exemple : Watkiss et al. (2000). *Informing transport health impact assesment in London*. NHS Executive London. Müller-Wenk. R. (2002). *Imputation au trafic routier des atteintes à la santé dues au bruit*. Cahier de l'environnement n° 339. Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, Berne. Stansfeld S. et al. (2000) *Noise and health in the urban environment*. Rev. Environmental Health, Vol 15 81-2) : 43-82

chronique et/ou de maladie cardiovasculaire », des « excès de risque d'infarctus du myocarde associé au bruit du trafic ».

L'application du principe de précaution revêt une importance primordiale au point qu'à l'occasion de la révision totale de la constitution fédérale en 1998, il a été inscrit expressément à l'art. 74, al. 2 Cst dans la forme sous laquelle il était en vigueur dans le droit environnemental. En effet le principe de précaution est un des trois piliers de la LPE (1. Obligation d'empêcher les atteintes nuisibles ou incommodes ou d'y remédier ; 2. Principe de causalité ; 3. Principe de précaution). Le législateur a ainsi fixé dès l'article premier (But) : « Les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodes seront réduites à titre préventif et assez tôt ». Des mesures de précaution sont ainsi exigées (art. 11, al. 2, LPE) afin de réduire le bruit même en dessous des VLI.

Ainsi l'extension des zones soumises à de fortes nuisances en termes de bruit ne respecte pas diverses exigences légales tant fédérales que cantonales :

- La loi fédérale sur la protection de l'environnement qui fixe des seuils qui ont été déterminés pour préserver la santé des populations et l'environnement ;
- La Constitution fédérale, notamment dans le principe de précaution ;
- L'article 19 de la Constitution genevoise : « Toute personne a droit de vivre dans un environnement sain » ;
- L'article 4 al. 1 de la loi genevoise sur la santé : « l'Etat et les communes tiennent compte de la santé dans la définition et la réalisation de leurs tâches et soutiennent l'aménagement de conditions de vie favorables à la santé. » ;
- L'article 22 de la loi genevoise sur la santé : « l'Etat encourage les mesures destinées à prévenir les atteintes à la santé dues à l'environnement naturel et bâti, et soutient les actions visant à maintenir ou rétablir un environnement propice à la santé. ».

## 2.2 Impacts pour les collectivités publiques

L'extension des zones de bruit va rendre inconstructibles de larges pans du territoire. Pour toutes les communes citées précédemment, la création de nouvelles zones à bâtir résidentielles va devenir pratiquement impossible, du fait de l'extension de la courbe des valeurs de planification (VP) pour le DS II.

Ces restrictions impactent directement les collectivités publiques :

- Par le gel des constructions et donc la limitation de toute possibilité de développement. Rappelons que du fait de la décohabitation, une commune qui ne construit pas de logements, voit progressivement sa population décroître. Cette diminution de population constitue une menace pour la vitalité des villages (fermeture de classes scolaires, disparition des commerces, etc.).
- Par les surcoûts imposés aux constructions (la construction d'une école ou d'une crèche par exemple, sera beaucoup plus coûteuse du fait des mesures constructives nécessaires pour respecter les VLI).
- Par la dévalorisation des biens immobiliers (terrains et bâtiments). Des études ont montré que le bruit des avions réduisait les loyers d'environ 1% par décibel. Cette dévalorisation a pour conséquences que du point de vue résidentiel, ce sont principalement des populations à faibles revenus qui vont s'installer dans ces secteurs, accentuant ainsi une ségrégation socio-économique des populations résidentes dans l'agglomération. On constate encore que les zones d'activités sont également dévalorisées par le bruit. Malgré la proximité de l'aéroport qui pourrait constituer un atout en termes d'attractivité, ce sont surtout des dépôts et des activités à faible valeur ajoutée qui sont présentes dans les zones d'activités proches de l'aéroport. Ainsi, le nombre d'emplois à l'hectare (terrains construits) est de 162 emplois/ha pour la zone industrielle de La Praille-Acacias, de 124 emplois/ha

pour la zone industrielle de Plan-les-Ouates, de 68.5 emplois/ha pour la zone industrielle de Meyrin-Satigny et seulement de 36.5 emplois/ha pour la zone industrielle des Batailles (communes de Vernier et de Meyrin), pourtant la plus proche de l'aéroport.

Par ailleurs, le trafic individuel motorisé induit par la croissance de l'aéroport aura également des impacts sur la saturation du réseau routier, ce qui contribue à dévaloriser l'attractivité des communes riveraines.

### 2.3 Impacts pour les propriétaires privés

Les propriétaires privés sont directement touchés par l'exposition de leurs biens au bruit des avions :

- une moindre valeur locative des biens immobiliers,
- dans certains cas, une impossibilité à développer des projets.

## 3. Conclusions provisoires

Compte tenu des éléments exposés ci-avant, la Ville de Vernier demande :

- Que le principe de précaution inscrit dans la Constitution fédérale soit pris en compte dès à présent et pour toute la suite du processus d'établissement de la fiche PSIA.
- Que l'évaluation des impacts sur la santé soit menée à son terme avant toute décision concernant la fiche PSIA.
- Que, sur la base de l'évaluation des impacts sur la santé, un large débat public soit organisé de manière à ce que la pesée d'intérêts entre développement économique, protection de l'environnement et santé des populations résulte d'un débat démocratique et non d'une approche technique excluant la population.
- Que la croissance des mouvements d'avions ne soit considérée ni comme un objectif, ni comme une fatalité et que, le cas échéant, une limitation de la croissance du trafic aérien soit mise en place pour ne pas détériorer encore davantage la santé des populations des communes riveraines.
- Que l'accessibilité multimodale de la plateforme soit étudiée de manière approfondie et que des mesures concrètes soient programmées par le canton et l'aéroport de manière à éviter une saturation totale des réseaux d'accès.
- Que l'aéroport soit considéré comme une ICFF (installation commerciale à forte fréquentation) au sens de la fiche A09 du plan directeur cantonal. A ce titre, les projets d'agrandissement doivent être soumis à une évaluation environnementale stratégique (EES). Cette évaluation doit être coordonnée avec la fiche PSIA.
- Que les communes soient intégrées comme partenaires du projet, car elles seront directement impactées par les décisions. Les informations fournies à ce jour sont très lacunaires et ne permettent pas une appréciation correcte des impacts de l'augmentation du trafic.

Enfin, nous nous réitérons nos demandes relatives au processus d'établissement de la fiche PSIA :

- Une meilleure intégration des communes françaises dans l'organisation du projet. En effet, considérant les efforts qui sont déployés pour construire une agglomération transfrontalière, l'exclusion d'une partie des partenaires n'est pas admissible.
- Une plus grande transparence dans le processus d'établissement du protocole de coordination, notamment au travers d'une publication des cahiers des charges, des critères de sélection et de choix des mandataires.

La Ville de Vernier se réserve la possibilité de faire opposition, voire recours à la fiche PSIA ainsi qu'aux futurs développements d'infrastructures nécessaires à sa mise en œuvre si les demandes exprimées ci-avant ne sont pas prises en compte.

Vous remerciant par avance de la suite favorable que vous voudrez bien donner aux demandes de la Ville de Vernier, je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de ma considération distinguée.

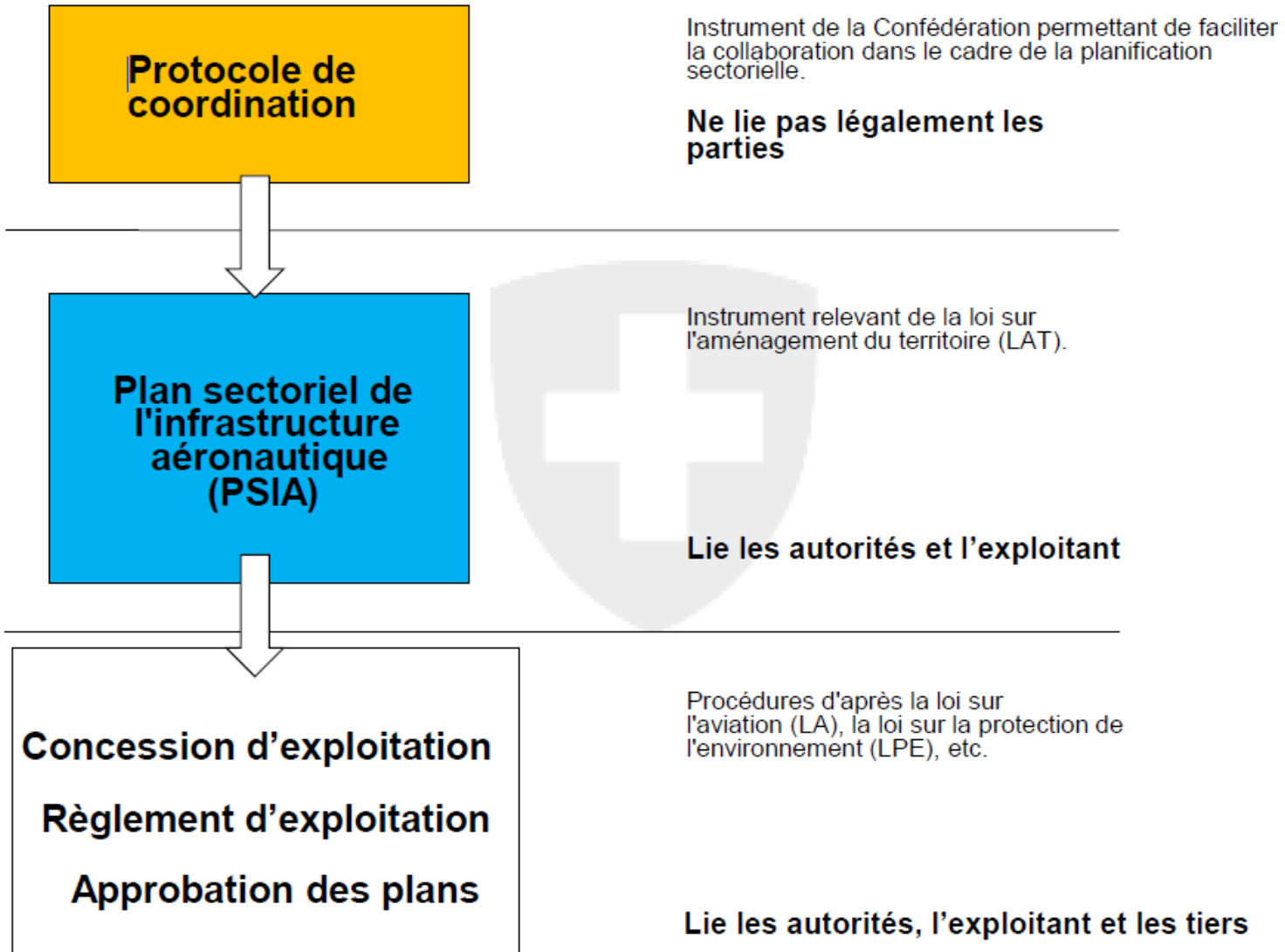


Yvan ROCHAT  
Conseiller administratif





# Articulation PSIA

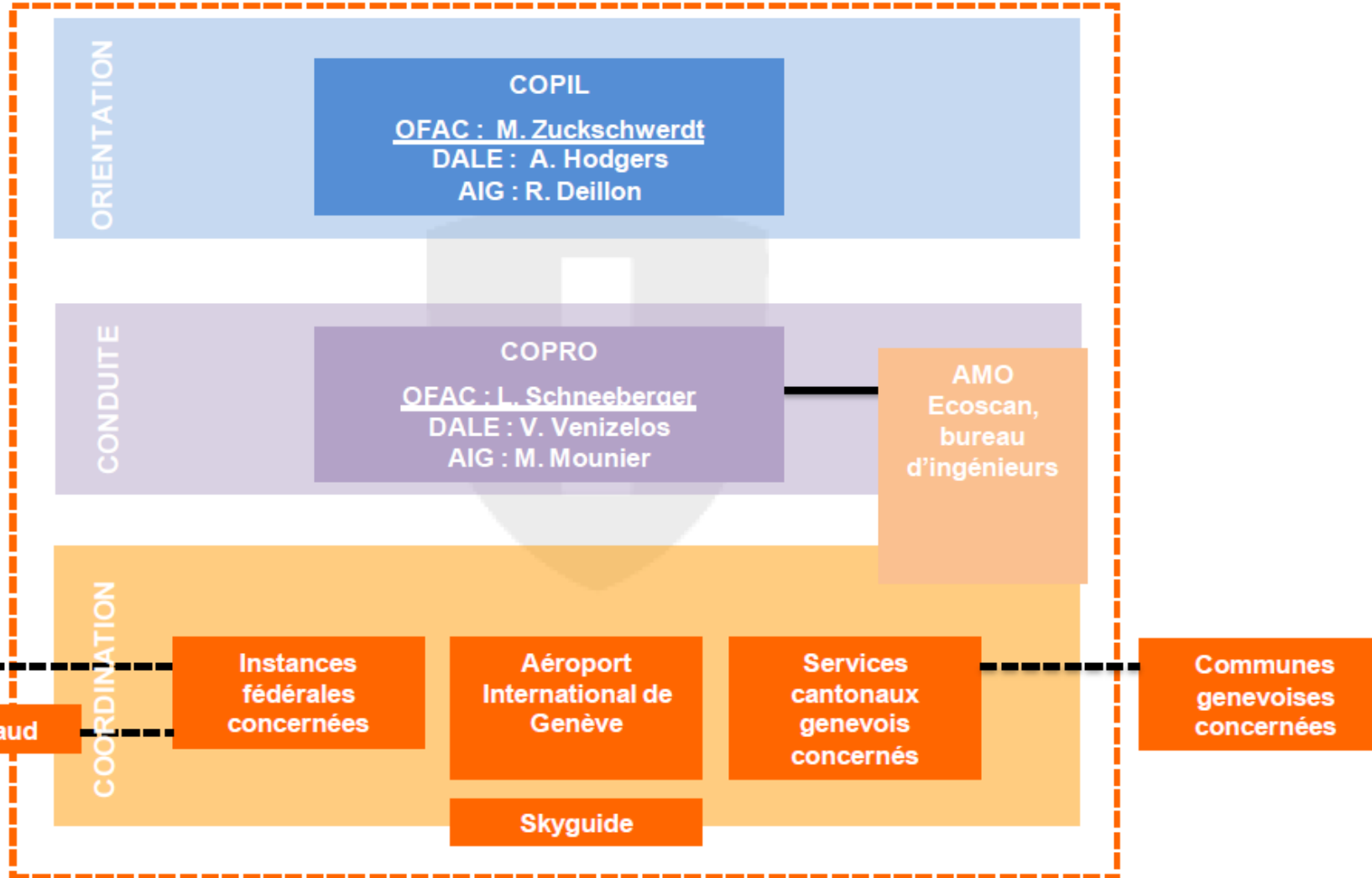


# Partenaires PSIA

Participent aux discussions de coordination et élaborent le protocole de coordination:

- Instances de la Confédération concernées
  - OFAC, conduite du processus
  - *Autres offices selon les besoins*
- Services du canton de Genève concernés
  - Office de l'urbanisme, représentant du canton
  - *Autres offices selon les besoins*
- Divisions de l'AIG concernées
  - Environnement et Affaires juridiques / Direction Infrastructure et
  - Planification, représentants de l'AIG
  - *Autres divisions selon les besoins*
- Services du canton de Vaud concernés
- Skyguide

# Organisation du projet



# Planning intentionnel

Mars 2013

Séances de coordination:  
discussions sur toutes  
les thématiques

Version définitive du  
protocole de coordination

Juin 2015

Processus de coordination

Procédure d'adoption de la fiche PSIA

**Juillet 2015**

Projet de fiche PSIA

1<sup>ère</sup> consultation des  
offices fédéraux

Projet de fiche PSIA

**Mars-mai 2016**

Information/participation  
de la population

Consultation du canton

Projet de fiche PSIA

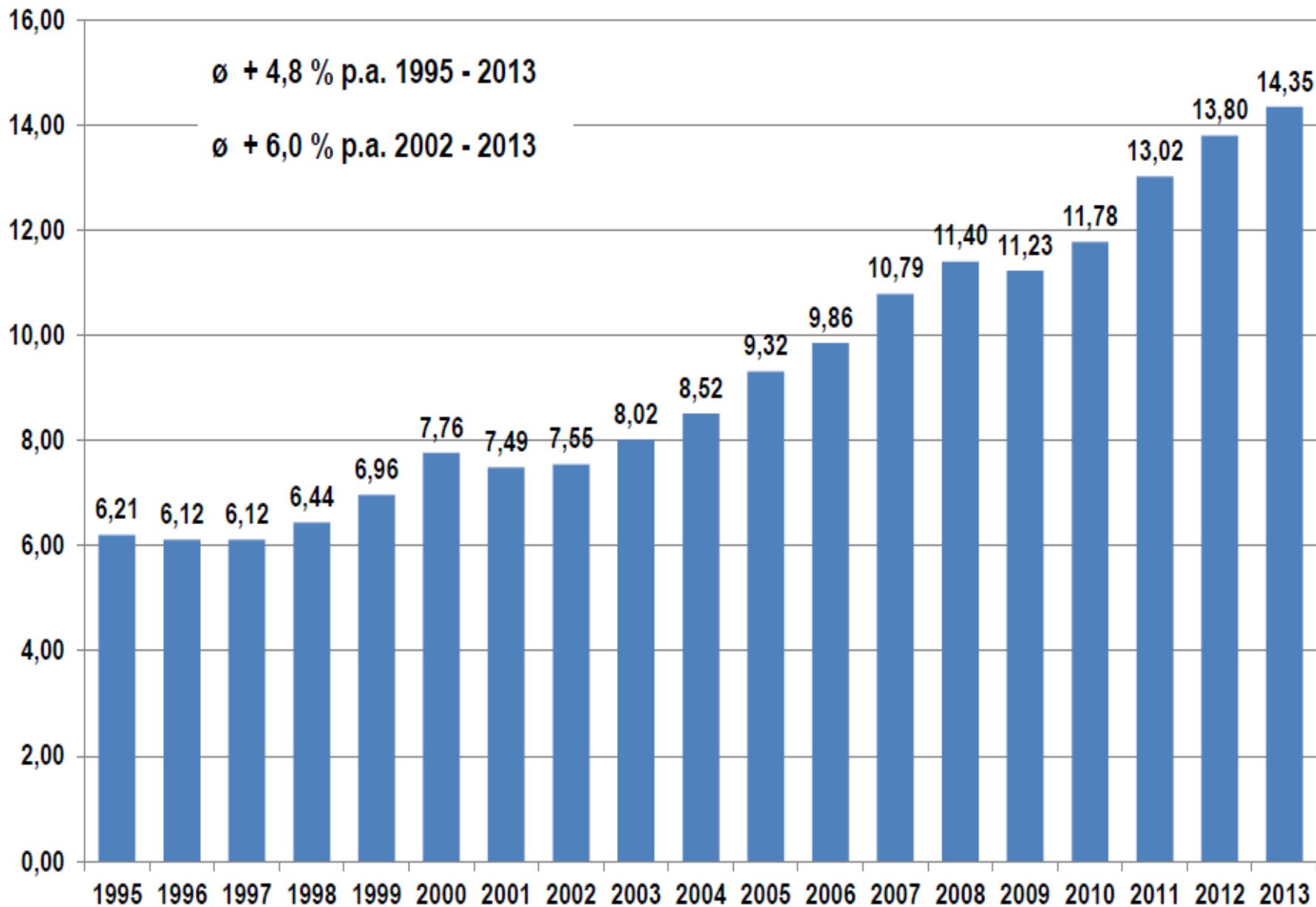
2<sup>ème</sup> consultation des  
offices fédéraux

Version finale fiche PSIA

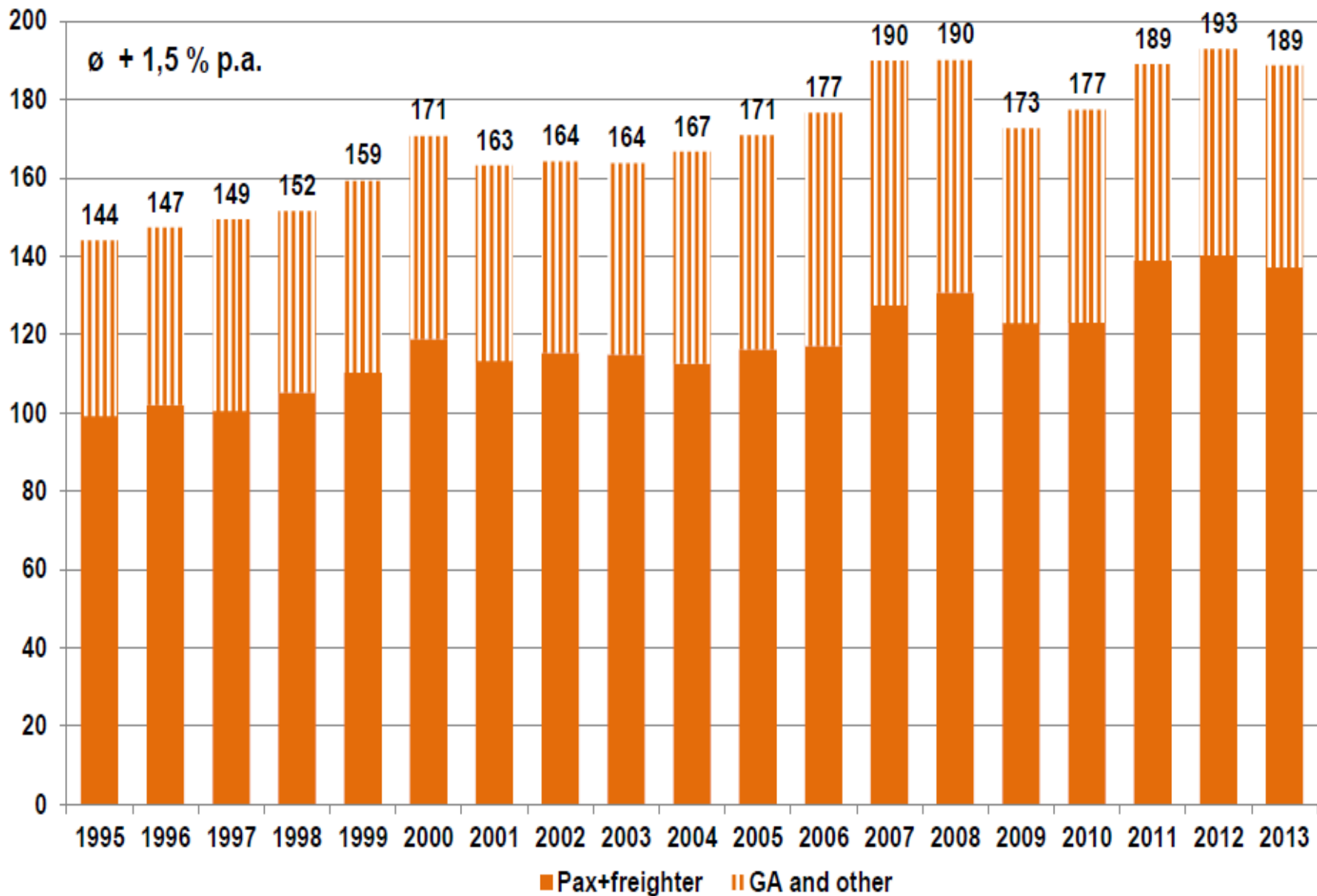
**Décembre 2016**

Adoption par le Conseil  
fédéral

Passagers (en millions)



Mouvements (en milliers)







## Prévisions de trafic 2030 retenues dans le PSIA

Trafic 2030	Intraplan	PSIA
Trafic ligne et charter	191'600	190'000
Autres mouvements	56'400	45'000
<b>Total</b>	<b>248'000</b>	<b>235'000</b>



Pour le processus de coordination PSIA, les partenaires au processus de coordination retiennent 235'000 mouvements (190'000 trafic ligne et charter et 45'000 autres mouvements) à l'horizon 2030.

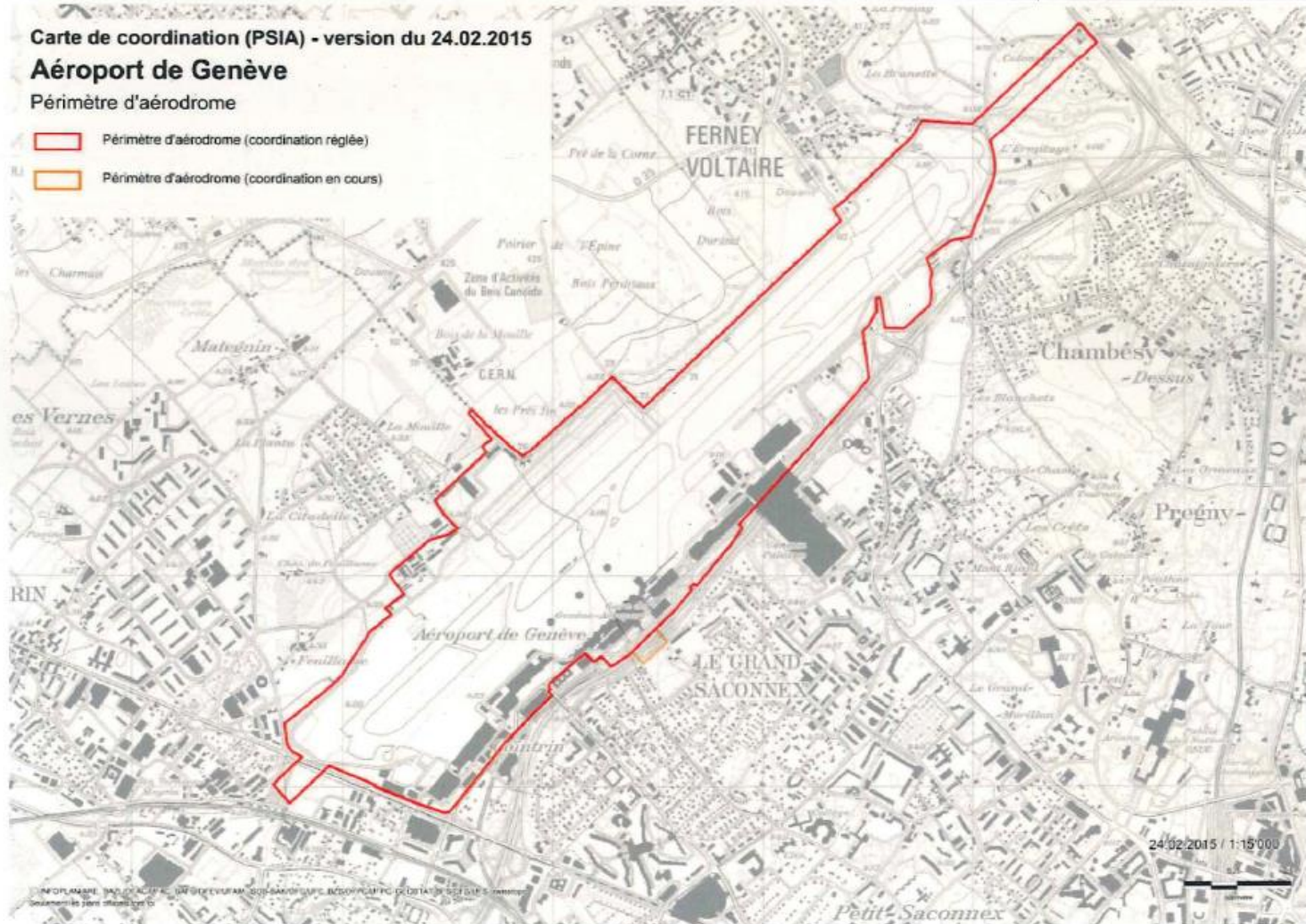
# Périmètre d'aérodrome

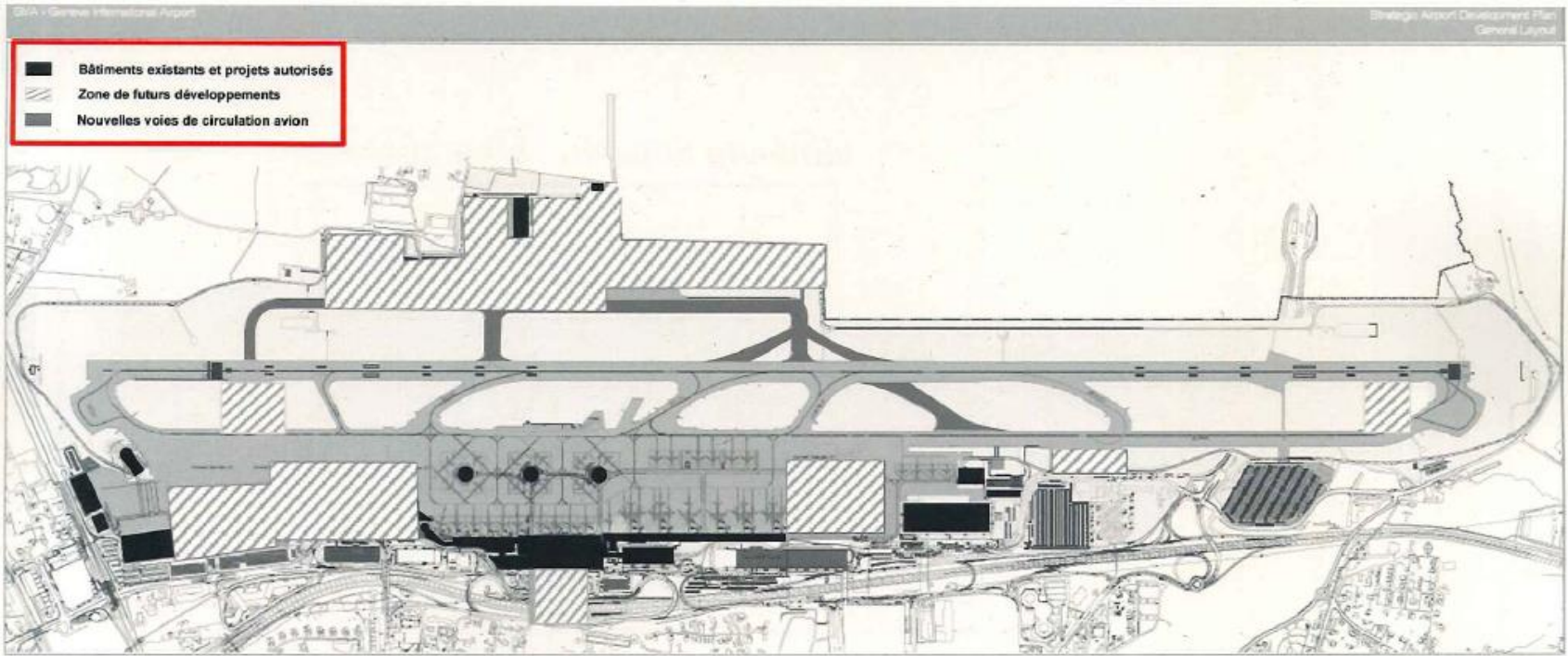
Carte de coordination (PSIA) - version du 24.02.2015

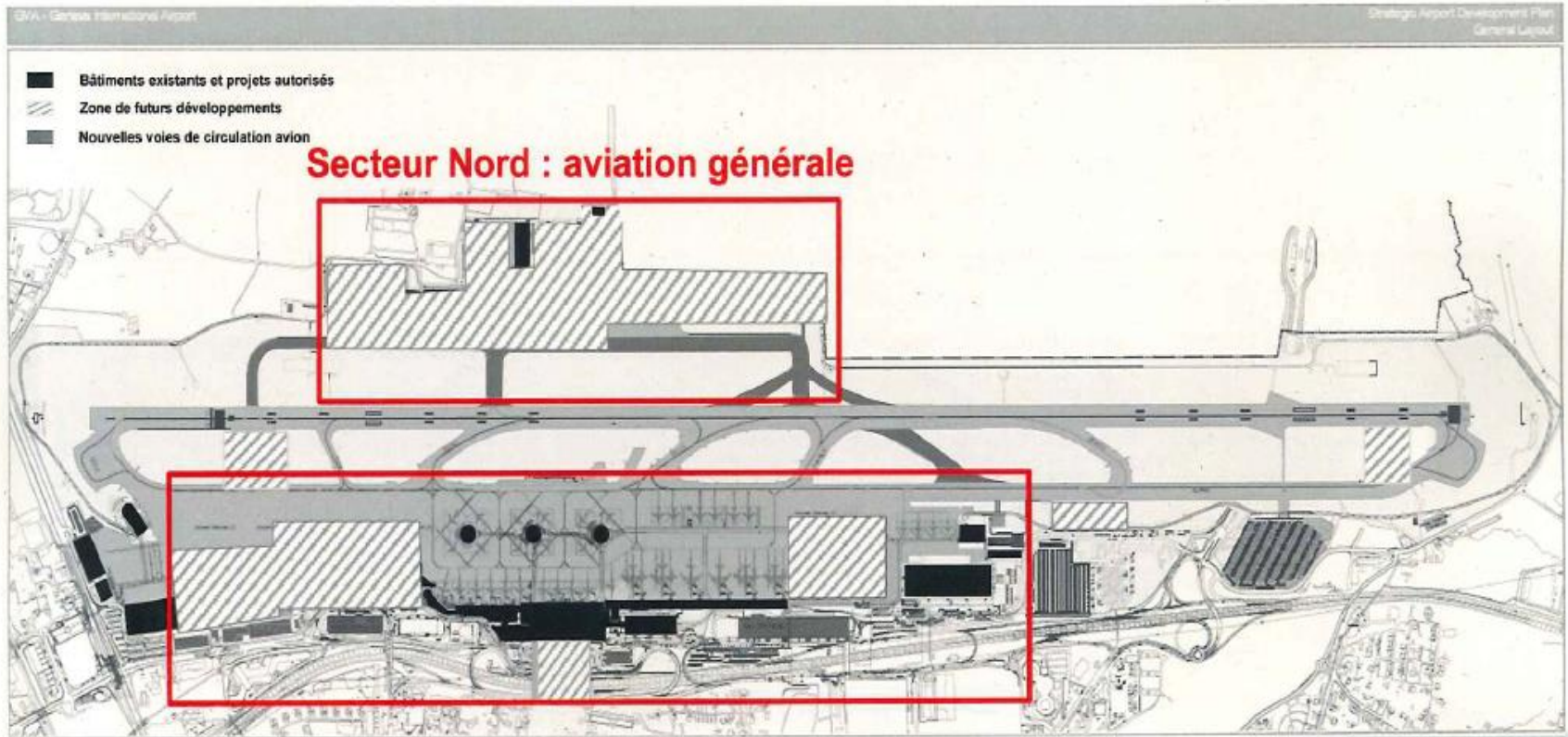
## Aéroport de Genève

Périmètre d'aérodrome

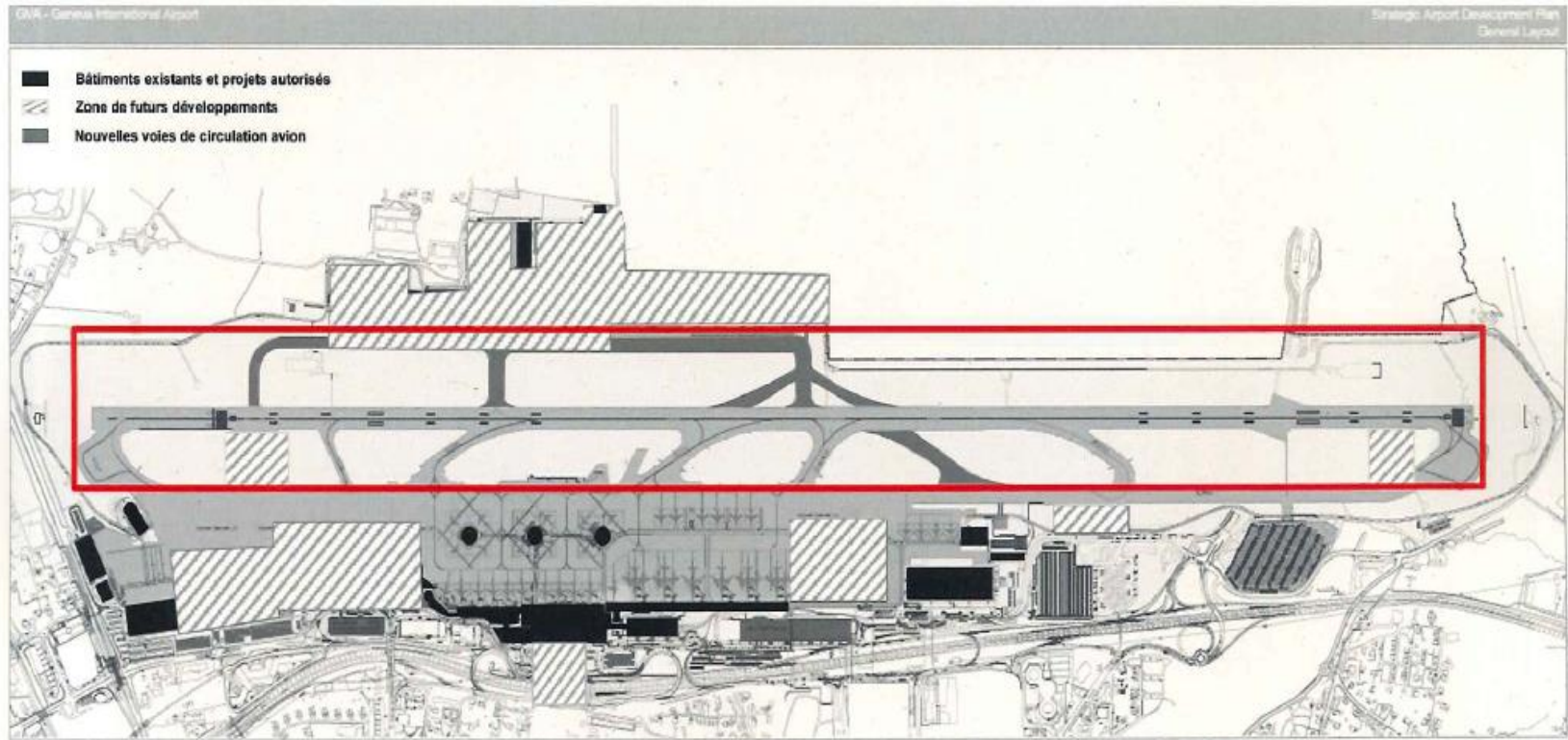
-  Périmètre d'aérodrome (coordination réglée)
-  Périmètre d'aérodrome (coordination en cours)



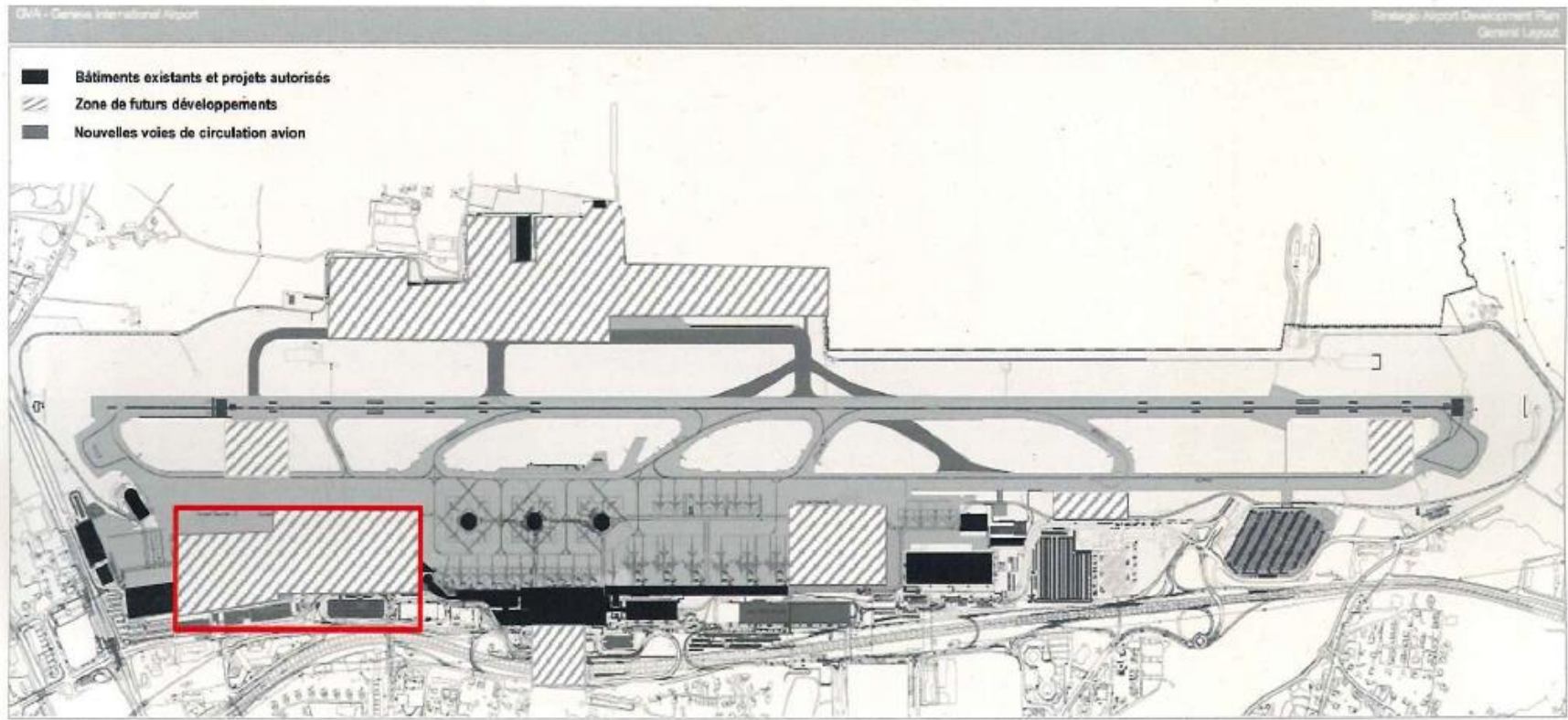




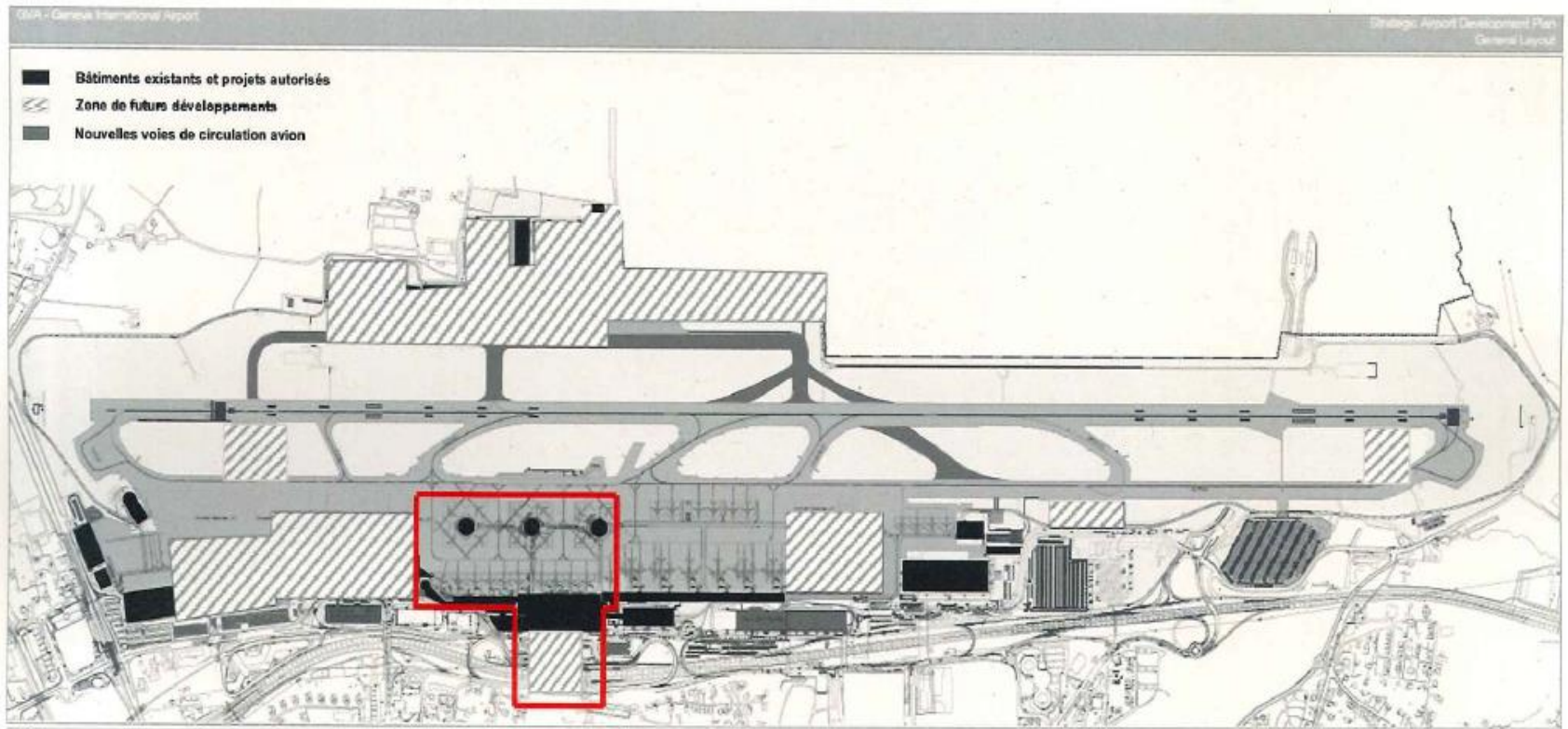
**Secteur Sud : principalement aviation ligne et charter**



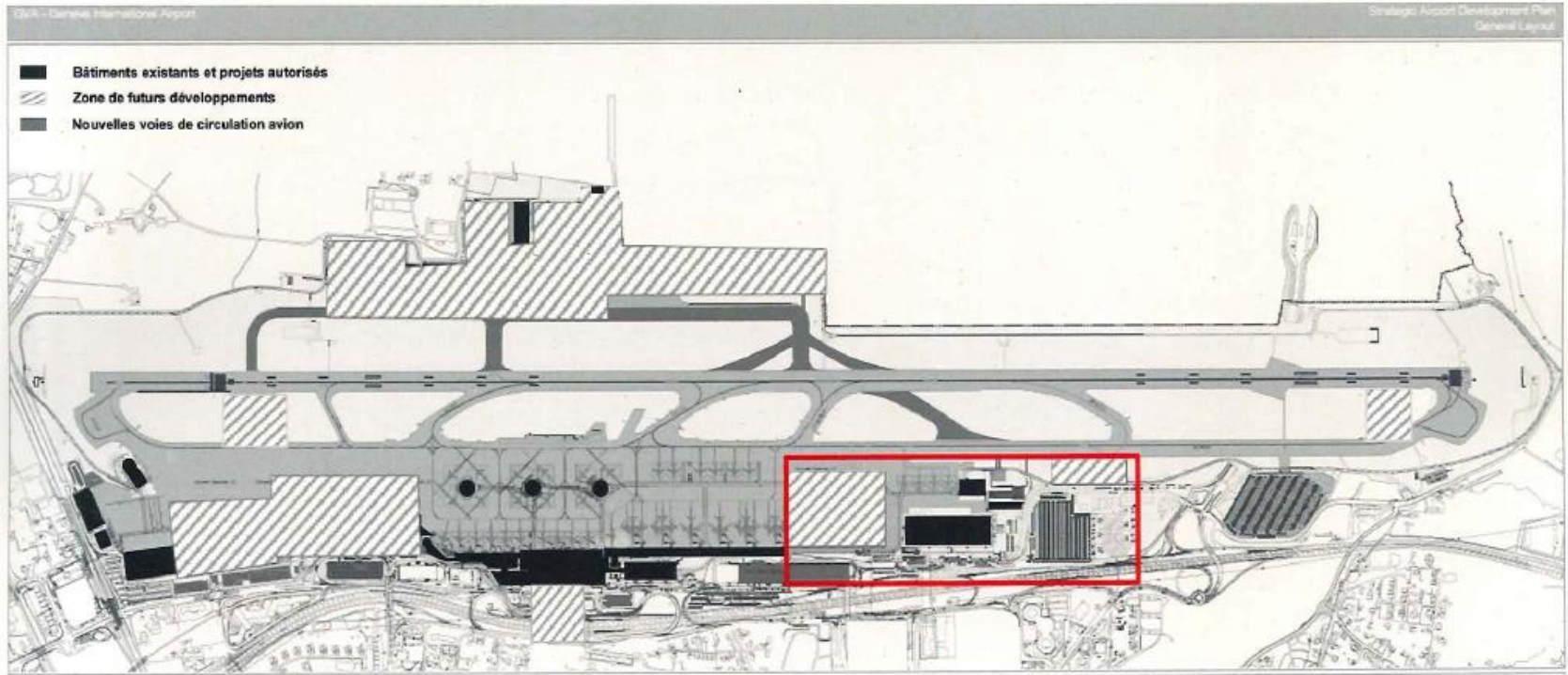
- aménagement de nouvelles sorties de pistes
- réalisation de voies multiples pour l'alignement des avions en début de pistes
- création d'une voie d'accès au seuil de piste 05
- réalisation d'un réseau de canalisations et de bassins de rétention pour les eaux du bassin versant du Vengeron et du Nant d'Avanchet



- réorganisation de la zone Ouest pour le stationnement d'avions de ligne /charter ainsi que pour de l'aviation générale
- construction d'une nouvelle aile dans la prolongation de la partie ouest du Terminal T1
- reconstruction du bâtiment technique Pré-Bois existant

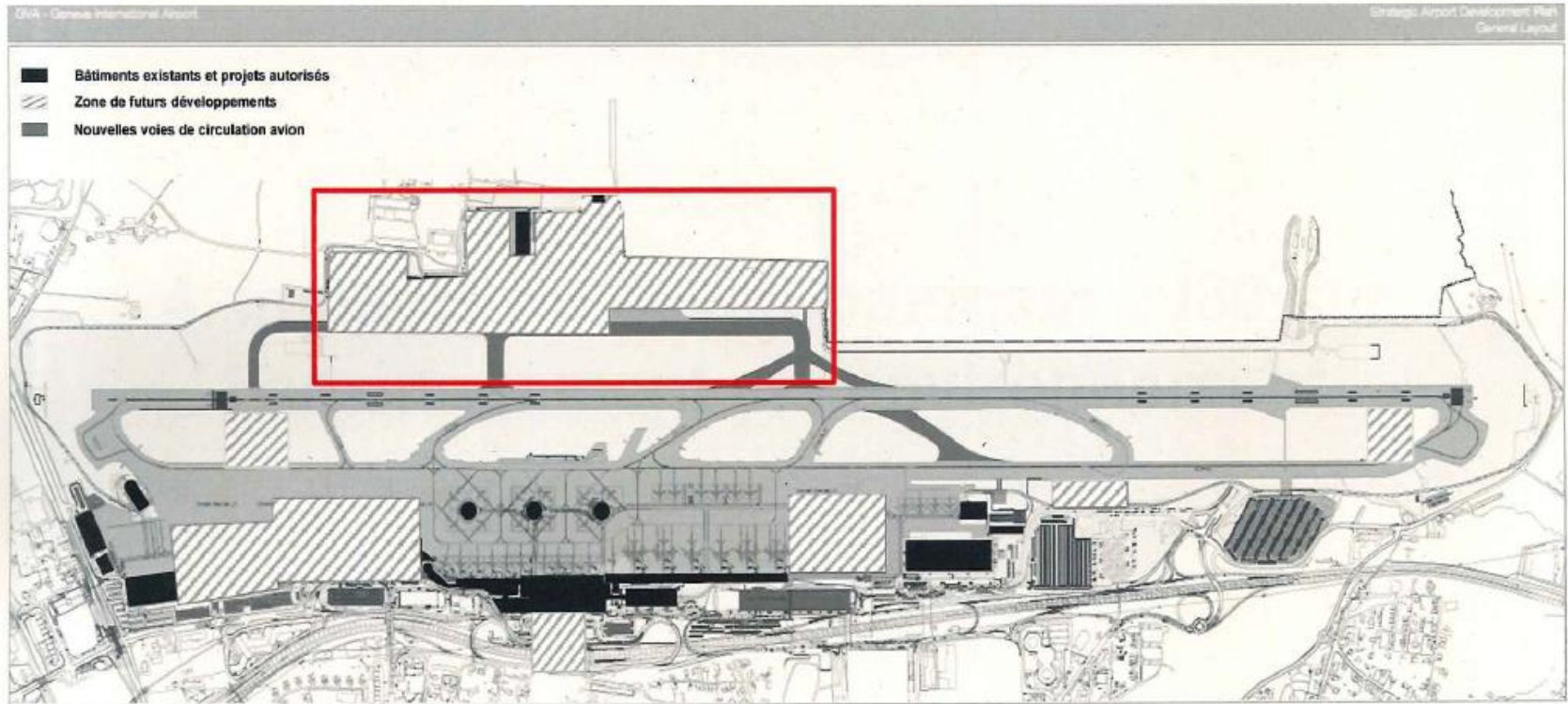


- rénovation et augmentation de la capacité des satellites 20, 30 et 40
- aménagement de nouvelles positions et salles d'embarquement à l'ouest du satellite 20
- réalisation du projet « Cointrin Vision »



- aménagement de positions supplémentaires pour les avions de ligne et charter
- construction de nouvelles infrastructures pour le traitement des passagers et des bagages
- relocalisation de certaines installations techniques
- déplacement de la chaufferie
- interconnexion avec le réseau GENILAC

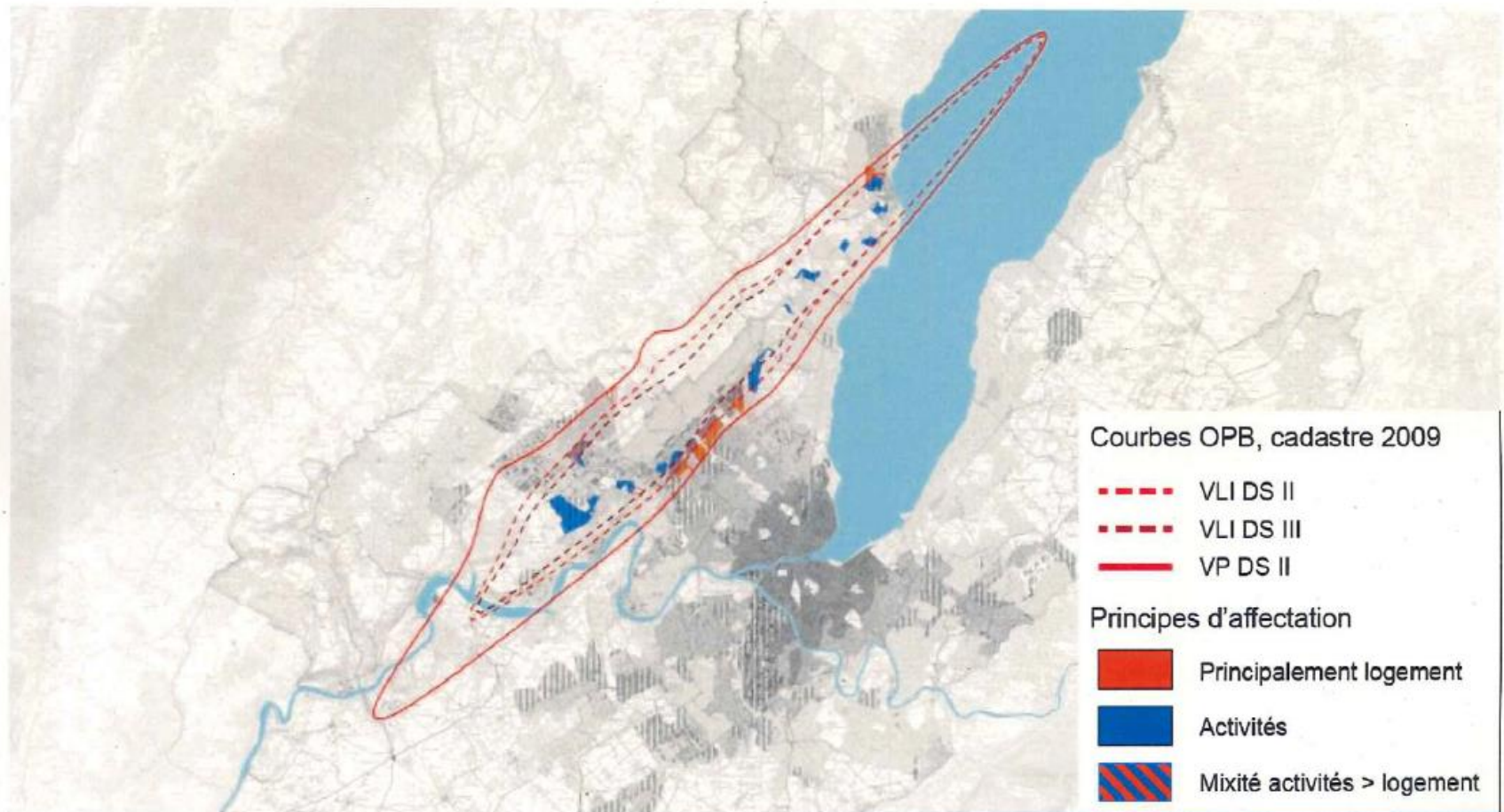




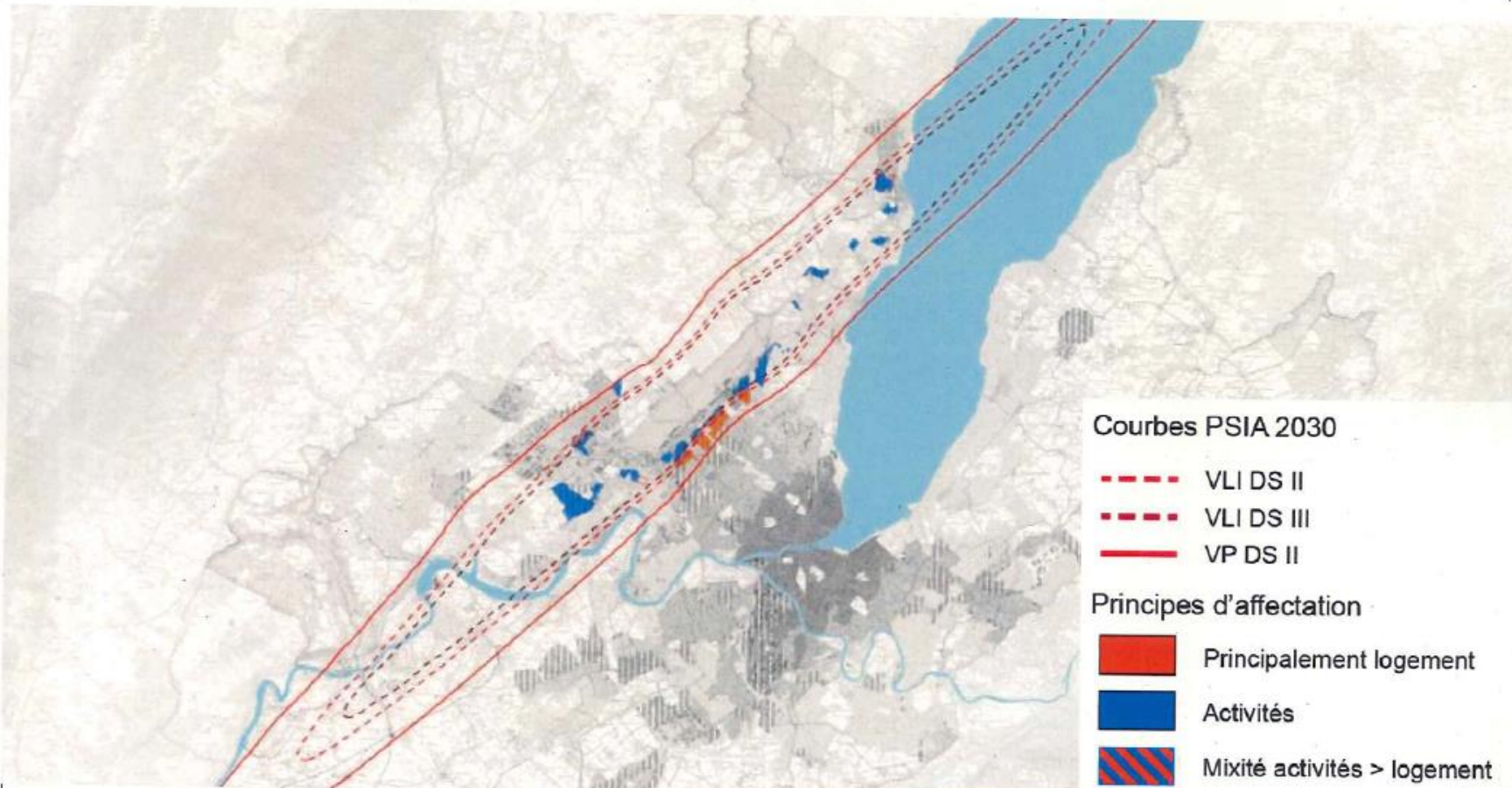
- création de positions et construction de hangars pour l'aviation générale
- création d'infrastructures pour le traitement des passagers de l'aviation générale
- création d'emplacements et de hangars pour les installations et le matériel techniques
- création d'une nouvelle caserne pour le SSA
- réalisation du bassin de rétention pour les eaux du versant du Nant d'Avanchet



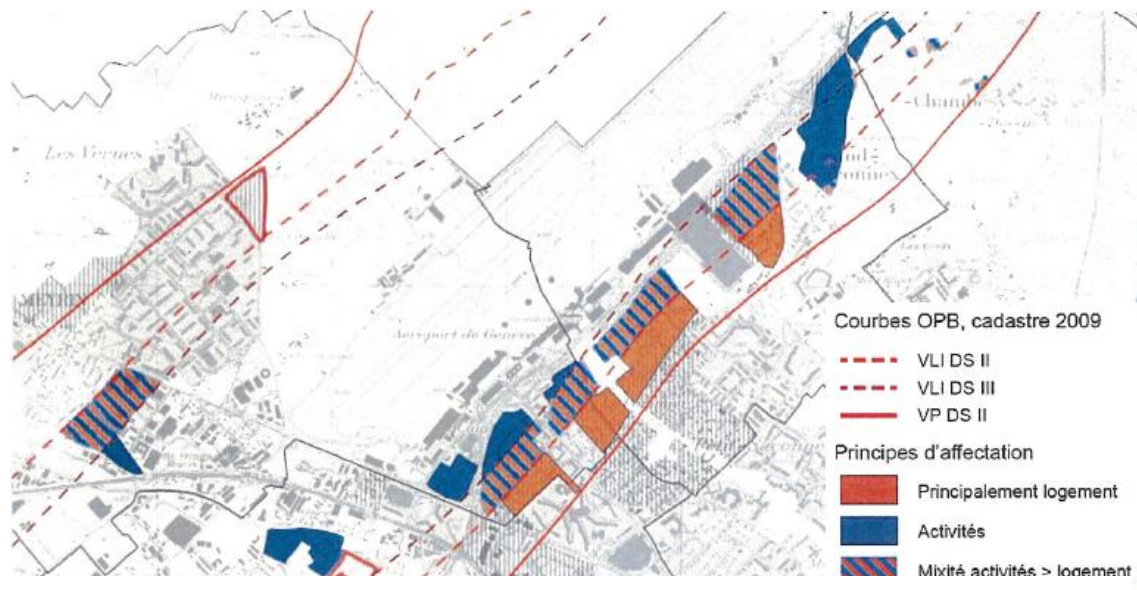
# 4.1 Exposition au bruit : cadastre 2009



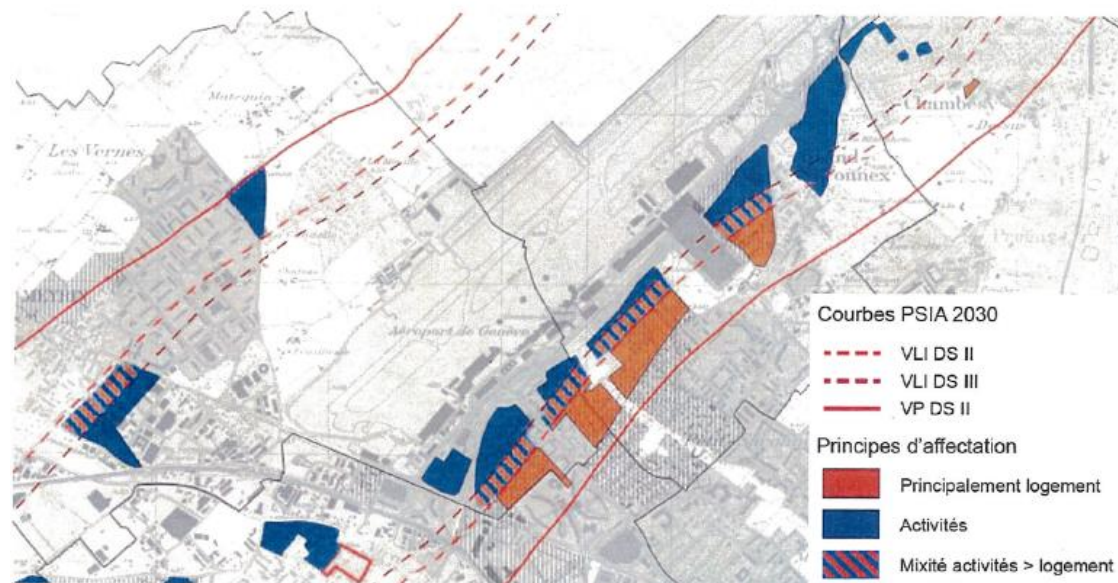
# 4.1 Exposition au bruit : courbes PSIA 2030

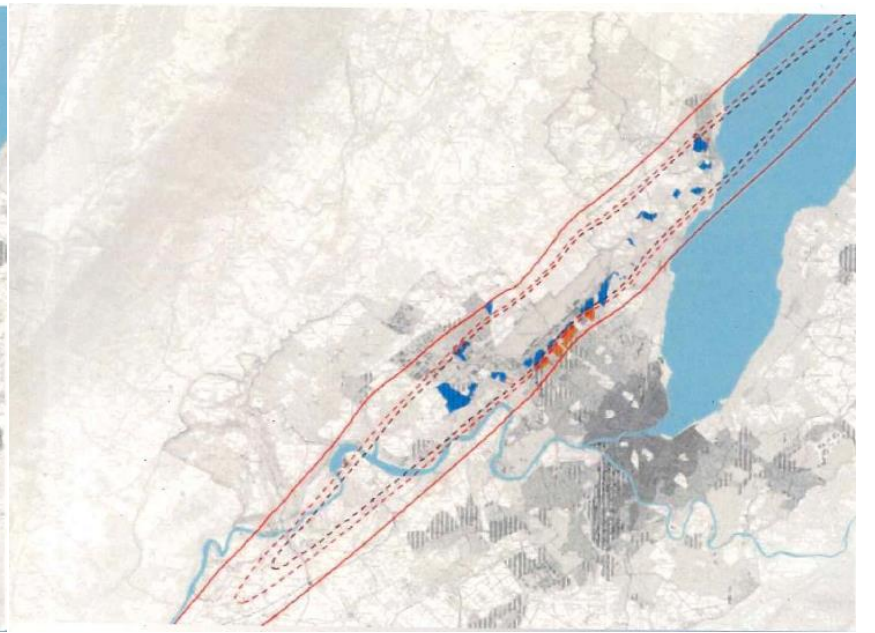


## 4.1 Exposition au bruit : cadastre 2009

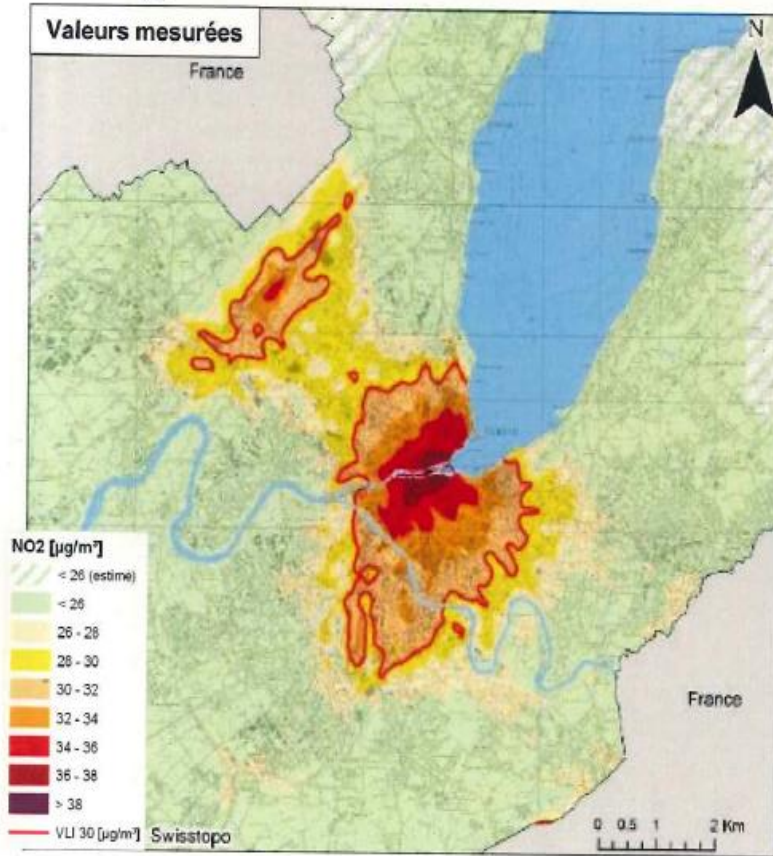


## 4.1 Exposition au bruit : courbes PSIA 2030

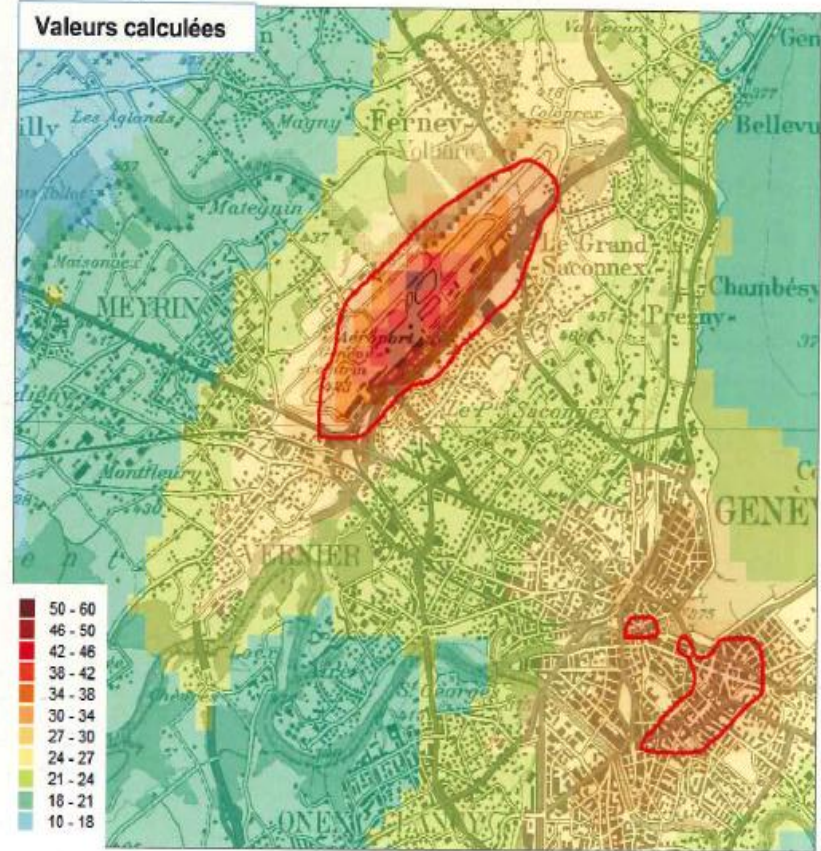




# NO<sub>2</sub>: état 2006-2013 vs prévision 2030



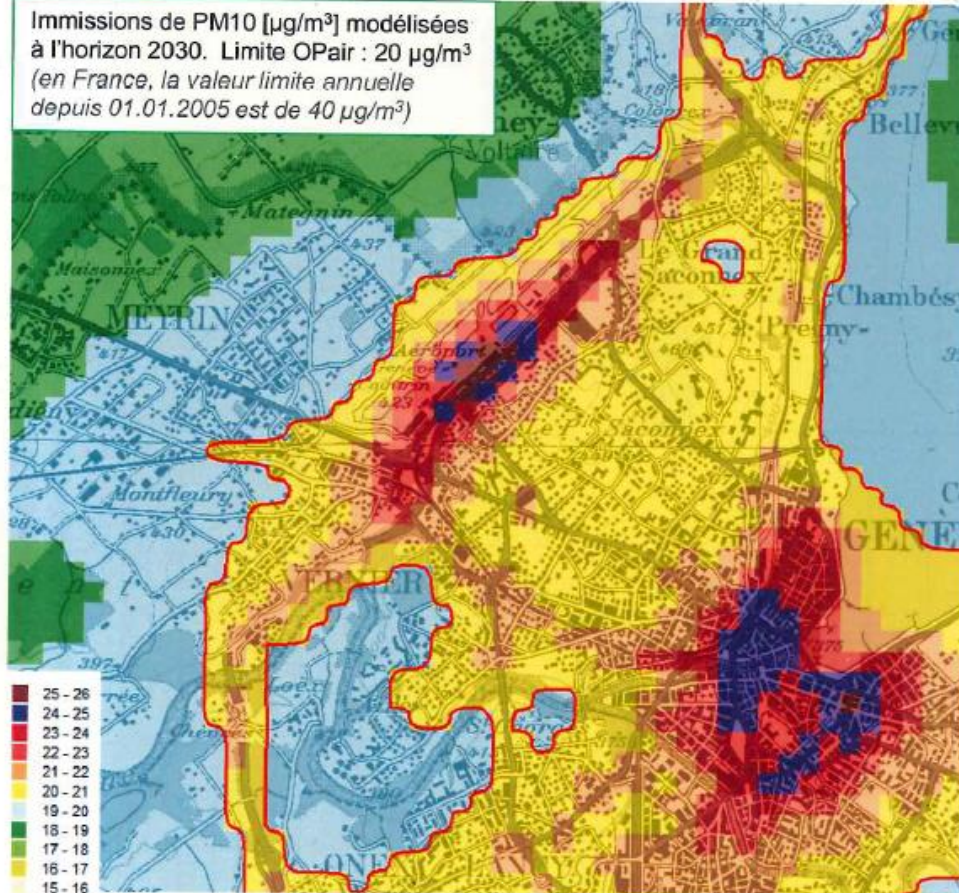
Cadastre des immissions moyennes de NO<sub>2</sub> entre 2006 et 2013



Note :

Les échelles et les couleurs diffèrent d'une carte à l'autre. Cependant, sur les deux cartes, le trait rouge représente la VLI OPair.

# Résultats 2030: immissions de poussières fines



En 2030, la limite OPair pour les PM10 (fixée en Suisse à 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle) est dépassée sur une partie importante du territoire genevois, avec des valeurs maximales de l'ordre de 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  au centre-ville et le long de l'autoroute à proximité de l'aéroport.

L'impact maximal des immissions de l'aéroport en termes de concentrations moyennes annuelles de PM10 au niveau du sol est de l'ordre de 4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . L'influence de l'aéroport est essentiellement localisée sur son territoire.



# Position du CA de Vernier-Constats

## – Nombre de mouvements

- La fiche PSIA est basée sur une prévision de trafic à l'horizon 2030 de 235'000 mouvements/an.
- En 2013, le nombre de mouvements a été de 188'800.
- La prévision d'augmentation s'élève donc + 46'200 mouvements/an, soit + 126,6 mouvements/jour représentant une moyenne de + 7 mouvements/heure (sur une moyenne de 18 heures d'ouverture de l'aéroport). Le nombre moyen de mouvements/jour sera ainsi porté à 645, soit un mouvement toutes les 90 secondes.

# Position du CA de Vernier- Impacts

- impacts sur la santé des populations, par l'augmentation du bruit et de la pollution (NOx et PM10), tant des avions que du trafic induit par les passagers se rendant à l'aéroport,
- impacts sur l'aménagement du territoire (zones inconstructibles),
- impacts sur la dévalorisation des terrains soumis aux nuisances sonores, tant pour les propriétaires privés que pour les collectivités publiques,
- impacts en termes de saturation des réseaux routiers d'accès à l'aéroport, induit par les passagers se rendant à l'aéroport.

# Position du CA de Vernier- Santé

Les courbes de bruit pour les VLI et VP pour le DS II (secteurs prioritairement affectés au logement) sont très largement étendues par rapport à la situation de 2009. Plusieurs centaines d'hectares supplémentaires se trouvent dans les zones soumises au bruit. Cette situation concerne principalement :

- des communes qui jusqu'à présent étaient en dehors de ces courbes : Aire-la-Ville, Cartigny, Avully, Avusy, Chancy, Bernex, Russin, Dardagny.
- des communes déjà impactées aujourd'hui, c'est-à-dire se trouvant à l'intérieur des courbes de bruit et pour qui le territoire impacté sera étendu et les charges sonores plus importantes: Vernier, Meyrin, Grand-Saconnex, Pregny-Chambésy, Genthod, Versoix, Bellevue, Collex-Bossy, Mies, Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns, Ornex.
- Par ailleurs, l'augmentation du nombre de passagers (+ 10 millions) se traduira également par un trafic induit sur le réseau routier et donc par une aggravation des conditions de bruit et de pollution dans les quartiers avoisinants.

# Position du CA de Vernier-Précaution

- L'application du principe de précaution revêt une importance primordiale au point qu'à l'occasion de la révision totale de la constitution fédérale en 1998, il a été inscrit expressément à l'art. 74, al. 2 Cst dans la forme sous laquelle il était en vigueur dans le droit environnemental. En effet le principe de précaution est un des trois piliers de la LPE (1. Obligation d'empêcher les atteintes nuisibles ou incommodantes ou d'y remédier ; 2. Principe de causalité ; 3. Principe de précaution). Le législateur a ainsi fixé dès l'article premier (But) : « Les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodantes seront réduites à titre préventif et assez tôt ». Des mesures de précaution sont ainsi exigées (art. 11, al. 2, LPE) afin de réduire le bruit même en dessous des VLI.

# Position du CA de Vernier-Légalité

Ainsi l'extension des zones soumises à de fortes nuisances en termes de bruit ne respecte pas diverses exigences légales tant fédérales que cantonales :

- La loi fédérale sur la protection de l'environnement qui fixe des seuils qui ont été déterminés pour préserver la santé des populations et l'environnement ;
- La Constitution fédérale, notamment dans le principe de précaution ;
- L'article 19 de la Constitution genevoise : « Toute personne a droit de vivre dans un environnement sain » ;
- L'article 4 al. 1 de la loi genevoise sur la santé : « L'Etat et les communes tiennent compte de la santé dans la définition et la réalisation de leurs tâches et soutiennent l'aménagement de conditions de vie favorables à la santé. » ;
- L'article 22 de la loi genevoise sur la santé : « L'Etat encourage les mesures destinées à prévenir les atteintes à la santé dues à l'environnement naturel et bâti, et soutient les actions visant à maintenir ou rétablir un environnement propice à la santé. ».

# Position du CA de Vernier-

## Impacts pour les communes

- Gel des constructions et donc la limitation de toute possibilité de développement. Rappelons que du fait de la décohabitation, une commune qui ne construit pas de logements, voit progressivement sa population décroître. Cette diminution de population constitue une menace pour la vitalité des villages (fermeture de classes scolaires, disparition des commerces, etc.).
- Surcoûts imposés aux constructions (la construction d'une école ou d'une crèche par exemple, sera beaucoup plus coûteuse du fait des mesures constructives nécessaires pour respecter les VLI).
- Dévalorisation des biens immobiliers (terrains et bâtiments). Des études ont montré que le bruit des avions réduisait les loyers d'environ 1% par décibel. Cette dévalorisation a pour conséquences que du point de vue résidentiel, ce sont principalement des populations à faibles revenus qui vont s'installer dans ces secteurs, accentuant ainsi une ségrégation socio-économique des populations résidentes dans l'agglomération.
- Dévalorisation des zones d'activités. Malgré la proximité de l'aéroport qui pourrait constituer un atout en termes d'attractivité, ce sont surtout des dépôts et des activités à faible valeur ajoutée qui sont présentes dans les zones d'activités proches de l'aéroport. Ainsi, le nombre d'emplois à l'hectare (terrains construits) est de 162 emplois/ha pour la zone industrielle de La Praille-Acacias, de 124 emplois/ha pour la zone industrielle de Plan-les-Ouates, de 68.5 emplois/ha pour la zone industrielle de Meyrin-Satigny et seulement de 36.5 emplois/ha pour la zone industrielle des Batailles (communes de Vernier et de Meyrin), pourtant la plus proche de l'aéroport.

# Position du CA de Vernier- Impacts pour les privés

- Les propriétaires privés sont directement touchés par l'exposition de leurs biens au bruit des avions :
- une moindre valeur locative des biens immobiliers,
- dans certains cas, une impossibilité à développer des projets.

# Position du CA de Vernier-Demandes

- Que le principe de précaution inscrit dans la Constitution fédérale soit pris en compte dès à présent et pour toute la suite du processus d'établissement de la fiche PSIA.
- Que l'évaluation des impacts sur la santé soit menée à son terme avant toute décision concernant la fiche PSIA.
- Que, sur la base de l'évaluation des impacts sur la santé, un large débat public soit organisé de manière à ce que la pesée d'intérêts entre développement économique, protection de l'environnement et santé des populations résulte d'un débat démocratique et non d'une approche technique excluant la population.



# Position du CA de Vernier-Demandes

- Que la croissance des mouvements d'avions ne soit considérée ni comme un objectif, ni comme une fatalité et que, le cas échéant, une limitation de la croissance du trafic aérien soit mise en place pour ne pas détériorer encore davantage la santé des populations des communes riveraines.
- Que l'accessibilité multimodale de la plateforme soit étudiée de manière approfondie et que des mesures concrètes soient programmées par le canton et l'aéroport de manière à éviter une saturation totale des réseaux d'accès.
- Que l'aéroport soit considéré comme une ICFF (installation commerciale à forte fréquentation) au sens de la fiche A09 du plan directeur cantonal. A ce titre, les projets d'agrandissement doivent être soumis à une évaluation environnementale stratégique (EES). Cette évaluation doit être coordonnée avec la fiche PSIA.

# Position du CA de Vernier-Demandes

- Que les communes soient intégrées comme partenaires du projet, car elles seront directement impactées par les décisions. Les informations fournies à ce jour sont très lacunaires et ne permettent pas une appréciation correcte des impacts de l'augmentation du trafic.
- Qu'une meilleure intégration des communes françaises dans l'organisation du projet soit réalisée. En effet, considérant les efforts qui sont déployés pour construire une agglomération transfrontalière, l'exclusion d'une partie des partenaires n'est pas admissible.
- Que soit effectuée une plus grande transparence dans le processus d'établissement du protocole de coordination, notamment au travers d'une publication des cahiers des charges, des critères de sélection et de choix des mandataires.

# Position du CA de Vernier-Menaces

- La Ville de Vernier se réserve la possibilité de faire opposition, voire recours à la fiche PSIA ainsi qu'aux futurs développements d'infrastructures nécessaires à sa mise en œuvre si les demandes exprimées ci-avant ne sont pas prises en compte.