

## Projet d'agrandissement de Genève Aéroport

**Les opposants gagnent avec satisfaction une limitation de l'usage de l'Aile Est. Ils s'inscrivent comme des interlocuteurs incontournables dans le développement (à venir) de Genève Aéroport et retirent leurs oppositions.**

Liste des opposants ayant décidé de retirer leur opposition :

- Noé21
- Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport (ATCR)
- Association Transport et Environnement (ATE)
- Les Verts genevois
- WWF Genève et Suisse
- Association des Riverains de l' Aéroport de Genève (ARAG)
- Opposants individuels

### **1) Objectifs :**

Les différentes organisations et opposants individuels présents aujourd' hui ont obtenu une amélioration sensible du projet de reconstruction de l' Aile Est de Genève Aéroport et conclu que les conditions minimales étaient réunies pour retirer leurs oppositions.

**L' OFAC (Office Fédéral de l' Aviation Civile) en effet, suite à notre intervention, nous garantit que, dans sa décision d' autorisation de l' Aile Est, sera inscrite une limite maximale de capacité à 6 avions sur 6 positions simultanément.**

Cette obligation ne sera de plus pas limitée dans le temps.

Cela signifie que, pour déroger à cette règle, il faudra le cas échéant que l'aéroport formule une nouvelle demande à l' OFAC et que celui-ci rende une nouvelle décision pour laquelle le droit de recourir s'appliquera.

Une éventuelle demande de l' Aéroport pour une augmentation de la capacité d' accueil de l' Aile Est ne pourra pas être déposée avant que le PSIA (plan sectoriel de l' infrastructure aéronautique) ne soit entré en force.

*Néanmoins, cette décision pourrait passer, soit par voie simplifiée (sans mise à l'enquête publique) soit par procédure normale (avec mise à l'enquête et éventuellement nouvelle étude d'impact). Si elle devait être rendue par voie simplifiée, elle ne serait alors publiée que sur le site web de l' OFAC.*

Dans le cadre du processus d'opposition, nous avons également obtenu de rencontrer et de discuter avec l'OFAC, ainsi qu'à plusieurs reprises avec la direction de l'aéroport de manière ouverte, de telle sorte nous avons réussi à négocier une modification (pour nous, une amélioration) du projet. Certes, ce n'est pas une révolution, mais l'Aile Est accueillera moins de vols que ce qui était prévu dans le projet initial et tant que la limitation à 6 positions perdurera (et c'est ce que nous attendons).

Par ailleurs, nous cherchions aussi avec nos oppositions à susciter un débat autour de la croissance sans limite de l'aéroport. Il était effectivement temps que ce sujet puisse être mis en évidence.

Nous savions que certaines de nos revendications ne concernaient pas exclusivement la réalisation de l'Aile Est (ex: compensation CO<sub>2</sub> des vols, limitation du nombre de vols, plutôt du ressort de la loi fédérale et de la politique aéronautique suisse), mais aussi le développement envisagé de Genève Aéroport.

Cet objectif nous paraît aussi atteint. Il nous semble que l'aéroport se rend aujourd'hui compte qu'il ne peut plus éluder ce dialogue de niveau politique et c'est là tout le mérite de notre opposition.

## **2) Bilan:**

Nous avons aussi pu, grâce au dialogue engagé dans un climat de respect mutuel, débattre des limites de la croissance du trafic aérien, des éléments plus politiques qui relèvent plus du PSIA et/ou de la politique aéronautique suisse, ainsi que de la question de la non-transparence actuelle des plans de développements de Genève Aéroport.

Ses représentants se sont engagés à poursuivre la démarche de dialogue à long terme dans le sens d'aller vers plus de transparence et de débat public autour de ces questions.

**L'avenir dira ce qu'il pourra réellement en être, mais nous espérons que le retrait de notre opposition favorisera la poursuite de cette nouvelle dynamique, en montrant que le dialogue et une approche constructive des problèmes soulevés peuvent être positifs pour tout le monde (soit pour nous une amélioration du projet et pour l'aéroport un retrait des oppositions).**

Nous observerons l'évolution de cette problématique, mais d'ores et déjà nous pensons qu'il faut donner une chance à ce dialogue, afin qu'une réelle relation de confiance sur ce dossier puisse s'instaurer.

La mobilisation d'un nombre important d'associations a trouvé également un écho significatif dans l'opinion publique avec une pétition et une émulation autour du sujet, bien au-delà des milieux environnementaux et des riverains.

## **3) Perspectives:**

Le développement du PSIA de Genève Aéroport (instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile, qui définit pour chaque installation aéronautique le but, le périmètre requis, l'affectation, l'équipement ainsi que les conditions opérationnelles générales), devra permettre aussi d'interroger publiquement le Conseil d'administration de Genève Aéroport et le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève sur leurs ambitions et autres projets relatifs au développement de cette infrastructure genevoise.

Mais c'est bien lors de la consultation publique sur le PSIA, qui devrait être réalisée d'ici 2 ans, que nous devons nous attarder pour y affirmer haut et fort le cadre de fonctionnement que nous

souhaitons pour l' Aéroport de Genève, notamment en matière de limitation de ses nuisances.

Ce document va en effet définir les conditions cadre propres à l' exploitation de l' aérodrome. Il est donc d' une importance capitale non seulement pour les riverains de l' aéroport, mais aussi pour l' ensemble de l' agglomération. Or, son élaboration se fait en vase clos, sans aucune concertation avec les associations ou les communes directement concernées. Nous espérons vivement que l' ouverture au dialogue dont a fait part l' aéroport et l' OFAC puisse se poursuivre autour de la fiche PSIA, dont l' enjeu est sans commune mesure avec celui de l' aile Est.

Cela nous conforte dans l' idée qu'il faudra poursuivre nos efforts, ces prochaines années, autour des trois volets que sont : le maintien du dialogue, le développement du PSIA de Genève Aéroport et la stratégie de politique aéronautique suisse.

Nous conservons donc nos objectifs qui ont motivé les oppositions et restons fermement opposés à la croissance inconsidérée du nombre de vols, ce qui motive notre combat depuis plusieurs années.

Nous sommes maintenant à un moment charnière où les décideurs et citoyen-ne-s de Genève vont devoir choisir entre le développement qualitatif ou quantitatif de leur Aéroport.

Suite au retrait de nos oppositions, la reconstruction de l' Aile Est va ainsi être autorisée et limitée à 6 positions. Ceci démontre que la croissance « tous azimuts » de Genève Aéroport n' est plus possible, du fait de sa situation urbaine et des différentes nuisances qu' elle apporte, tant au niveau local que global.

Dans ce sens, nous serons aussi très attentifs à la révision de la politique aéronautique suisse (qui date de 2004 et qui demande que les aéroports répondent à la demande en trafic aérien) qui est en préparation et devrait passer devant les chambres au 2e semestre 2015.

**Une modification claire du paradigme « répondre à la demande » à « gérer la demande » devra en ressortir afin de ne pas poursuivre sur la courbe actuelle d' augmentation massive du nombre de passagers, d' explosion des émissions de CO<sub>2</sub> et de nuisances pour les riverains.**

Nous constatons en effet que le développement du modèle d' affaire low cost (près de 50% du trafic) dans le transport aérien, notamment avec ses tarifs attractifs, engendre une explosion des mouvements à Genève Aéroport depuis plusieurs années. Cette situation de quasi fuite en avant doit être cadrée, pour en limiter notamment l' impact environnemental et aussi pour préserver la santé des populations riveraines.

Nous souhaitons enfin ne pas oublier les nuisances liées au bruit qui impactent particulièrement et très fortement les populations riveraines, notamment en soirée. Dans le cadre du PSIA, nous mettrons toute notre énergie pour que l' objectif d' une suppression des vols dès 22h00 puisse se réaliser et que les nuisances diurnes puissent être limitées au maximum, notamment par de vraies incitations financières (écotaxes).

Chaim Nissim (079 316 98 13 ; [cnissim@noe21.org](mailto:cnissim@noe21.org)), Jérôme Strobel, François Périllon, Renaud Dupuis

Genève, le 24 juillet 2014



CH-3003 Berne, OFAC

## Courrier A

Selon liste des destinataires

Référence du dossier: OFAC / 361.21-LSGG/00014/00003

Votre référence:

Notre référence: tra

Dossier traité par: Alexandre Triverio

Berne, le 17 juillet 2014

## Aéroport de Genève – Demande d’approbation des plans – Aile Est

### L’engagement du requérant du 20 septembre 2013

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la procédure citée en exergue, nous vous prions de prendre note de ce qui suit.

Par courrier du 20 septembre 2013, l’Aéroport International de Genève (AIG) a indiqué à l’Office fédéral de l’aviation civile (OFAC) s’engager formellement à ne pas prendre en charge simultanément plus de six avions sur les positions n° 14 à 19 prévues dans le cadre du projet de l’Aile Est. L’AIG a précisé que cette limitation d’exploitation ne pourra comporter d’exception que dans le cas où d’autres positions sur le tarmac viendraient à être rendues provisoirement indisponibles à raison de travaux. Le requérant a suggéré que cet engagement fasse l’objet d’une charge dans la décision d’approbation des plans, indiquant que le réexamen de cette charge ne pourra intervenir, cas échéant, qu’après adoption de la fiche du Plan sectoriel de l’infrastructure aéronautique (PSIA) de l’aéroport de Genève.

Par la présente, nous informons l’ensemble des parties à la présente procédure que cet engagement sera repris sous forme de charge dans le dispositif de la décision statuant sur la demande d’approbation des plans des salles d’embarquement de l’Aile Est avec le libellé suivant :

« L’exploitant de l’aéroport ne pourra pas prendre en charge simultanément plus de six avions sur les positions n° 14 à 19 prévues dans le cadre du projet de l’Aile Est. Cette limitation d’exploitation ne pourra comporter d’exception que dans le cas où d’autres positions sur le tarmac viendraient à être rendues provisoirement indisponibles à raison de travaux. L’exploitant de l’aéroport ne pourra pas demander une modification de ces modalités d’exploitation avant l’adoption par le Conseil fédéral de la fiche du Plan sectoriel de l’infrastructure aéronautique (PSIA) de l’aéroport de Genève. »

Office fédéral de l’aviation civile OFAC

Adresse postale: 3003 Berne

Siège: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen

Tél. +41 58 465 80 39, fax +41 58 465 80 32

info@bazl.admin.ch

www.ofac.admin.ch



C O O . 2 2 0 7 . 1 1 1 . 2 . 8 6 0 3 5 0 1

Cette charge fera partie de l'ensemble des droits et obligations liés à la décision rendue à l'issue de la procédure en cours. Elle sera ainsi juridiquement contraignante pour l'exploitant de l'aéroport de Genève et créera une obligation au sens de l'art. 5 de la loi fédérale sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021).

Par ailleurs, nous vous informons également que cette charge ne pourra être supprimée ou modifiée uniquement au terme d'une nouvelle procédure administrative sanctionnée par une décision au sens de l'art. 5 PA. Cette nouvelle décision pourra faire l'objet d'un recours conformément aux articles 44 et suivants PA.

En espérant que ces précisions puissent s'inscrire dans un dialogue constructif entre l'AIG et les opposants et en restant à disposition pour toute question ou remarque, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Marcel Zuckschwerdt, vice-directeur  
Chef de la division Stratégie et politique  
aéronautique



Alexandre Triverio, juriste  
Section Plan sectoriel et installations

Liste des destinataires :

- Aéroport International de Genève, Direction générale, Case postale 100, 1215 Genève 15.
- **N°621**, Quai Charles Page 19, 1205 Genève.
- Les Verts genevois, Rue des Voisins 14, Case postale 345, 1211 Genève 4.
- Les Verts genevois, section du Grand-Saconnex, p.a. Tristan Balmer Mascotto, Rue Gradiol 12, 1218 Le Grand-Saconnex.
- WWF Schweiz, Hohlstrasse 110, Postfach, 8010 Zurich.
- WWF Genève, Rue de Villereuse 10, 1207 Genève.
- ATE-Genève, Rue de Montbrillant 18, 1201 Genève.
- ATCR-AIG, CP 1722, 1211 Genève 1.
- ARAG, p.a. Me Gérald Page, Grand-Rue 23, 1204 Genève.
- Ville de Vernier, CP 520, 1214 Vernier.
- Claudia Tufo Drammeh, Rue François-Durafour 13, 1220 Les Avanchets.
- Lysiane et Kim Hülser, Rue des Bugnons 14, 1217 Meyrin.
- Maja Lüscher et Jean-Bernard Billeter, Chemin de l'Etang 34, 1219 Châtelaine-Vernier.
- Raphaëlle Scheim et Georges Nosal, Chemin des Coudriers 11, 1216 Cointrin.