

Votation du 9 février 2020

*Je vote 2X NON à la modification des zones
de Meyrin (Cointrin Est) - Objet n°2
de Meyrin et Vernier (Cointrin Ouest et Avanchets) - Objet n°3*

Réponse au Point de presse du Conseil d'Etat du 11 décembre 2019



Le Comité référendaire Cointrin

*Non aux futures habitations
dans la zone polluée de Cointrin Est et Ouest !*

www.nuisances.ch

07/01/2020

*Je vote 2X NON à la modification des zones
de Meyrin (Cointrin Est) - Objet n°2
de Meyrin et Vernier (Cointrin Ouest et Avanchets) - Objet n°3*

Le Comité référendaire de Cointrin répond au Point presse du Conseil d'Etat du 11 décembre 2019

À partir de l'adresse <https://www.ge.ch/document/point-presse-du-conseil-etat-du-11-decembre-2019>

Répondre aux besoins de la population

Un canton doit pouvoir évoluer et proposer à ses habitants des lieux de vie adaptés à leurs besoins, sûrs, sains et les plus conviviaux possibles.

Le projet de déclassement proposé par l'Etat est l'exact contraire de cela :

- Il mettra en péril la santé et la qualité de vie des gens qui y résideront
- Il détruira le peu d'espaces verts encore existants entre la Ville et l'Aéroport
- Il va, par la création de ces nouveaux logements accompagnés d'une forte proportion de nouveaux bureaux,
 - générer de nouveaux besoins
 - augmenter la congestion du trafic
 - augmenter la pollution actuellement déjà considérable
- Il créera, avec la Vitrine Économique déjà planifiée mais qui ne figure pas sur les plans proposés, des bureaux en partie vides
 - Cointrin et la Vitrine Économique totaliseront plus de 140'000 m² de bureaux en sus.
 - N'oublions pas que la construction de plus d'un million de m² de bureaux sont déjà prévus dans le canton.

Positions du comité référendaire et des habitants de Cointrin :

- Nous revendiquons un habitat de qualité et non des bureaux vides qui complèteront les 350'000 m² déjà inoccupés dans le canton.
- Nous défendons la préservation de la biodiversité et du capital naturel existant qui sert de filtre entre l'aéroport, l'autoroute et la ville.
- Nous défendons un espace tampon entre l'aéroport et la ville constitué de nombreux arbres dont certains centenaires et d'une riche faune.
- Nous dénonçons les risques sanitaires avérés que le Conseil d'Etat est prêt à faire courir aux futurs habitants qu'on placera à cet endroit.
- Cette situation ne prêterait pas uniquement quelques propriétaires, mais va engendrer des risques importants pour la population qui s'installera dans ces nouveaux immeubles.

Un nouveau quartier en ville ou une nouvelle ville au bord de l'aéroport ?

Avec ce projet, l'Etat ne va pas construire deux nouveaux quartiers en ville, mais rapprochera la ville de l'aéroport ! Genève est une des rares villes au monde à oser envisager le développement d'immeubles d'habitation près d'une piste d'aéroport international.... !

Amener la ville à proximité du tarmac, risque à terme de mettre en danger l'existence même de notre aéroport !

- La population, en plus grand nombre, ne subira pas sans conséquence ces nuisances et combattrait toute extension de celui-ci.
- Urbaniser davantage cette zone soumise à des contraintes fortes en termes de pollution est un non-sens.
- Créer une gigantesque cité satellite surpeuplée
« **Les Avanchets + Les deux Cointrin + L'Étang + La Vitrine économique** » ne correspond pas à l'image que l'on se fait d'une Genève résolument moderne où il fait bon vivre.
- Il n'y a aucun lien entre la sauvegarde de la zone agricole et la densification de Cointrin. Ceci est un leurre trompeur et malhonnête.
- Cointrin n'est pas la touche finale aux futurs déclassements et aux projets mégalomanes de nos autorités.

Il est temps de mettre un terme à cette densification effrénée.

Créer une qualité de vie

- Le développement d'un vaste réseau d'espaces publics et verts entre l'autoroute, l'avenue Casai, la route de Meyrin est une vue de l'esprit, un pur projet marketing dénué de tout sens.
- Le projet proposé sur plan ne contient pas cela. Il s'agira plutôt d'une succession de barres d'immeubles remplaçant les arbres séculaires sur le modèle de ce qui s'est réalisé récemment à Genève et qui génère une insatisfaction grandissante. (quartier Artamis, quartier de l'Étang, quartier du Pont-Rouge, le projet des Vernets, etc.).
- Le fait de rester cloîtré dans son appartement avec les fenêtres fermées sera le futur des habitants de Cointrin. Ils seront exposés à un environnement dangereux pour leur santé et leurs enfants ne pourront jamais jouer à l'extérieur !
- Les espaces publics promis seront en fait inutilisables en raison des échos entre les immeubles !
- Les lignes de tram 14 et 18 sur l'axe Meyrin - Centre-ville sont déjà proches de la saturation. Avec le développement des nouveaux quartiers et de la Vitrine Économique ainsi que la construction de la troisième voie autoroutière, c'est le trafic automobile qui ira croissant et pénalisera encore plus la qualité de vie des Genevois.
- L'architecture selon des gabarits différenciés, telle que présentée, est trompeuse ! Comment créer 2300 logements sur un tel espace en ne proposant que de petits blocs ? Genève risque une fois de plus de se retrouver avec un regroupement de grands bâtiments et de barres de béton, comme on a déjà pu le constater avec chaque nouvelle réalisation.

Un environnement maîtrisé : bruit et air

Pollution atmosphérique

- La végétation saccagée au profit du développement urbain de la zone de Cointrin ne pourra pas remplir son rôle régénérateur, puisque les bienfaits qu'elle opère actuellement ne déploieront leurs effets qu'au bout de 30 à 50 ans seulement.
- La hausse de température induite par le bétonnage ne fera qu'augmenter les îlots de chaleur.
- En 2014, l'université de Genève a calculé à 24 millions CHF les frais médicaux autour de l'aéroport. La presque totalité des coûts (98 %) sont imputables à des décès prématurés, comptabilisés sous la forme d'années de vie perdues et de décès. L'analyse des coûts pour 2030 fait état d'une augmentation considérable, atteignant les 53 millions de CHF selon l'étude (sans les nouveaux habitants prévus) : [Evaluation d'impacts sur la santé - Rapport final - Octobre 2016¹](#)

Faudra-t-il construire une annexe des HUG dans la région ?

- L'État n'ayant pas fixé de contraintes pour l'amélioration de la qualité de l'air, nous ne pouvons pas espérer une diminution de cette pollution d'ici 2030
- Les mesures en continu de la pollution et du bruit dans ces quartiers ne sont pas accessibles au public alors que tous les habitants devraient pouvoir aisément les consulter. Que nous cache l'Etat ?

Détruire un poumon de verdure qui joue le rôle de filtre entre la ville et l'aéroport en densifiant à outrance et en augmentant la pollution atmosphérique aura des conséquences sur la santé et le bien-être des Genevois.

Pollution par le bruit -

PSIA : agir de manière concrète et déterminée sur les nuisances

L'Etat nous ment lorsqu'il prétend, sur la base d'hypothèses contestables, qu'il arrivera à suivre les objectifs du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (**PSIA**). L'Etat dit que d'ici 2030 l'aéroport aura diminué aussi bien les pollutions du bruit que celles de l'air, ceci sur la base de souhait sans contrainte, puisque le PSIA ne contraint pas l'aéroport à atteindre ce but.

- Dès lors, il est douteux, voire mensonger de prétendre atteindre les objectifs du **PSIA en 2030**, alors que les experts ne prévoient **aucune amélioration du bruit des avions** dans cette génération. Concernant le bruit des avions, le Dr Laurent Leylekian, expert bruit à l'Onera, dit en 2010, dans un interview de l'Usine Nouvelle, que l'espérance de réduction de bruit des avions de 50% faite en 2000 ne s'est pas réalisée et que les prévisions se portent sur 2050 (c'est à dire plus tard, lorsqu'une nouvelle génération de chercheurs aura vu le jour).
- Dans la zone de Cointrin, le trafic de l'aéroport de Genève ne cessera de s'accroître (prévision : 50% de plus du nombre de passagers pour passer de 18 à 25 millions en 2025), et de facto l'augmentation du bruit qui en découle.
- Les nouveaux habitants de cette cité satellite (2300 logements) subiront de plein fouet le bruit et la pollution.

¹ <https://www.nuisances.ch/rapport-final-evaluation-dimpacts-sur-la-sante-2016>

- L'Etat, uniquement sur la base de calculs par un logiciel de plus de 10 ans d'âge (CadnaA), promet (sic) *une réduction du bruit par les nouvelles constructions en évoquant un effet d'écran de la « Vitrine Economique »*, alors même que Berne affirme que calculer les réflexions acoustiques multiples sur les bâtiments est impossible. Comme le précise le [Manuel du bruit aérien](#)² (§3.3.2) : « **il n'existe actuellement aucun programme de calcul du bruit aérien qui tienne compte des bâtiments** » et « **De plus, la prise en compte des réflexions (multiples) sur les vastes périmètres considérés lors des calculs de la charge sonore moyenne aérienne selon annexe 5 OPB dépasse les capacités des logiciels actuels.** ».
- Une étude et des mesurages faits à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol (avril 2016) ainsi que devant le quartier des Avanchets (mai 2017), de configurations similaires donc comparables, viennent contredire les calculs de l'étude avancée par l'Etat.
- [Les mesures acoustiques de « Schiphol »](#)³ (prises aux décollages d'avions à 700 m de la piste à côté de bâtiments de 4 étages) montrent une augmentation alarmante du bruit par les échos qui amplifient le pic de bruit de 5000 fois par rapport à la charge sonore annuelle calculée.

Malgré cela, l'Etat veut modifier la zone de Cointrin en "cité satellite de logements", alors que des mesures acoustiques confirment nos craintes : une augmentation considérable du bruit induite par les bâtiments.

Sans vérification et confirmation par des mesures, il faut proscrire toute construction dans cette zone sous peine de mettre en danger la santé des futurs habitants.

- L'ensemble de "la Vitrine Economique" haute de 46m, devant prétendument protéger le futur quartier du bruit, ne fera qu'un cirque de réflexions renvoyant entre les bâtiments l'ECHO du bruit aérien passant au-dessus de celle-ci. A Cointrin, les avions se trouvent déjà à plus de 800m au-dessus de la piste. La hauteur de la « Vitrine économique » devrait être de 800m, si on veut réellement être protégé par cette construction ! Il va de soi que cette hauteur est impossible près d'un aéroport.
- [L'étude d'impact](#)⁴ mandatée par l'Etat (voir ci-dessous fig.1) distille un message trompeur : la même couleur (**verte**) a été choisie pour monter l'effet des **réverbérations** et les effets d'**écran**. A l'endroit où les deux effets se superposent, la réverbération devrait annuler l'effet d'écran et donc être représentée en **rouge**. Il faut remarquer en outre que les dessins (fig.2) ne sont pas à l'échelle et la hauteur de vol des avions est trop basse par rapport à celle des bâtiments.

Devant un tel manque de rigueur, nous sommes amenés à soupçonner l'Etat d'induire volontairement la population en erreur.

Si l'Etat publie des documents publics sans en vérifier le contenu, comment se soucierait-il de la santé des futurs habitants de la zone en question ?!

Les dimensions de ces dessins ne sont pas à l'échelle. Autour de l'aéroport, les bâtiments ne peuvent pas dépasser 46m pour des raisons de sécurité aérienne. A la hauteur de Cointrin, les avions (au décollage) sont entre 800 et 1200m ce qui obligerait à construire des bâtiments de 500m de haut pour protéger le quartier. Les avions se déplaçant, l'orientation et les gabarits des bâtiments, l'espacement entre les immeubles, la forme des bâtiments, ne peuvent en aucun cas réduire les réverbérations entre les bâtiments.

Faire croire que la forme des bâtiments, les types de façade et les matériaux utilisés dans le cadre de la construction, l'aménagement des espaces extérieurs (types de sols) vont faire réduire ces réverbérations est tout aussi utopique. De simple raisons financières et règlements (dans une zone de développement) et la vitesse de libération du foncier rendent cela juste impossible.

²<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/publications-etudes/publications/manuel-du-bruit-aerien.html>

³<https://www.dropbox.com/s/bxe44wyp1qtaddo/Les%20mesures%20acoustiques%20de%20C2%AB%20Schiphol%20C2%BB.doc?dl=0>

⁴ <https://www.ge.ch/actualite/impact-du-bruit-avions-nouvelles-constructions-30-10-2018>

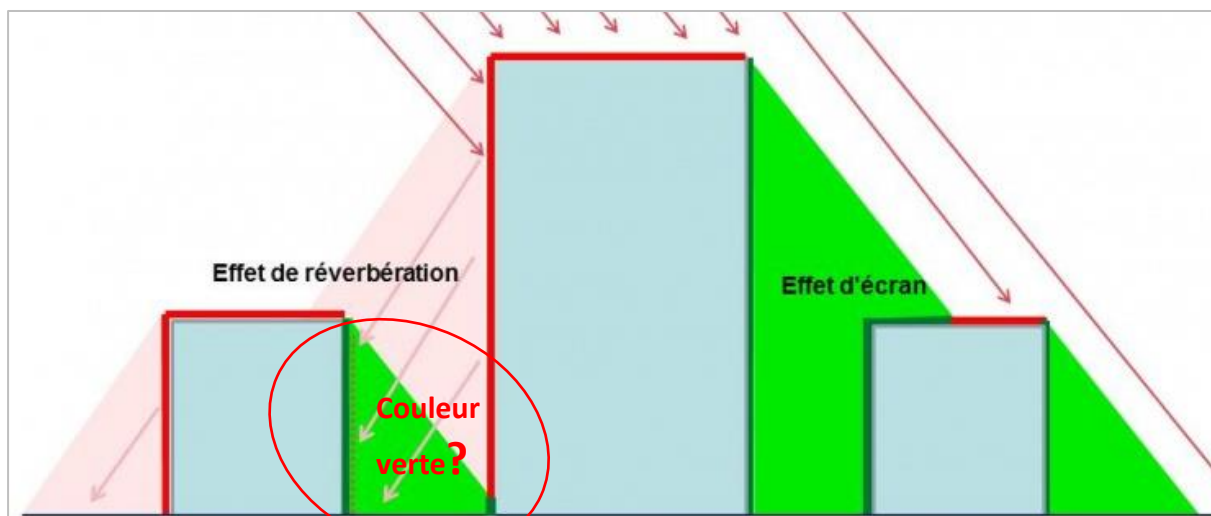


Figure 1 Les effets d'écran avancés par l'Etat

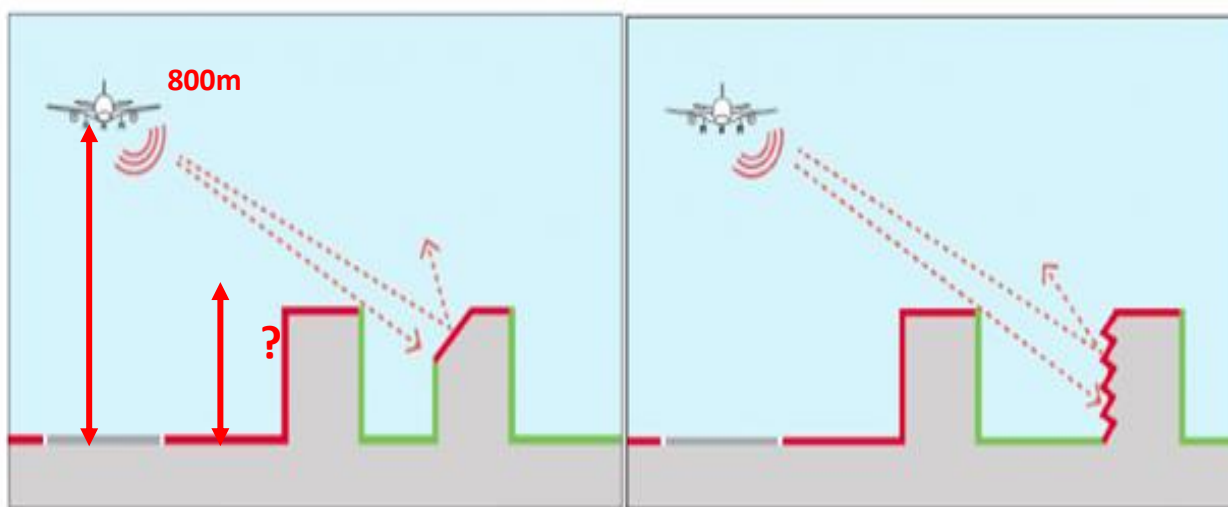


Figure 2 Les fausses échelles, maisons de 400m de haut ?

L'Etat reconnait le risque de réverbérations mais prétend que l'on pourra éviter l'augmentation de bruit par : l'orientation et les gabarits des bâtiments, l'espacement entre les immeubles, la forme des bâtiments, les types de façade et les matériaux utilisés dans le cadre de la construction, l'aménagement des espaces extérieurs (types de sols)

- L'Etat, qui affirme que la végétation sur les façades des immeubles minimisera le bruit, est contredit pas l'école Nationale supérieure d'architecture de Grenoble qui dit qu'il faut 100m de forêt dense pour obtenir une diminution notable du niveau sonore (voir fig.3 et fig.4).



Figure 3 les choix architecturaux sur les façades

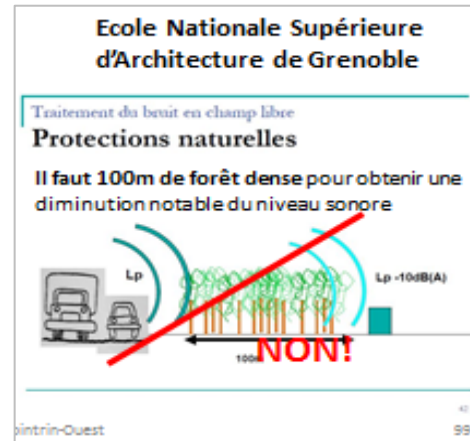


Figure 4 Diminution du bruit par la forêt !

Le type de sol pouvant absorber le bruit est « de la terre végétale » mais pour desservir l'accès aux grands bâtiments de 11 étages nous aurons besoin de routes goudronnées. Ce n'est pourtant pas avec ces voies d'accès goudronnées que les calculs ont été réalisés mais en considérant comme routes «de la terre végétale » !

- [Les mesurages faits devant le quartier des Avanchets](#)⁵ (mai 2017) montrent une augmentation considérable de bruit en valeur de pic par rapport aux calculs de l'étude, malgré l'orientation des bâtiments en étoile. L'orientation ne peut pas cacher le bruit d'un avion en mouvement car la direction du bruit varie avec la position de l'avion. C'est ce que l'on observe aux Avanchets : le bruit de l'avion semble provenir de côté, de droite, de gauche, de derrière, de devant suivant les réverbérations de l'écho sur les façades.

L'Etat n'a pas jugé utile de mettre en évidence les images où l'étude révèle des dangers, par des cas d'implantations défavorables (voir fig.5 et fig.6).

La fig.6 représente malheureusement le projet du PLQ du chemin de l'Avanchet, présenté à 3 reprises aux habitants du quartier pour concertations. Ce PLQ ne prend pas en compte les recommandations de l'étude, malgré nos remarques. C'est pourquoi nous jugeons les affirmations de l'Etat comme fallacieuses et nous craignons qu'il ne prenne pas plus en compte, dans le futur, les avertissements de danger.

⁵<https://www.dropbox.com/s/1pej6torhe3pso/Que%20r%C3%A9v%C3%A8le%20le%20document%20cach%C3%A9%20par%20l'Etat.docx?dl=0>

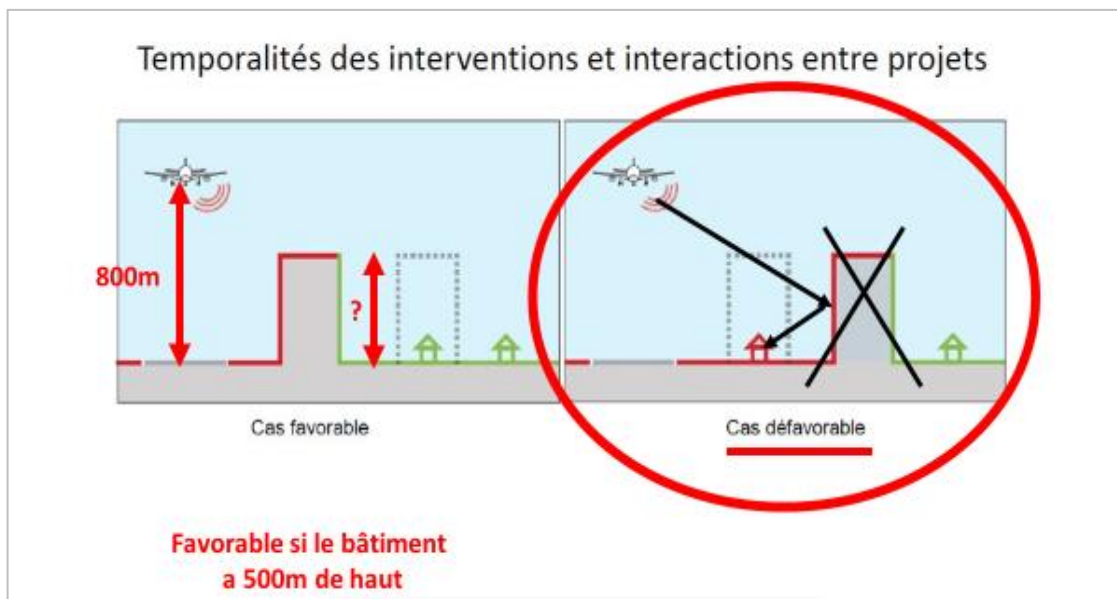


Figure 5 L'étude montre les cas défavorables

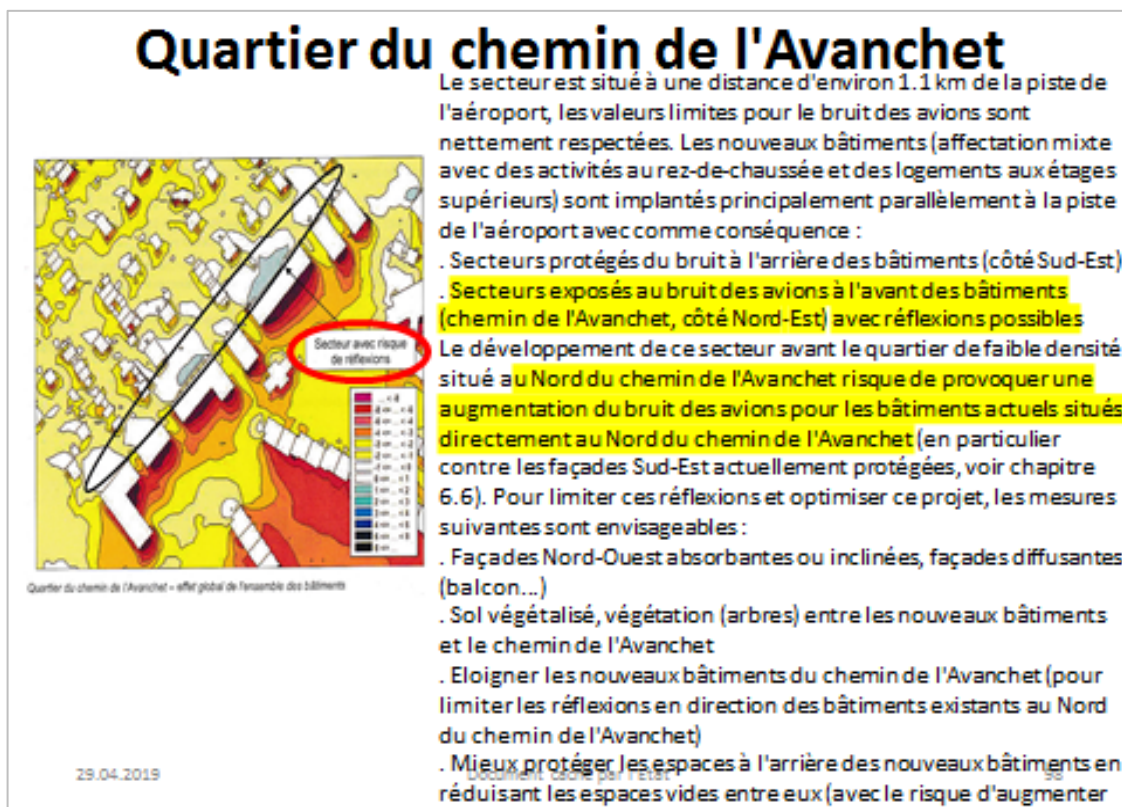


Figure 6 le cas défavorable du PLQ du Chemin de l'Avanchet

Sans vérification et confirmation par des mesures, il faut proscrire toute construction dans cette zone sous peine de mettre en danger la santé des futurs habitants.

Conclusion – Quel Genève veut-on laisser à nos enfants ?

À l'heure du changement climatique et des augmentations de températures (se rappeler les dernières canicules), il serait dangereux de densifier Cointrin Est et Ouest avec de grands bâtiments. Cela mettra en péril la santé des futurs habitants en créant des risques sanitaires, des îlots de chaleur, une surdensification dans une zone déjà grandement occupée.

Pour que les arbres jouent le rôle de climatiseur, il faut que leur canopée soit suffisamment développée, ce qui n'est possible qu'avec des arbres matures.

Dans un cadre reconnu comme pollué et bruyant (PSIA, carte de l'État), il est de la responsabilité des autorités d'assainir les lieux avant d'envisager toute nouvelle construction. Une décision de cette importance doit s'appuyer sur des faits et des études sérieuses, documentés en continu, et non sur des promesses.

Il est révoltant de constater que les légumes sont mieux protégés que l'humain. Le bruit qui empêchait la construction de logements au Pré-du-Stand (courbe PSIA) a disparu dans les 2 quartiers de Cointrin. Pourtant, ils sont exactement à la même distance de la piste et de l'autoroute que la zone rurale que l'on voulait déclasser et subissent donc les mêmes nuisances.

Les autorités occultent volontairement les dangers et véhiculent de fausses idées en prétendant que des bâtiments de 46m peuvent protéger les pauvres habitants des avions qui sont, à cet endroit entre 500 et 1200m de haut.

De plus, il est incompréhensible, malgré toutes les annonces du Conseil d'État ces derniers mois, que ces changements de zones suivent leurs cours tels que prévus depuis 3 ans sans aucune remise en question et comme si de rien n'était.

Il est important de réfléchir au canton de Genève que nous voulons laisser à nos enfants.

Pour le Comité référendaire, le canton doit subir une densification beaucoup plus humaine qui tienne compte en priorité de la santé et du bien-être des habitants, qui assure une vraie de qualité de vie et qui se fasse dans un cadre où la nature et la biodiversité ne sont pas bafouées.

Les déclassements de Cointrin et les projets qui s'y rattachent vont exactement dans le sens contraire.

Le Comité référendaire de Cointrin

Non aux futures habitations dans la zone polluée de Cointrin Est et Ouest !

Association des Intérêts de Cointrin (AIC) - Association de Cointrin Ouest (ACO) - Association pour la Sauvegarde du Petit-Saconnex Village - Association du Secteur Sous Sarasin (A3S) - Association des Intérêts des habitants du Chemin des Corbillettes et alentours (AICC) - Association des Habitants du Petit-Saconnex-Genève (AHPTSG) - Fédération réunissant Les Associations de quartier du Grand-Saconnex et environs (FLAGS) – Pic Vert Assprop – Sauvegarde Genève – Contre l'enlaidissement de Genève (CEG)

Pour tous compléments d'information : Patrick Canellini, président du comité référendaire - 079 511 23 72 - patrick.canellini@gmail.com. Site du comité référendaire : www.nuisances.ch

Dons : Association des Intérêts de Cointrin, Réf. Cointrin 2020,

Banque cantonale de Genève, Clearing 788, CCP 12-1-2, IBAN CH84 0078 8000 K009 4716 0

Références externes

- [Evaluation d'impacts sur la santé - Rapport final - Octobre 2016](https://www.nuisances.ch/rapport-final-evaluation-dimpacts-sur-la-sante-2016)
<https://www.nuisances.ch/rapport-final-evaluation-dimpacts-sur-la-sante-2016>
- [Manuel du bruit aérien](https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/publications-etudes/publications/manuel-du-bruit-aerien.html)
<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/publications-etudes/publications/manuel-du-bruit-aerien.html>
- [Les mesures acoustiques de « Schiphol »](https://www.dropbox.com/s/bxe44wyp1qtaddo/Les%20mesures%20acoustiques%20de%20C2%AB%20Schiphol%20C2%BB.doc?dl=0)
<https://www.dropbox.com/s/bxe44wyp1qtaddo/Les%20mesures%20acoustiques%20de%20C2%AB%20Schiphol%20C2%BB.doc?dl=0>
- L'étude d'impact mandatée par l'Etat ([étude d'impact](https://www.ge.ch/actualite/impact-du-bruit-avions-nouvelles-constructions-30-10-2018))
<https://www.ge.ch/actualite/impact-du-bruit-avions-nouvelles-constructions-30-10-2018>
- [Les mesurages faits devant le quartier des Avanchets](https://www.dropbox.com/s/1lpej6torhe3pso/Que%20r%C3%A9v%C3%A8le%20le%20document%20cach%C3%A9%20par%20l'Etat.docx?dl=0) (mai 2017)
<https://www.dropbox.com/s/1lpej6torhe3pso/Que%20r%C3%A9v%C3%A8le%20le%20document%20cach%C3%A9%20par%20l'Etat.docx?dl=0>
- Nuisances - Le site du comité référendaire
<https://www.nuisances.ch>

Table des matières

Répondre aux besoins de la population.....	2
Un nouveau quartier en ville ou une nouvelle ville au bord de l'aéroport ?	3
Créer une qualité de vie.....	3
Un environnement maîtrisé : bruit et air	4
Pollution atmosphérique.....	4
Pollution par le bruit - PSIA : agir de manière concrète et déterminée sur les nuisances.....	4
Conclusion – Quel Genève veut-on laisser à nos enfants ?	9
Références externes	10