Dossier de presse

Nuisances

Défendons la qualité de vie de tous

NON AUX FUTURES HABITATIONS DANS LA ZONE POLLUÉE DE COINTRIN !

Ce référendum a été lancé par

- A3S (Association Sous Sarasin)
- ACO (Cointrin Ouest et Cointrin Est)
- Sauvegarde Genève
- AIC (Association des Intérêts de Cointrin)
- AICC (Association des Intérêts des habitants du chemin des Corbillettes et alentours)
- Association pour la Sauvegarde du Petit-Saconnex Village
- Pic-Vert Assprop
- Contre l'enlaidissement de Genève
- AHPTSG (Association des Habitants du Petit-Saconnex Genêts)
- FLAGS (Fédération des associations de quartier du Petit-Saconnex),
- Des associations d'habitants de quartiers citoyennes et apolitiques.

Site du groupe référendaire : www.nuisances.ch
Facebook : www.facebook.com/nuisancesgeneve

Informations : M. Ari Spassov : 079/512.98.76

30 avril 2019

Nuisances
Défendons la qualité de vie de tous

Ces associations s'opposent aux décisions jugées irresponsables des autorités genevoises dans le cadre du déclassement de zones de Cointrin pour densifier à proximité directe de l'aéroport et de ses nuisances, sans aucune mesure des risques.

Elles se font l'écho des préoccupations des habitants locaux qui doivent déboucher sur un vrai débat autour de quelle est la Genève que nous voulons laisser à nos enfants.

Elles dénoncent le côté hautain et déconnecté des autorités politiques genevoises qui n'écoutent pas leurs citoyennes et citoyens.

- Pourquoi ne tiennent-elles pas compte de messages d'alerte et du mécontentement des habitants ?
- Ne sont-elles pas au service de tous les Genevois ?
- Pourquoi publient-elles des études fausses et mensongères ?
- Pourquoi organisent-elles de pseudo-concertation alors que tout est décidé d'avance ?
- Pourquoi s'accrochent-elles au Plan directeur cantonal 2030, alors que la donne a beaucoup changé entre son élaboration et la réalité dans laquelle nous vivons ?

Elles remettent en cause la densification erratique actuelle car, celle-ci :

- S'emballe et perd de vue les questions fondamentales
- Pour qui densifie-t-on ? Pourquoi ? Comment ? Où ?
- Augmente les nuisances
- Elle crée du trafic en plus
- Elle oblige la création de nouvelles infrastructures
- Aggrave la crise du logement qui dure depuis 40 ans en liant les plans de développement de quartiers à la création de nouveaux bureaux.

Nuisances
Défendons la qualité de vie de tous

Ce référendum s'oppose au changement de zones de Cointrin en s'appuyant sur 4 bonnes raisons :

1. DÉFENDRE LA SANTÉ

https://www.rts.ch/info/regions/geneve/8101906-bruit-et-pollution-cointrin-coute-50-millions-par-an-en-frais-de-sante.html

A. Placer de nombreux habitants dans cette région les met en danger

La nuisance du bruit sur la santé n'est plus à mettre en doute. Les réverbérations courtes, impulsionnelles, de durées inférieures à 10s au passage d'un avion sont des nuisances dangereuses pour la santé comme le citent les instances médicales mentionnées ci-après :

1. En 2011 l'OMS[1], par sa directrice régionale européenne Mme Zsuzsanna Jakab, déclare que « La pollution sonore n'est pas seulement une nuisance environnementale mais aussi une menace pour la santé publique »[i].

2. En 2017, l'OFEV[2] informe que : « Le bruit stresse et rend malade. *Des niveaux sonores élevés entraînent des lésions auditives irréversibles. Mais les sons indésirables de niveau plus bas ne sont pas inoffensifs non plus : ils peuvent porter atteinte au bien-être psychique et physique.* »[ii].

3. Les études de l'association ADVOCNAR[3] en 2010 et de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale (l'AFSSE[4]) signalent en 2004 déjà la nocivité du bruit impulsionnel dans cette publication: L'émergence et rythme du bruit : « *un bruit impulsionnel ayant un caractère soudain et imprévisible est plus nocif qu'un bruit continu de même énergie*. »[iii]

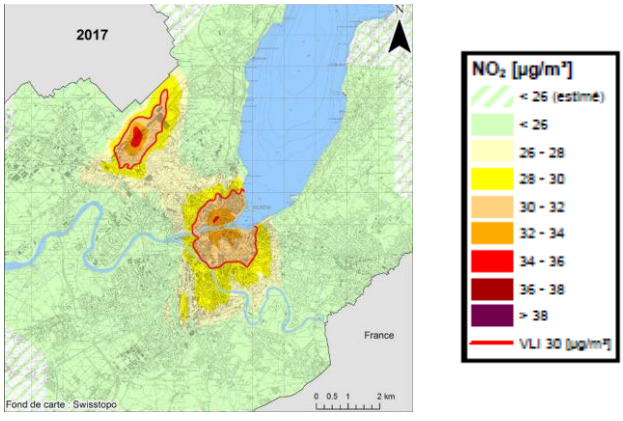
[1] OMS : Organisation Mondiale de la Santé (http://www.euro.who.int/fr/about-us)
[2] OFEV : Office Fédéral de l'Environnement (https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home.html)
[3] ADVOCNAR : Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes (http://www.advocnar.fr/)
[4] AFSSE : Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale (https://www.anses.fr/fr/system/files/AP2003et1000Ra.pdf)

4. Une étude de l'université d'Oxford met en évidence les risques cardio-vasculaires que le bruit des avions occasionne sur les riverains des aéroports. https://academic.oup.com/bmb/article/68/1/243/421340

   Cette constatation se retrouve dans l'article publié dans le *Figaro* en 2013. http://sante.lefigaro.fr/actualite/2013/10/10/21363-bruit-aeroports-mauvais-pour-coeur

B. Impact de la pollution de l'air sur la santé

1. Il n'existe pas de vraie mesure sur la pollution produite autour de l'aéroport et par l'aéroport. Une étude va être mandatée en 2020 ou 2022 par le pôle métropolitain du Grand Genève. https://www.ledauphine.com/haute-savoie/2019/04/29/geneve-vers-une-etude-independante-de-la-pollution-de-l-aeroport
   Dès lors, pourquoi prendre le risque de placer du monde dans cette zone avant d'en avoir mesuré la dangerosité.
2. Une chose est certaine le kérosène pollue et est nocif. http://noe21.org/le-kerosene-nuit-gravement-au-climat-et-a-votre-sante/
3. En outre, la pollution de l'air n'est pas en diminution. Le nombre de véhicules et d'avions a considérablement augmenté.
4. Même l'Etat dans son étude publiée en 2017 reconnaît des immissions excessives autour de l'aéroport (https://www.ge.ch/document/rapports-qualite-air-geneve-ropag/telecharger)



"On peut y observer les zones soumises à des immissions excessives de NO_2, avec une moyenne annuelle supérieure à la VLI OPair (30 µg/m_3), les couleurs saumon à rouge-brun correspondent à des périmètres non-conformes. Les parties du territoire conformes à la VLI OPair sont représentées par des couleurs vertes à jaune. Les immissions excessives se situent principalement dans le centre-ville et au sud-est de l'aéroport".

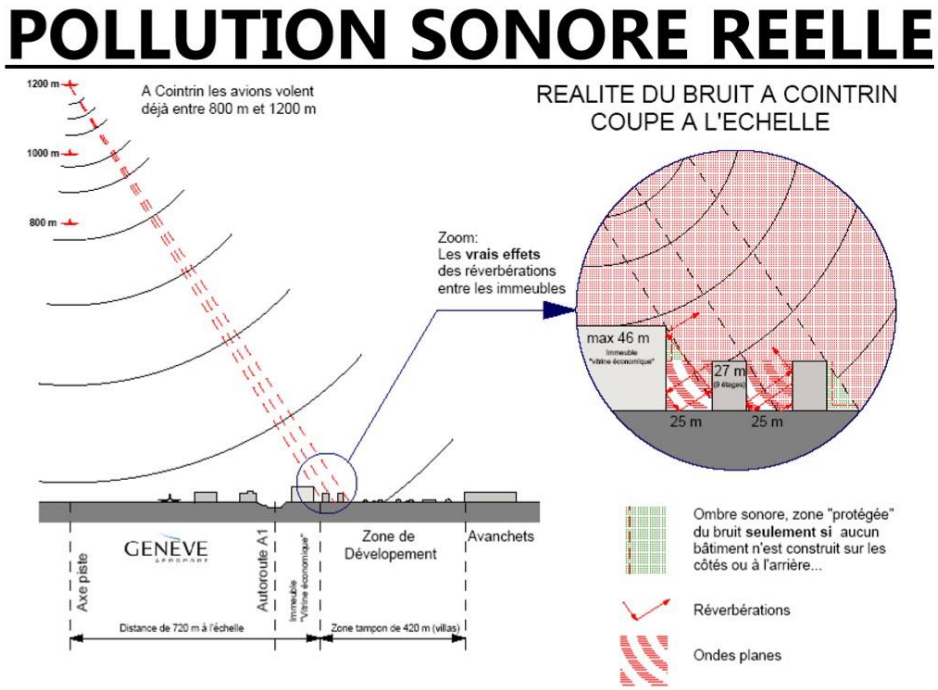
Nuisances
Défendons la qualité de vie de tous

2. LIMITER LA POLLUTION

A. Ne pas tenir compte du principe de précaution est une erreur grave de gouvernance. On s'assure de la salubrité d'un lieu par toutes les mesures possibles avant de lancer des projets immobiliers qui vont mettre en danger la santé des citoyens. La pollution a doublé en 15 ans. Elle va augmenter encore aux alentours directs de l'aéroport (pleine puissance des réacteurs au décollage)

ii. Le principe de précaution a été édicté lors de la conférence sur la diversité biologique de Rio (1992) qui stipule que ''en cas de risque de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives, visant à prévenir la dégradation de l'environnement ...''.
Le principe de précaution est énoncé dans la loi n° 95/101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement : ''l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable''. (https://www.dictionnaire-environnement.com/principe_de_precaution_ID1923.html)

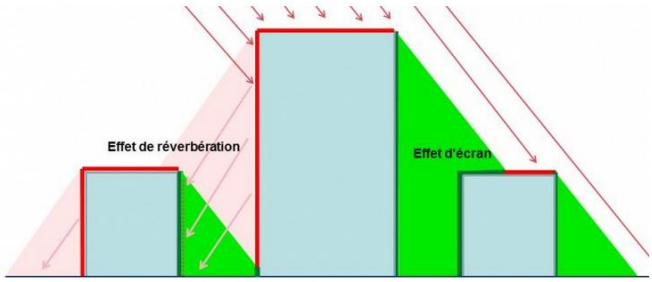
B. Les façades des grands immeubles vont augmenter la réverbération et les nuisances sonores.



Nuisances
Défendons la qualité de vie de tous

Non pas comme le prétend le site de l'Etat

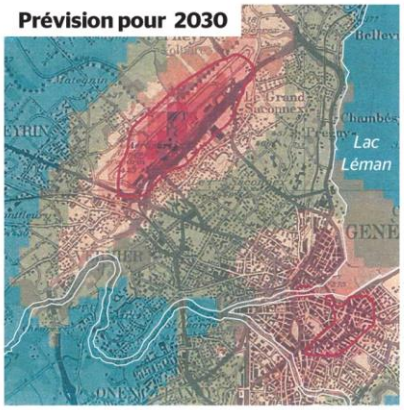
Type de publication: Autres communiqués
Date de publication: 30 octobre 2018
Auteur Département du territoire (DT), Office de l'urbanisme, Office cantonal de l'environnement
Publié dans: Nouveaux quartiers, Département du territoire (DT)



Dans le cadre du grand projet Vernier-Meyrin-Aéroport (VMA), l'Etat de Genève a mandaté un bureau d'experts externe pour évaluer l'impact du bruit des avions sur les futurs bâtiments qui seront construits suite à l'aménagement de ce secteur. Cette étude fait suite aux inquiétudes exprimées par certains riverains de Cointrin quant à un éventuel phénomène de réverbération du bruit engendré par les nouveaux immeubles qui aurait pu augmenter les nuisances sonores pour les futurs habitants. Les experts arrivent à la conclusion que les constructions à venir seront avant tout à l'origine d'un effet d'écran, créant en réalité une atténuation globale du bruit issu de l'aviation sur le secteur.

Par contre, même l'Etat dans ses propres projections reconnaît que la pollution atmosphérique va se concentrer autour de cette zone.

La pollution passera du centre-ville à l'aéroport

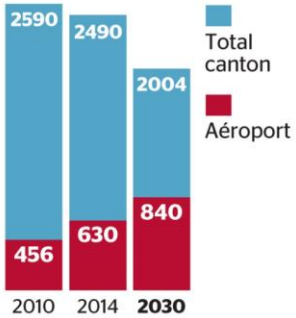


En 2030, l'aéroport produira **40%** des émissions d'oxyde d'azote du canton, contre **20%** aujourd'hui. En ville, le trafic automobile et le chauffage pollueront moins. Les points de forte pollution se déplaceront vers l'aéroport.

G. LAPLACE/C. BERNET

Evolution des émissions de NO (oxyde d'azote)

En tonnes par an



C. La Confédération admet également la possibilité d'une pollution plus grande aux alentours de l'aéroport. Pour témoin ces quelques phrases du PSIA :

« L'aéroport de Genève doit pouvoir être développé pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable, même lorsque les dimensions économiques et sociales de la mobilité impliquent qu'aux environs de l'aéroport certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de manière significative dans la pollution atmosphérique (p.25). »

« Une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. A long terme, il y a lieu de veiller à ce que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air puissent être respectées moyennant l'application d'un plan de mesures de l'aéroport respectivement du canton (p.25). »

Nuisances
Défendons la qualité de vie de tous

3. PRÉSERVER LE POUMON DE VERDURE

A. Préserver et favoriser des couloirs écologiques et la biodiversité

B. Préserver le patrimoine naturel

C. Eviter de construire une ville et des ghettos à risques près de l'aéroport.

Nuisances
Défendons la qualité de vie de tous

4. FREINER L'URBANISATION À OUTRANCE

A. Ne pas la faire toujours au même endroit à côté de toutes les nuisances

B. Stopper la suppression de quartiers verdoyants

C. Appliquer réellement l'initiative des verts contre le bruit et les nuisances (autoroute, aéroport, ceinture de Vernier), ne pas faire du greenwashing en donnant carte blanche aux promoteurs pour un développement immobilier sauvage.

D. Ne pas ajouter des bureaux vides.

5. L'ETAT DIFFUSE DE FAUSSES INFORMATIONS ET EST INCOHÉRENT

1. L'entreprise EcoAcoustique, firme lausannoise, a été mandatée, en 2017, par l'Etat, pour faire des mesures qui ont été interrompues en raison d'un changement météorologique. Celles-ci n'ont jamais été terminées, malgré les engagements pris. En outre, les résultats fournis finalement ne tiennent pas compte des mesures prises et sont obtenus à l'aide d'outils de simulation[5]

   Mais si l'on analyse les résultats obtenus durant ces mesurages aux Avanchets, à 1'200 mètres de la piste, on constate qu'ils contredisent les calculs et indiquent des valeurs 52 fois supérieures à celle fournies par calcul.

   On comprend dès lors pourquoi l'Etat n'a pas voulu terminer les mesurages à 700 mètres de la piste!

2. Il ne prend pas en compte lors de la délivrance des PLQ et des autorisations de construire des conséquences de la pollution sonore et atmosphérique sur la santé des gens.

3. Il ne peut pas construire de logement au Pré du stand alors qu'à Cointrin qui est plus proche du tarmac, on va en ajouter (voir courbe PSIA)

4. Il ne tient pas compte de ses propres projections.

5. Il veut rajouter des bureaux vides aux 300'000 m2 existants, qui est déjà l'équivalent de 66 terrains de foot.

6. Presque aucune mesure concrète et incitation ne sont prises à Genève pour sortir de la crise du logement (échanges d'appart, contrôle plateformes style Airbnb). Aucune véritable volonté de transformer les

[5] Le rapport final d'EcoAcoustique se trouve sur le lien : https://www.ge.ch/document/impact-nouvelles-constructions-bruit-avions-rapport-final/telecharger

bureaux en appartement (voir Zürich, Bâle)

7. Traitement du bruit des auto et des motos pris en compte et verbalisé, rien pour les avions.
8. Ajout de charges de trafic sur des routes de la région déjà fortement sollicitées. Comment se rendra-t-on à l'aéroport aux heures de pointes ?

---

[i] **Réf.30 De l'OMS: « La pollution sonore …».**
(http://www.euro.who.int/fr/media-centre/sections/press-releases/2011/03/new-evidence-from-who-on-health-effects-of-traffic-related-noise-in-europe)

[ii] **Réf.31 De l'OFEV: Le bruit stresse et rend malade :**
(https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/info-specialistes/effets-du-bruit/effets-du-bruit-sur-la-sante.html)

[iii] **Réf.32 de l'AFSSE : L'émergence et rythme du bruit :**
(https://www.anses.fr/fr/system/files/AP2003et1000Ra.pdf)