

Denise Adler  
34 route de Valavran  
1293 Bellevue

Bellevue, le 8 janvier 2018

Office fédéral de l'aviation civile  
Consultation PSIA  
Case postale  
3003 Berne

Concerne: Plan sectoriel d'infrastructure aéronautique, procédure de participation publique pour la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève

Mesdames, Messieurs,

Tout d'abord, je tiens à vous remercier pour l'organisation de la consultation, pour le travail fourni par les offices ou institutions qui ont permis de constituer ce dossier et donner la parole aux personnes concernées sur le terrain. Je m'exprime en tant que citoyenne, résidente et propriétaire d'un immeuble situé dans une commune fortement impactée.

Globalement, je constate une lacune importante : la santé n'est même pas mentionnée ! Il s'y associe un manque de considération envers les populations concernées. Ces défauts sont liés à une primauté systématique de l'économie et du profit à court terme au détriment des valeurs de protection des populations, de l'environnement régional et du climat, au mépris de notre Constitution.

Voici mes observations sur des points particuliers :

#### Décision 1 Rôle et fonction de l'installation

Au sujet de « répondre à la demande du trafic aérien », la notion de demande est dans ce cas biaisée par une offre massive de voyages à bas prix soutenue par une publicité envahissante. Les destinations européennes et méditerranéennes étant pour la plupart desservies par le rail, cars et/ou bateau, les moyens de transports terrestres, qui paient des taxes sur les carburants, se trouvent défavorisés. Quant au « respect des principes du développement durable », il est juste cité, mais pas appliqué, car les propositions qui suivent vont en sens contraire.

#### Décision 2 Conditions générales de l'exploitation

Le PSIA ne suit pas le « Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores » du Conseil Fédéral<sup>1</sup>. Dommage ! Ce rapport contient des intentions qui vont dans le bon sens, reste à les mettre en pratique à bon escient.

L'« art. 39 ss de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA) », auquel ce chapitre se réfère, ne respecte pas les standards internationaux pour la santé préconisés par l'OMS : 8h de tranquillité nocturne sont nécessaires pour un sommeil réparateur.

Il est aussi en contradiction avec les objectifs de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP), qui souhaite renforcer la prévention des maladies non transmissibles (MNT), en collaboration avec différents secteurs<sup>2</sup>. L'OSIA et le PSIA devraient donc être revus et modifiés en fonction de l'état actuel de la science et en cohérence avec les objectifs de l'OFSP. Il a été attesté que les bruits nocturnes ne perturbent pas seulement les cycles du sommeil, empêchant d'atteindre le sommeil profond, mais aussi les fluctuations fines de la vigilance<sup>3</sup> et le système cardiovasculaire, même sans réveil conscient.

Si « La capacité actuelle déclarée de la piste revêtue est de 40 mouvements par heure (en planification horaire) », le béton c'est solide, l'environnement et les riverains en subissent les conséquences et en souffrent : bruit, pollutions, perturbations du sommeil, atteintes à la santé, troubles du développement des enfants et adolescents, perte du potentiel de construction de logements et de valeur des biens

<sup>1</sup> 1/40 Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores, le Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat Barazzone 15.3840 du 14 septembre 2015 approuvé par le Conseil fédéral lors de sa séance du 28 juin 2017

<sup>2</sup> Office fédéral de la santé publique (OFSP) et Conférence suisse des directrices et directeurs cantonaux de la santé (CDS) 2016 Stratégie nationale Prévention des maladies non transmissibles (stratégie MNT) 2017–2024, Berne

<sup>3</sup> Comment l'homme ne dort que d'un œil Sciences Une étude menée à l'UNIL offre un nouvel éclairage sur la complexité du sommeil. [Par Bertrand Beauté](#) 08.02.2017

immobiliers... « L'objectif [est] de viser 47 mouvements par heure à l'horizon 2030 » est donc irréaliste. Comment les populations riveraines pourraient-elles supporter une augmentation des nuisances qui sont déjà excessives ? Il est irresponsable de planifier et d'organiser des atteintes massives à la santé et au bien-être.

Pourquoi « Les procédures de descente continue (*Continuous Descent Operation*, CDO) sont favorisées » ? Pour dépasser la routine, pourrait-on s'inspirer de nouvelles méthodes d'approche moins bruyantes et moins polluantes ? Par exemple :

- Avec un survol des zones habitées à plus haute altitude, une pente de descente plus forte, l'avion se redressant juste avant l'atterrissage pour se poser en douceur. Ce système est déjà appliqué à d'autres aéroports
- Des cibles d'atterrissages guidées par satellite, pour éloigner le point de contact des bords de la piste et donc des oreilles des riverains.

La phrase « durant les heures de nuit (22h00–24h00), les nouveaux vols long-courriers planifiés durant cette tranche horaire devront être exploités par les avions long-courriers les plus performants au niveau acoustique », n'est qu'un vœu pieux. En effet, nous savons que les longs courriers doivent embarquer plus de kérosène, ils sont de plus grande dimension, plus lourds et ont donc besoin de plus d'énergie et de puissance pour décoller.<sup>4</sup> De plus, leur grande dimension déplace plus d'air ce qui contribue à augmenter les nuisances sonores. Même les avions les plus performants seraient excessivement bruyants en ces heures de nuit.

L'intention de limiter les nuisances à la source est louable. Cependant, le potentiel d'amélioration technique reste modeste et les tentatives déjà engagées au cours des précédentes décennies se sont révélées peu concluantes voire contreproductives, dans tous les cas incapables de contrebalancer la croissance effrénée du trafic aérien. En particulier les aéronefs plus silencieux sont parfois plus polluants et moins efficaces du point de vue énergétique<sup>5</sup>. Les efforts pour diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> par des mesures techniques ont parfois abouti à une augmentation des émissions de NO<sub>x</sub>. Etant donné que les oxydes d'azote, qui sont des polluants préoccupants issus des transports, sont nocifs envers la santé<sup>6</sup> et l'environnement, qu'ils génèrent de l'ozone, une évaluation globale et sur toute la chaîne est nécessaire. Il sera clairement incontournable d'envisager une limitation des mouvements d'avions.

### Décision 3 Exposition au bruit et 4 Documentation de l'exposition au bruit

Les riverains subissent des bruits réels et leurs conséquences. Ce ne sont pas les moyennes ou les courbes qui perturbent le sommeil, la détente et les activités de plein air. La notion de « bruit admissible » ne devrait pas servir à justifier des nuisances supplémentaires, mais à les réduire. Les modèles et calculs, toujours approximatifs en raison de la complexité des phénomènes, gagneraient à être validés et complétés par des mesures sur le terrain.

Les taxes d'atterrissage et de passagers perçues en fonction du bruit par les aéroports de Genève et de Bâle représentent moins de 3% des taxes sur l'ensemble de la Suisse, l'aéroport de Zurich en collectant 97%<sup>7</sup>. Cette disproportion est difficile à comprendre. Qu'est-ce qui incite l'Aéroport de Genève à miser sur le bas de gamme ? Il est indispensable que l'Aéroport de Genève assume ses responsabilités en internalisant correctement les coûts de ses nuisances, c'est-à-dire en percevant des taxes plus élevées.

### Décision 5 Aire de limitation d'obstacles

La « carte 2 » n'est pas explicite, seuls une partie des voies de communications et bâtiments sont indiqués. Cette décision, se référant à des « normes internationales en vigueur » non précisées, mériterait d'être clarifiée.

<sup>4</sup> Ceci a été confirmé par le service Environnement et Développement durable de l'aéroport

<sup>5</sup> GAO (2003). Appendix II. Types, amounts, and impact of emissions from aviation-related sources. In: *Aviation and the environment: strategic framework needed to address challenges posed by aircraft emissions*. Washington, DC, United States General Accounting Office (<http://www.gao.gov/new.items/d03252.pdf>, accessed 18 November 2004). Vu 29.12.2017

<sup>6</sup> Laura Perez, Swiss Tropical and Public Health Institute 2016 Annexe IV Rapport Swiss TPH-Pollution de l'air Air pollution health impacts of activities of the Geneva Airport in 2014 and 2030 for the Geneva region. Basel In : Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'Aéroport de Genève-Cointrin (GA) Evaluation d'impacts sur la santé Rapport final Octobre 2016

<sup>7</sup> <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/bases-et-donnees/couts-et-benefices-des-transports.html>

## Décision **10 Protection de l'air**

Comme dans la décision 1, la notion de « développement durable » est brièvement citée avant d'être contredite. La déclaration « 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. » est choquante. Qu'est-ce qui autoriserait le trafic aérien et ses infrastructures à ne pas respecter les lois et normes fédérales ?

Pourquoi n'y a-t-il pas de station NABEL<sup>8</sup> à proximité de l'aéroport ? La population a besoin d'être informée avec précision de la situation locale, et pas seulement avec des données agrégées et des estimations opaques.

De même, la mention de « la politique climatique et de la gestion de l'énergie pour ce qui touche aux infrastructures de l'aéroport » est insuffisante. Le trafic aérien qui dépend des infrastructures de l'aéroport, ne peut pas négliger son impact climatique qui est important et en croissance continue. Comme exemple, les secteurs du bâtiment et des transports terrestres ont fait rapidement des efforts de réductions des GES, avec déjà des résultats. Que le transport aérien en prenne de la graine !

En conclusion, ce **Projet de Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) Partie IIIC** contient des contradictions internes et des incohérences avec la qualité de vie, les politiques de santé, de l'environnement et du climat. Il n'est pas acceptable et nécessite d'être entièrement revu. Le pôle économique, seul pris en compte dans ce projet, devrait respecter un équilibre avec les autres pôles du développement durables : l'environnement et le social.

La déficience totale d'attention pour la santé est grave. Il est prouvé que les nuisances sonores causent des hypertensions, des maladies cardiaques ischémiques, des troubles cognitifs chez les enfants et adolescents (difficultés de lecture), des perturbations du sommeil, des acouphènes, des dérangements<sup>9 10</sup>, tandis que la pollution de l'air augmente les maladies respiratoires, cardiaques, et les cancers, avec pour conséquences un surplus d'incapacités et de décès, sans oublier une augmentation des coûts de la santé, mettant en difficultés accrues les budgets des ménages et des collectivités publiques. Nous trouvons donc parmi les conséquences sanitaires de l'augmentation des nuisances du trafic aérien plusieurs maladies non transmissibles, chroniques et invalidantes qui sont au premier plan des soucis de nos autorités de santé<sup>11</sup>. D'après l'OFSP, la prévention est efficace. Malheureusement nombre d'équipements d'activité physique : les chemins piétons, pistes cyclables, parcours vita et centres sportifs communaux, sont soumis à des nuisances rédhibitoires !

L'absence de prise en compte sérieuse du défi climatique aggraverait encore la situation sanitaire en raison de l'augmentation des maladies, accidents et décès.

D'autre part je suis étonnée de n'y trouver aucune mention des risques de transmission de maladies virales ou émergentes<sup>12</sup> par les voyages rapides y compris le paludisme d'aéroport. Restons attentifs !

Je sollicite donc de votre autorité un réexamen de la situation et une correction de ce projet, dans le sens de la prévention et de la résolution des problèmes, plutôt que de leur négligence et de leur aggravation.

Avec mes remerciements anticipés, veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, mes salutations les meilleures.

Denise Adler

Copies par courriel à l'OFSP, l'OFEV, les communes et les associations concernées

---

<sup>8</sup> OFEV (éd.) 2017 : La qualité de l'air en 2016. Résultats du Réseau national d'observation des polluants atmosphériques (NABEL). Office fédéral de l'environnement, Berne. État de l'environnement No 1723 : 28 p.

<sup>9</sup> WHO 2011 Burden of disease from environmental noise Quantification of healthy life years lost in Europe WHO European Centre for Environment and Health, Bonn Office

<sup>10</sup> European Environment Agency, 2014 : Noise in Europe 2014, EEA Report No 10/2014 p.41

<sup>11</sup> Office fédéral de la santé publique (OFSP) et Conférence suisse des directrices et directeurs cantonaux de la santé (CDS) 2016 op.cit.

<sup>12</sup> OFSP 2005 Le SRAS et les conséquences Perspectives de lutte contre les nouvelles maladies infectieuses qui nous menacent, Office fédéral de la santé publique, Division Maladies transmissibles, Section Détection précoce et Épidémiologie bulletin 48, 28.11.2005