

COMMISSION CONSULTATIVE POUR LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES DUES AU TRAFIC AÉRIEN

Procès-verbal de la 103^{ème} séance du lundi 29 janvier 2018
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h à 19h

ANNEXE

Tableau des prises de positions par thématique

Pour mémoire, les 10 thématiques traitées dans le projet de fiche PSIA sont les suivantes :

- 1 *Rôle et fonction de l'installation*
- 2 *Conditions générales de l'exploitation*
- 3 *Exposition au bruit*
- 4 *Documentation de l'exposition au bruit*
- 5 *Aire de limitation d'obstacles*
- 6 *Périmètre d'aérodrome*
- 7 *Protection de la nature et du paysage*
- 8 *Protection des eaux*
- 9 *Accessibilité terrestre de l'aéroport*
- 10 *Protection de l'air*

Discussion au sein de la CCLNTA

M. Baud Lavigne s'exprime au nom des représentants de l'État qui s'en tiennent au point de vue exprimé publiquement par les magistrats. Les déclarations des représentants de l'État au sein de la commission étant susceptibles d'être interprétées de manière différente de la position exprimée par les magistrats, les représentants de l'État au sein de la commission s'abstiennent d'exprimer un point de vue.

Processus d'adoption de la fiche PSIA

M. Viret, représentant de la commune de Bellevue, exprime son mécontentement par rapport à l'information communiquée dans le cadre du processus. Malgré les séances d'informations et les documents distribués aux communes, il considère celles-ci comme préétablies dans le processus.

M. Viret (commune de Bellevue) trouve courte la période d'information/participation de la population, étendue sur les fêtes de fin d'année, trop courte.

Conditions générales de l'exploitation

M. Viret (commune de Bellevue) demande pourquoi la période entre 5 heures et 6 heures du matin figure toujours comme une période durant laquelle les atterrissages sont possibles dans la législation nationale.

M. Lindup (association de riverains) considère qu'il est contradictoire de prévoir la possibilité de vols long-courriers après 22 heures et de vouloir limiter les émissions à la source. Par ailleurs, il considère que les avancées technologiques doivent profiter à tout le monde et permettre de réduire l'empreinte du trafic aérien plutôt que d'accommoder un nombre accru de mouvements. M. Lindup demande une extension du couvre-feu depuis 22 heures à 6 heures. Il pense que cela n'impacterait pas l'économie. Il en veut pour preuve que même avec un couvre-feu avancé à 23 heures à Zurich, la société a dégagé un bénéfice de CHF 250 millions en 2016.

M. Fiechter (milieux de l'aviation) comprend la nécessité de maîtriser les impacts sur l'environnement, mais il dit qu'il faut aussi prendre en considération les autres impératifs liés à l'exploitation des vols. En particulier, une certaine flexibilité est importante pour les compagnies aériennes. L'annulation d'un vol a des conséquences pour les passagers, dont les vacances sont parfois mises à néant en cas d'annulation de vol.

S'agissant des mouvements durant la période nocturne (après 22 heures), M. Fiechter (milieux de l'aviation) explique que ceux-ci sont planifiés de la sorte par nécessité, notamment en fonction des contraintes sur les plateformes de correspondances. L'aéroport de Genève n'étant pas le seul aéroport avec des restrictions, l'aménagement des horaires est aussi limité par les restrictions sur les autres plateformes. Les changements d'horaires souhaités parfois par les riverains dépendent de plusieurs facteurs, qui représentent autant de contraintes, notamment la disponibilité des slots au départ et à l'arrivée. Pour les compagnies de réseau, la majorité des passagers poursuivent leur voyage au-delà de la destination au départ de Genève et il est important pour la compagnie d'offrir une connectivité dans un certain temps. À défaut, dans les systèmes de réservation, le vol apparaît en 2^{ème} ou en 3^{ème} page, que les particuliers ou les agences de voyage ne prennent souvent pas la peine de faire défiler.

M. Fiechter (milieux de l'aviation) précise que les conditions d'exploitation sont importantes pour les départs, mais aussi pour les arrivées, s'agissant notamment des compagnies avec des avions basés à Genève. Un avion qui ne pose pas à Genève fait défaut pour le vol du lendemain, ainsi que les équipages.

S'agissant des mesures à la source, les riverains en appellent aux compagnies à renouveler leur flotte. M. Fiechter (milieux de l'aviation) souligne que cela représente un coût pour lequel les compagnies doivent avoir les moyens. Plusieurs compagnies qui opèrent à Genève ont exprimé l'intention d'investir beaucoup d'argent dans le renouvellement de leur flotte. C'est le cas en particulier d'Easyjet, Etihad et Qatar. Ces mesures contribuent à diminuer les coûts d'opération ainsi que les nuisances pour les riverains.

M. Viret (commune de Bellevue) réagit en affirmant que les compagnies aériennes trouvent des explications pour ne pas faire grand-chose. Il considère qu'il n'y a pas une volonté réelle de faire quelque chose. Il pense que renoncer à quelques vols en vaudrait la peine pour le bénéfice des riverains, en particulier après 23 heures. M. Fiechter (milieux de l'aviation) observe que c'est déjà

le cas des départs après 22 heures, auxquels l'aéroport a renoncé, tandis que la législation nationale le permet.

Exposition au bruit

S'agissant de l'impact du bruit du trafic aérien, M. Viret (commune de Bellevue) trouve injuste que les habitations construites après 1979 ne puissent bénéficier du concept d'insonorisation. À la lecture de l'OPB, il estime que l'aéroport est une installation fixe notablement modifiée et que le périmètre d'insonorisation devrait être étendu sur toute l'étendue des courbes PSIA. M. Royer explique brièvement la différence entre la question de la modification notable au sens de l'OPB et les critères d'éligibilité pour l'insonorisation. M. Mounier précise que la modification notable doit faire l'objet d'une décision. En l'occurrence, fondée sur les termes du renouvellement de la concession fédérale en 2001, l'autorité a constaté en 2013 que l'installation avait été notablement modifiée depuis lors et le nouveau concept d'insonorisation se base sur cette décision. À l'occasion de la fixation du nouveau bruit admissible après l'adoption de la fiche PSIA, le périmètre d'insonorisation sera adapté en conséquence.

M. Viret (commune de Bellevue) considère qu'il serait raisonnable qu'un moratoire sur la construction de logements soit prononcé dans les zones impactées par la courbe de bruit initiale inscrite dans la fiche PSIA, jusqu'au rétrécissement des courbes envisagées à moyen/long terme. Il indique que 140'000 à 160'000 m² sont concernés dans la commune de Bellevue.

M. Viret (commune de Bellevue) regrette que les courbes de bruit inscrites dans le projet de fiche PSIA soient illisibles au niveau parcellaire.

M. Rochat, représentant de la commune de Vernier, considère, à propos du système des deux courbes inscrites dans la fiche PSIA, que la courbe initiale (bruit 2019) est confortable et que la courbe cible (bruit 2030) n'est pas sensiblement moins étendue que la situation actuelle. Il comprend que, par rapport à la situation passée, le bruit augmentera à l'avenir.

S'agissant des courbes de bruit inscrites dans le projet de fiche PSIA, M. Lindup (association de riverains) comprend que la Confédération veut que le développement de l'aéroport suive les impératifs du marché mais que les courbes proposées dans le PSIA ne prennent pas en compte l'évolution récente de ce même marché, notamment les améliorations technologiques et le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes. Ceci impacte sur les courbes de bruit proposées en les maintenant à une largeur proche de l'actuelle.

M. Lindup (association de riverains) exprime des préoccupations sur l'impact des courbes de bruit sur le foncier. Il comprend que la fiche PSIA va impliquer des modifications sur le plan directeur cantonal, qui ne figurent pas dans le projet de fiche PSIA.

M. Schneider (Genève Aéroport) souligne que le plafonnement du bruit et l'engagement des autorités de voir les courbes de bruit se réduire à terme représente un vrai compromis. Pour l'exploitant, c'est un défi important de parvenir à l'objectif fixé. M. Schneider souligne que les courbes de bruit figurant dans la fiche PSIA représentent un cadre contraignant pour les opérations, notamment s'agissant des mouvements nocturnes qui sont critiques pour le respect du cadre fixé. La possibilité maintenue dans la fiche PSIA de prévoir trois vols long-courriers après 22 heures reflète la volonté des autorités de développer la connectivité vers des régions du monde

importantes, comme le continent américain et l'Asie. Cela est cohérent avec l'idée d'un développement qualitatif. Il demeure que ces trois vols resteraient l'exception par rapport à l'extrême retenue dont les compagnies aériennes font preuve à ce jour déjà pour les décollages après 22 heures.

Accessibilité terrestre de l'aéroport

S'agissant de l'accessibilité de la plateforme et du scénario médian utilisé pour la modélisation, M. Rochat (commune de Vernier) regrette qu'une solution satisfaisante ne se profile qu'à long terme, impliquant une péjoration de la situation dans l'intervalle. M. Rochat exprime son inquiétude sur la question et demande l'opinion de directeur de Genève Aéroport. M. Schneider (Genève Aéroport) observe que si tous les investissements prévus pour la réalisation des infrastructures de transport sont réalisés, cela serait déjà une bonne chose et apporterait des améliorations substantielles à la desserte de la zone aéroportuaire. Il rappelle en outre l'engagement très fort de Genève Aéroport en faveur d'une répartition modale, qui privilégie les transports en commun. Pour sa part, son inquiétude porte moins sur les ambitions affichées en termes d'infrastructure que la faculté de consentir les investissements nécessaires pour leur réalisation.

M. Schneider (Genève Aéroport) fait remarquer que si Genève Aéroport est un des générateurs de trafic dans la zone, sa contribution est limitée à 15 % et la desserte de l'aéroport est en quelque sorte aussi « victime » des problèmes d'accessibilité de la zone. Si la nouvelle ligne 23, par exemple, est à saluer, une amélioration de la desserte de la zone aéroportuaire depuis les régions périphériques du Grand Genève reste fortement souhaitable.

Protection de l'air

S'agissant de la qualité de l'air, M. Viret (commune de Bellevue) regrette que la santé ne soit pas une des thématiques dans la fiche PSIA. Il regrette les principes 6 et 7 dans la partie conceptuelle du PSIA rappelés dans le projet de fiche PSIA, selon lesquels *« les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés 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. 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 »*. Étant précisé *« qu'à 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 élaboré par l'aéroport respectivement par le canton »*. M. Viret considère qu'aucune solution ne figure dans la fiche PSIA, tandis que l'augmentation du trafic va engendrer un risque supplémentaire de maladie pulmonaire. Il demande que des stations de mesures de la qualité de l'air du canton soient installées de part et d'autres de l'aéroport, afin de mesurer notamment les hydrocarbures.

En se référant aux principes 6 et 7 dans la partie conceptuelle du PSIA rappelés dans le projet de fiche PSIA, M. Rochat (commune de Vernier) regrette qu'une pollution excessive doive être tolérée à court et moyen terme par la population.

M. Lindup (association de riverains) considère qu'un dépassement des valeurs limite ne doit pas être toléré.

M. Chiaradonna (association de protection de l'environnement) observe que la part des émissions de NOx de l'aéroport est prévue d'augmenter d'ici 2030, portant préjudice aux efforts que le canton entend consentir dans les autres domaines.

Climat

Citant les propos du Conseil fédéral en page 1707 de la Politique aéronautique, M. RoCHAT (commune de Vernier) ne considère pas acceptable que « quand bien même les progrès techniques et un meilleur taux d'occupation des appareils auront tendance à faire reculer les émissions par passager, il faut s'attendre *in fine* à un accroissement des émissions de CO2 du fait de la hausse du nombre de mouvements et du nombre de passagers ».

M. Lindup (associations de riverains) pense qu'un chapitre sur le climat doit être ajouté dans la fiche PSIA.

M. Chiaradonna (association protection de l'environnement) constate que les thématiques environnementales sont traitées, mais pas la question climatique à laquelle le projet de fiche PSIA n'apporte pas de réponse. Il considère que des mesures devraient être proposées pour atteindre les engagements de la Confédération dans le cadre de l'accord de Paris.

M. Schneider (Genève Aéroport) indique les engagements et les actions prises en matière de changement climatique doivent être décidées et mises en œuvre au niveau national et international. En l'occurrence, l'industrie du transport aérien a pris des engagements forts en 2016 conformément à l'accord CORSIA. L'industrie a pour ambition de stabiliser les émissions de CO2 au niveau 2020, en assurant une croissance neutre en carbone au-delà.

Santé

M. Viret (commune de Bellevue) indique que les difficultés d'endormissement sont une des causes principales d'insomnie. À cet égard, les mouvements entre 23 heures et 24 heures sont préjudiciables à l'endormissement. Il considère par conséquent qu'aucun mouvement ne doit intervenir durant cette tranche horaire. Une autre cause d'insomnie est le réveil inopiné le matin. Afin de préserver les riverains des réactions des réveils matinaux, il considère que le couvre-feu doit s'étendre sur une période de 7 heures au moins.

M. Lindup (association de riverains) considère que les impacts des nuisances dues au trafic aérien sur la santé doivent constituer une thématique spécifique dans la fiche PSIA de Genève Aéroport. La fiche PSIA doit fixer des conditions permettant la garantie du repos nocturne, telle que stipulée dans le rapport de la Confédération sur la politique aéronautique 2016, et conformément aux lignes directrices de l'OMS en ce qui concerne le sommeil réparateur. De même, le PSIA doit prendre en compte le fait que l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) souhaite renforcer la prévention des maladies non transmissibles liées notamment au manque de sommeil.

Infrastructure aéroportuaire

M. Böhler (milieux de l'aviation) considère que les raisons de sécurité invoquées pour la fermeture de la piste gazon ne sont pas légitimes ; la situation était pire il y a 10 ans en arrière. M. Schneider répond que les contraintes se sont aggravées et justifient aujourd'hui la décision prise. Il regrette la fermeture de la piste gazon avant la réalisation de projets concrets à cet emplacement.

M. Böhler (milieux de l'aviation) considère que la piste gazon ayant été définitivement fermée, il n'y a pas lieu de la faire figurer dans la fiche PSIA.

M. Böhler (milieux de l'aviation) salue la volonté de créer des voies de circulation nouvelles vers l'aire nord ainsi que des nouvelles positions avion pour l'aviation générale. Il comprend que le but est d'aménager de l'espace pour l'aviation générale sur l'aire nord et dégager ainsi de la place pour l'aviation de ligne et charter sur l'aire Sud.

M. Böhler (milieux de l'aviation) regrette la priorité qui est accordée à l'aviation charter au même titre que de l'aviation de ligne. Il observe que les passagers de vols charter se rendent pour la plupart dans les stations françaises. Il pense que les vols charter représentent typiquement une croissance quantitative, avec des inconvénients qui l'emportent sur les avantages, en particulier durant la saison d'hiver. Il prône une approche qualitative, avec une sélection du trafic pour se concentrer sur les vols utiles. Pour les passagers à destination des stations françaises, M. Böhler pense que ceux-ci pourraient être acheminés par les compagnies charter sur des aéroports en France, comme l'aéroport de Chambéry.

Sur la question des charters, M. Schneider (Genève Aéroport) indique qu'il a également une opinion nuancée et que ceux-ci ne représentent pas une priorité équivalente aux vols de ligne. M. Schneider précise que cela représente environ 140'000 passagers durant la saison d'hiver qui se rendent aussi dans les stations suisses. Il y a une volonté de répartir le trafic également vers les aéroports en France voisine, mais les possibilités sont limitées ; il y a aussi des contraintes. M. Schneider ajoute aussi que l'aéroport ne contrôle pas les créneaux aéroportuaires ; s'il y a une demande par une compagnie charter pour un créneau disponible, l'aéroport ne peut pas intervenir pour que Slot Coordination refuse d'accéder à la demande. Le trafic charter représente un pic d'influence, qu'il est difficile à gérer, étant précisé toutefois qu'aujourd'hui bon nombre de skieurs se trouvent sur les vols de ligne (les chiffres du trafic charter ne reflètent pas toute l'ampleur du phénomène). M. Böhler (milieux de l'aviation) demande s'il ne serait pas possible de ralentir le développement du trafic charter par une politique de redevance dissuasive ? M. Schneider (Genève Aéroport) rappelle que les redevances ne peuvent être fixées de manière discriminatoire ; celles-ci doivent refléter des coûts effectifs, en vertu de la législation nationale et européenne.

Gouvernance de l'Établissement

M. Viret (commune de Bellevue) considère comme inadéquat que seules les communes de Meyrin et Grand-Saconnex, qui bénéficient économiquement de la présence de l'aéroport sur leur territoire, soient représentées au Conseil d'administration. À son avis, les communes comme Bellevue, Versoix, Vernier et Satigny, pour lesquelles les retombées économiques sont bien moindres, doivent également être représentées.

Appréciation globale

Dans la perspective de la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien, les éléments figurant dans le projet de fiche PSIA ne répondent pas entièrement aux préoccupations que M. Rochat (commune de Vernier) continue d'exprimer.

M. Raphoz (commune de Ferney-Voltaire) indique que des mesures de limitation des impacts du trafic aérien pour la population sont nécessaires. La partie française entend s'exprimer d'une seule voix sur les questions de bruit, de pollution et de mobilité, avec des nuances, la question n'étant pas simple. Ces propos se voudront constructifs, mais exigeants aussi pour un développement auquel la partie française veut participer.

M. Lindup (association de riverains) considère que le projet de PSIA, tout en se référant systématiquement au développement durable, favorise systématiquement le volet économique par-dessus les deux autres piliers du développement durable.

M. Schneider (Genève Aéroport) considère que la fiche PSIA reflète la recherche d'un équilibre. Globalement, le projet de fiche témoigne d'une forte volonté de maîtriser les impacts sans pour autant, renoncer à la croissance du trafic aérien au profit de l'économie de la région. Le maintien et le développement du trafic aérien à Genève est important pour l'avenir économique de la région, sans pour autant primer toutes les autres considérations. Comme tous les compromis, le projet de fiche PSIA comporte aux yeux des différentes parties prenantes des avantages et des inconvénients.

* * *

CCLNTA 5 mars 2018

Projet d'avis sur la fiche PSIA pour Genève

Propositions de l'ARAG (Nigel Lindup) du 1^{er} mars 2018

A. Texte à rajouter sous « Conditions générales de l'exploitation »

Redevances incitatives (7^{ème} para. de la décision 2, p. 18)

La fiche PSIA propose de limiter les émissions de bruit et de substances polluantes en « instaurant des redevances incitant à exploiter des aéronefs plus silencieux et moins polluants ».

Pour la CCLNTA, cette incitation par les coûts n'est pas efficace, le montant étant trop faible pour véritablement inciter les compagnies au changement. Preuve en est, malgré l'imposition d'une redevance « incitative », les mouvements des avions en classe 1, 2 et 3 de bruit ont augmenté de 10% entre 2015 et 2016 (chiffre calculé à partir des données IMTAG), ce qui n'aide pas dans la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien.

Afin de pouvoir véritablement limiter les nuisances à la source, l'aéroport de Genève doit non pas inciter, mais contraindre les compagnies. De plus, les notions « plus silencieux » ou « moins polluants », sans précision de référence, sont trop floues.

La CCLNTA suggère, en plus des surtaxes de bruit, l'instauration d'une limitation d'utilisation par rapport aux classes de bruit suivant les tranches horaires. Une telle limitation serait en conformité avec le devoir de non-discrimination à l'égard des différentes compagnies aériennes, se basant sur un critère pertinent et dans l'intérêt de la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien.

Dans le but d'assurer une cohérence dans le temps et une mise à jour facile, afin de s'adapter au renouvellement des classes de bruit, un tableau annexé au règlement d'exploitation doit être instauré. Ce tableau devra préciser le pourcentage des mouvements (atterrissages et décollages) autorisé pour chaque classe d'avions suivant les tranches horaires :

	06h-22h	22h-23h	23h-24h	05h-06h
Classe 1	0%	0%	Pas de mouvement*	Pas de mouvement
Classe 2	25%	0%		
Classe 3	25%	0%		
Classe 4	50%	100%		
Classe 5				

Tableau indicatif; les horaires à déterminer en fonction d'une éventuelle extension du couvre-feu

* A l'exception de l'atterrissage éventuel d'un vol interne à la Suisse, opéré par un avion de classe de bruit V.

Nouveaux vols long-courriers (8^{ème} para.)

La CCLNTA note que « les vols long-courriers restent une priorité pour l'aéroport de Genève » (PSIA p. 25) et prévoit la possibilité d'en planifier 3 nouveaux (p. 28). Ceux-ci devront être effectués avec les avions « les plus performants au niveau acoustique ». Comme pour la remarque précédente, cette affirmation manque de clarté. De plus, cette limitation aux avions performants n'est pas spécifiée pour les vols long-courriers actuellement en service. D'ailleurs,

même si le PSIA propose de commencer par 3 nouveaux long-courriers, il ne contient pas de contrainte qui empêcherait d'en accueillir davantage, jusqu'à remplir la capacité totale. On pourrait imaginer un total maximal de 16 mouvements long-courriers par jour, dont plusieurs pendant les heures de nuit de 22h-24h, comme prévu dans le PSIA.

En plus des surtaxes de bruit, la CCLNTA propose l'instauration d'une limitation d'utilisation par rapport aux classes de bruit suivant les tranches horaires. Dans le but d'assurer une cohérence dans le temps et une mise à jour facile afin de s'adapter au renouvellement des classes de bruit, un tableau annexé au règlement d'exploitation doit être instauré. Ce tableau devra préciser le pourcentage ou nombre absolu de mouvements (atterrissages et décollages) autorisé pour chaque classe d'avions suivant les tranches horaires.

	06h-07h	07h-08h	08h-21h	21h-22h	22h-23h	23h-24h	05h-06h	
Classe 1	0%	0%	0%	0	0	Pas de mouvement		
Classe 2	0%	0%	25%	0	0			
Classe 3	0%	100%	25%	3 mouv.	0			
Classe 4	100%		50%		3 mouv.			3 mouv.
Classe 5								
	10 mouvements au maximum			6 mouvements au maximum				

Tableau indicatif

Diminution des retards (dernier paragraphe)

Quant aux retards de vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00, le PSIA précise que l'aéroport de Genève doit mettre en place des mesures nécessaires, mais ne propose aucune solution concrète ni de sanctions si cet objectif n'est pas atteint.

La CCLNTA suggère que l'aéroport propose des mesures réellement incitatives, notamment l'instauration d'une taxe suffisamment conséquente pour être réellement dissuasive pour tout retard de vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00. La taxe serait proportionnelle aux minutes de retard. Les retards de vols planifiés avant 22h00 mais décollant après 22h00 sont souvent le résultat de l'accumulation des retards sur la journée.

B. Texte proposé sous d'autres rubriques

a) Exposition au bruit

Dans le premier paragraphe de la décision 3 (p. 19), il est indiqué que « la courbe de bruit à moyen terme est contraignante ». Pour la CCLNTA, une définition claire et chiffrée de « moyen terme » est nécessaire. La notion de contrainte nécessite d'être précisée, tout comme les conséquences dans le cas où cette contrainte ne serait pas respectée. Comment l'évaluation de l'atteinte de cet objectif sera-t-elle faite ? Doit-on atteindre la moyenne générale fixée par la courbe ou respecter chaque point de la courbe de bruit ? Cet élément doit être clarifié dans la fiche PSIA.

Quant à la courbe 2030, la CCLNTA suggère que les données de base soient revues à la baisse afin de prendre en compte l'évolution récente technique et de minimiser le bruit sur le territoire. La CCLNTA suggère également que, avant l'adoption du PSIA, une évaluation quantitative soit faite de l'impact sur le foncier des nuisances supplémentaires qui résulteront de l'application du PSIA.

b) Impact sur la santé

Les impacts des nuisances dues au trafic aérien sur la santé doivent constituer une thématique spécifique dans la fiche PSIA de Genève Aéroport.

La fiche PSIA doit fixer des conditions permettant la garantie du repos nocturne, telle que stipulée dans le rapport de la Confédération sur la politique aéronautique 2016, et conformément aux lignes directrices de l'OMS en ce qui concerne le sommeil réparateur. De même, le PSIA doit prendre en compte le fait que l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) souhaite renforcer la prévention des maladies non transmissibles liées notamment au manque de sommeil.

c) Appréciation globale

Le projet de PSIA, tout en se référant systématiquement au développement durable, favorise systématiquement le volet économique par-dessus les deux autres. Ce faisant, il ne reflète pas une vraie recherche d'équilibre et ne répond aucunement aux préoccupations des riverains en luttant contre les nuisances dues au trafic aérien, qui ne peuvent qu'augmenter. La CCLNTA suggère une recalibration de la fiche PSIA pour établir l'équilibre entre les trois piliers du développement durable, soit l'environnemental, le social et l'économique afin de prévenir une telle augmentation des nuisances dues au trafic aérien.
