



Genève, le 17 octobre 2018

**Le Conseil d'Etat**

4767-2018

Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
(DETEC)  
Madame Doris LEUTHARD  
Conseillère fédérale  
3003 Berne

**Concerne : plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) - Partie conceptuelle. Prise de position du canton de Genève**

Madame la Conseillère fédérale,

Notre Conseil fait suite à la consultation des cantons relative à la partie conceptuelle du PSIA pour laquelle nous vous remercions.

Cette révision s'inscrit dans un contexte particulier pour notre canton, dont la fiche PSIA, qui doit préciser les exigences spécifiques à l'aéroport de Genève découlant de la partie conceptuelle, est toujours en procédure d'adoption. Cette situation suscite beaucoup d'incompréhension, notamment de la part des communes directement impactées par l'activité de l'aéroport. Notre Conseil regrette que la planification des processus d'approbation de ces deux documents fortement liés, n'ait pas été mieux coordonnée avec le canton.

L'activité aéroportuaire et notre capacité à maîtriser les effets collatéraux de son développement suscitent énormément d'inquiétudes auprès de la population. Il est donc important de trouver les bons équilibres entre les intérêts économiques, environnementaux et de santé publique. Nous tenons d'ailleurs à saluer les solutions novatrices développées dans le projet de fiche PSIA spécifique à l'aéroport de Genève pour réconcilier le développement de l'aéroport avec les objectifs environnementaux, garantissant ainsi le besoin légitime de protection des populations riveraines.

La modernisation de l'infrastructure aéroportuaire est indispensable au dynamisme économique de notre canton et de la région. Cet objectif ne pourra toutefois être atteint sans tenir compte des effets collatéraux de la croissance aéroportuaire. La localisation de l'Aéroport de Genève, très proche du centre urbain, renforce le besoin de mettre en œuvre des mesures adaptées pour accompagner ce développement. Or, à la lecture du projet qui nous est soumis, notre Conseil estime que le cadre proposé ne tient pas suffisamment compte des spécificités locales, notamment celles du territoire genevois. En particulier les nuisances subies par les riverains de l'aéroport ne nous semblent pas suffisamment prises en compte.

Le principe de "réponse à la demande du marché" mentionné à plusieurs endroits dans le document ne peut par exemple pas justifier que les valeurs limites fixées dans la législation fédérale relative à l'environnement soient dépassées.

Ainsi, notre Conseil demande à ce que les principes du développement durable, et plus particulièrement sa dimension environnementale, soient mieux pris en compte dans la partie conceptuelle du PSIA.

En outre, notre Conseil réitère son souhait de voir la Confédération s'engager à innover en réglementant les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international. Le système suisse d'échange de quotas d'émission décrit dans le document ne constitue pas une démarche permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Pour le surplus, nous vous adressons en annexe de la présente d'autres remarques sur le projet de révision.

En vous remerciant par avance de la prise en considération de nos demandes d'adaptation, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

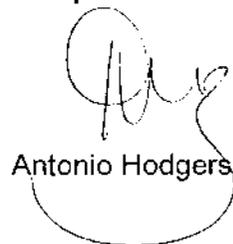
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti

Le président :



Antonio Hodgers

Annexe mentionnée



## Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) - Partie conceptuelle

Prise de position du canton de Genève

Octobre 2018

---

### Principe de « la réponse à la demande » et respect du développement durable

Le principe selon lequel les aéroports nationaux doivent « répondre à la demande du marché » est inscrit dans le rapport sur la politique aéronautique suisse du 24 février 2016. De ce principe découlent un certain nombre « d'allègements » qui semblent contraires aux principes du développement durable. Il est notamment admis que « dans les cas des aéroports nationaux (...) les valeurs limites d'exposition au bruit ne soient pas respectées partout » ou que « certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de manière significative dans la pollution atmosphérique globale » (p. 60).

**Le principe de la «réponse à la demande» devrait être conditionné au respect des principes du développement durable. 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. Le chapitre 3.4 (p. 60) doit être corrigé dans ce sens. Les deux premières puces du principe 3 doivent être supprimées.**

Le début du principe 3, chapitre 3.4. « Coordination avec la protection de l'environnement » établit de facto une pesée des intérêts contraire à l'environnement et à la santé publique au profit de la dimension économique et sociale. Ces principes nous semblent en contradiction avec plusieurs dispositions légales, dont celles de la Loi sur la protection de l'environnement (LPE) ainsi qu'avec plusieurs stratégies de la Confédération, dont celle de la protection de l'air (2009) dont les objectifs prévoient une baisse des NOx de 50% et de 45% pour les PM10 par rapport à 2005. **Des objectifs spécifiques pour les aéroports nationaux qui présentent des émissions importantes devraient être prévus.**

Les allègements visés dans ce chapitre contraignant pour les autorités, ne sont pas en phase avec la stratégie cantonale en matière de protection de l'air. A noter par exemple que le passage affirmant que "le trafic aérien est rarement responsable de plus de 10% de la pollution atmosphérique aux environs des aéroports" (chapitre 2.7.3) ne reflète pas du tout la situation de l'aéroport de Genève dont les émissions de NO<sub>x</sub> représentent plus de 25% des émissions du canton. Ce passage mériterait d'être adapté.

### Politique climatique

La Suisse s'est fixé comme objectif de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 50% d'ici 2030 par rapport à leur niveau de 1990. Or, bien que les émissions liées au trafic aérien ne soient pas prises en compte dans le cadre de l'Accord de Paris, les efforts consentis dans les autres secteurs (bâtiments, mobilité hors aérien, consommation, etc.) ne devraient pas être préterités par une croissance exponentielle du trafic aérien.

**Ainsi, en plus de la "Stratégie pour le développement durable" et le "Développement durable dans le transport aérien", il nous paraît indispensable de citer également dans la partie conceptuelle du PSIA, la "Politique climatique suisse". En outre, le canton réitère son souhait de voir la Confédération s'engager à innover en réglementant les émissions gazeuses des avions, dans le cadre du droit international. A ce propos, le système suisse d'échange de quotas d'émission (chap. 2.7.3 Impact sur le climat et**

substances polluantes) prévu par la Confédération ne constitue pas une démarche permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

### **Procédure de plan sectoriel**

Dans certains cas, il peut être utile de prévoir une procédure allégée pour la mise à jour du PSIA. Nous estimons toutefois que les cantons devraient systématiquement être consultés.

### **Drones**

Le concept devrait être étoffé et mentionner les évolutions en cours en Europe s'agissant de leur réglementation et les résultats des études récentes s'agissant de leur impact.

### **Territoire exposé au bruit**

Le passage figurant en page 58 du document mériterait d'être clarifié :

*"Les immissions de bruit admissibles sont représentées dans le cadastre de bruit (CB) (ceci n'est toutefois pas valable pour les CB plus anciens). Les dispositions de l'OPB relatives aux valeurs limites de bruit pour les plans d'affectation et les autorisations de construire ne déploient leur effet que lorsque les immissions de bruit admissibles sont définies resp. que le cadastre de bruit est publié. Toutefois, l'exposition au bruit définie dans la fiche de l'installation doit être prise en compte au préalable lors de l'établissement des plans directeurs et des plans d'affectation".*

Le manque de clarté de ce passage est de nature à confronter le canton à des situations complexes en matière de police des constructions et d'établissement de plans d'affectation.

Selon notre compréhension, pour les autorisations de construire, tant que le nouveau bruit admissible et le nouveau cadastre du bruit n'ont pas été publiés, l'ancien régime fait foi. Par contre, pour l'établissement des plans d'affectation, l'exposition au bruit telle que définie dans la fiche PSIA doit être prise en compte. Une telle pratique paraît difficile compte tenu du fait que la seule information figurant dans la fiche PSIA est une courbe enveloppante représentant les valeurs de planification (VP). Or, pour évaluer les impacts du bruit sur un plan d'affectation, ce sont souvent les valeurs limites d'immission (VLI) par tranche horaire qui sont nécessaires. Ces informations devraient par conséquent rapidement être mises à disposition du canton, des communes et des professionnels.

Il convient d'ailleurs de rappeler que le canton engage la Confédération à entreprendre le plus rapidement possible les démarches nécessaires pour que le nouveau bruit admissible soit fixé et le cadastre adapté en conséquence. Le bruit admissible actuellement en vigueur a été validé en 2009, sur la base du trafic de l'année 2000. Les décisions en matière d'autorisation de construire ou d'aménagement du territoire sont aujourd'hui prises sur cette base, alors que l'exposition au bruit a fortement évolué ces dernières années.

### **Mise à jour des données utilisées dans le document**

Il conviendrait de mettre à jour les données relatives au trafic aérien à Genève, en utilisant celles de la fiche PSIA. En effet, les données du rapport font référence à l'année 2012 (tableaux du Chap. 2.2 Infrastructure aéronautique existante).