

*Date de dépôt : 10 octobre 2018*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de Mme Isabelle Pasquier : Quelle fiabilité pour les limites d'exposition au bruit annoncées par le plan sectoriel PSIA ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 21 septembre 2018, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*L'Office fédéral de l'aviation civile a communiqué le 25 juillet dernier avoir pris à Zurich des mesures pour lutter contre le dépassement par le trafic aérien des niveaux de bruit admissibles la nuit.*

*Dans le même communiqué, il a indiqué que pour « permettre à l'aéroport de Zurich de se développer conformément à ce que prévoient le rapport sur la politique aéronautique et le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), l'OFAC envisage de redéfinir les limites d'exposition au bruit admissibles la nuit ».*

*Cette phrase étant très ambiguë, elle peut laisser entendre que les limites d'exposition au bruit peuvent être redéfinies.*

*Je prie le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :*

- ***Quelles garanties le Conseil d'Etat peut-il donner par rapport aux limites d'exposition au bruit admissible qui seront publiées dans le PSIA pour l'aéroport de Genève ?***
- ***Admet-il qu'elles puissent être redéfinies si elles sont dépassées ?***

*Merci.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Dans la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'aéroport de Genève, l'exposition au bruit des avions est fixée par une courbe de bruit enveloppante, basée sur les valeurs limites de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB).

Sous l'impulsion du Conseil d'Etat, la fiche PSIA mise en consultation par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) contient en réalité deux courbes PSIA : une courbe dite « plafond » représentant la situation du bruit à l'horizon d'adoption de la fiche PSIA (2019) et une courbe « cible », avec une emprise géographique plus restreinte, représentant la situation voulue par le canton à l'horizon 2030, soit avec une réduction du bruit par rapport à l'état actuel. Dès l'adoption de la fiche PSIA, les courbes représentées dans la fiche PSIA seront contraignantes entre les autorités de tous les niveaux et le concessionnaire.

Le bruit admissible est la courbe de référence pour l'ensemble des procédures en matière d'aménagement du territoire et de police des constructions. Il devra être égal ou inférieur à la courbe de bruit PSIA « plafond ». Le bruit admissible sera mis à l'enquête publique par l'OFAC et fixé dans le cadre d'une procédure administrative fédérale.

Le Conseil d'Etat souhaite que le processus d'élaboration et d'adoption du nouveau bruit admissible soit engagé dès l'approbation de la fiche PSIA. Pour le canton, il est en effet important de disposer rapidement de données actualisées et fiables. En effet, le bruit admissible actuellement en vigueur a été validé en 2009, sur la base du trafic de l'année 2000. Il est donc obsolète.

La fiche PSIA prévoit un mécanisme d'adaptation du bruit admissible en cas de dépassement avéré pendant au moins trois ans consécutifs. Dans un premier temps, l'autorité d'exécution, après consultation du canton, ordonne à l'exploitant de l'aéroport de prendre les mesures nécessaires pour que le cadre légal du bruit admissible soit respecté. Au cas où ces mesures se révéleraient impraticables pour des questions d'ordre technique, opérationnel ou économique, l'exploitant proposera un nouveau bruit admissible, mais qui devra toujours se trouver à l'intérieur du cadre fixé dans la fiche PSIA.

Pour le Conseil d'Etat, la tendance doit être à une réduction graduelle du bruit, malgré l'augmentation du nombre de passagers pronostiquée par la fiche PSIA. Cette réduction du bruit des avions, matérialisée par la courbe « cible » à l'horizon 2030, est un objectif concret à atteindre par l'aéroport grâce notamment au renouvellement de la flotte, à la diminution des retards sur les vols planifiés le jour mais décollant sur les heures de nuit (22h-24h), et à la

planification de vols long-courriers sur ces heures de nuit avec des avions ayant les meilleures performances acoustiques.

Le Conseil d'Etat prévoit un monitoring annuel de l'impact du bruit des avions sur le canton afin de s'assurer que les courbes de bruit tendent bien vers cette courbe « cible » 2030.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI

Le président :  
Antonio HODGERS