



*Date de dépôt : 18 septembre 2024*

## **Rapport du Conseil d'Etat** **au Grand Conseil sur la pétition demandant aux autorités du** **canton de Genève de garantir aux habitants des communes** **riveraines de l'aéroport une interdiction de tout trafic aérien** **commercial entre 23 heures et 6 heures du matin**

En date du 13 mai 2016, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une pétition dont le libellé est le suivant :

### ***Nos autorités cantonales préfèrent la croissance de l'aéroport***

*Le développement de l'aéroport de Genève est actuellement basé principalement sur la réponse à la demande de même que sur un système de taxations des mouvements d'avions (atterrissages et décollages) particulièrement avantageux. De 2000 à 2012, le trafic a connu une croissance de +65%! En 2014, la barre des 15 millions de passagers annuels a été franchie. En 2018, l'objectif poursuivi est d'atteindre 18 millions et, en 2030, 25 millions de passagers et 60 000 vols en plus ! En Europe, aucun autre aéroport ne connaît un tel taux de croissance. Cet objectif de croissance sans limites du trafic aérien n'est ni raisonnable ni soutenable. Il induit des nuisances très importantes pour les riverains, des atteintes à l'environnement et limite très fortement les communes dans leurs aménagements territoriaux. A Vernier par exemple, du fait de ces nuisances, la commune ne peut plus construire et/ou rénover de logements sur une grande partie de son territoire et le canton utilise tous les moyens pour que les habitants des zones concernées les quittent.*

### ***Des logements à Zurich et pas à Genève ? Discriminatoire !***

*Depuis peu, le Conseil fédéral a autorisé la construction de logements autour de l'aéroport de Zurich mais PAS autour de l'aéroport de Genève. Dès le 1<sup>er</sup> février 2015, il sera possible de bâtir (construire et rénover) dans*

*les secteurs exposés au bruit du trafic aérien, pour autant que les vols soient interdits entre minuit et six heures du matin sur l'aéroport en question. Ce qui est le cas de l'aéroport de Zurich mais PAS de l'aéroport de Genève. C'est ainsi qu'au détour d'une révision de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, les Genevois découvrent stupéfaits que leur aéroport est ouvert en permanence et que l'exploitant peut autoriser en tout temps les vols de nuit !*

### ***Aucune restriction majeure d'expansion à Genève ! Vraiment ?***

*Vu l'objectif de l'aéroport de répondre à la demande sans limite, que la construction d'une deuxième piste est inimaginable, que les créneaux horaires actuels sont saturés, il est donc légitime de redouter la prochaine étape, à savoir : des décollages et atterrissages dès 5h du matin et après 23h, notre aéroport n'étant pas fermé la nuit comme Zurich (aucun vol autorisé entre 23h et 6h).*

### ***Moins de nuisances à Zurich et plus à Genève ? Discriminatoire !***

*Les prévisions de croissance de l'aéroport de Genève se basent sur une augmentation de la population régionale et cantonale de +12% d'ici 2030. Il faudra bien loger cette population. Mais où ? Sur notre territoire exigu, la croissance de l'aéroport en autorisant des vols de nuit impliquera de restreindre les possibilités de logements dans les communes riveraines exposées au bruit des avions ! **Plus de 400 000 m<sup>2</sup> de terrains actuellement constructibles ne le seront plus.** Cherchez l'erreur...*

*Les habitants des communes impactées par la croissance de l'aéroport sont très inquiets des conséquences de la révision du PSIA (plan sectoriel d'infrastructure aéroportuaire). Les communes sont déjà consultées mais la population devra attendre la mise à l'enquête publique du PSIA pour en savoir davantage. Dès lors, un premier signal est lancé avec le soutien des milieux associatifs par le biais d'une pétition. Elle demande aux autorités cantonales de garantir, comme à Zurich, une interdiction de tout trafic aérien commercial à l'aéroport de Genève entre 23h et 6h du matin. Ainsi, maintenir voire obtenir plus de logements et moins de nuisances ne restera pas un vœu pieux pour les communes riveraines de l'aéroport et leurs habitants.*

*N.B. 4800 signatures*

*p.a. Association des intérêts de Vernier-Village*

*M. Jean-François Bouvier, Président*

*Case postale 434*

*1214 Vernier*

En date du 25 novembre 2016, le Grand Conseil a refusé le rapport du Conseil d'Etat portant sur cette pétition (P 1954-B) et l'a renvoyé au Conseil d'Etat.

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

### 1. Introduction

A titre liminaire, le Conseil d'Etat relève que la pétition 1954 a été déposée le 28 août 2015, alors que les discussions portant sur l'élaboration de la fiche PSIA (plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique) de l'Aéroport international de Genève (AIG), étaient en cours sous l'égide de la Confédération.

Cette fiche PSIA, actuellement contraignante pour le canton de Genève, a été rédigée en concertation avec les offices fédéraux et cantonaux genevois et vaudois concernés. Plusieurs offices ont fait valoir (et défendu) les intérêts de la protection de l'environnement et des riverains. Les communes ont également été entendues, de même que plusieurs associations (dans le cadre de séances dites d'information-participation qui ont eu lieu au dernier trimestre 2017).

Une pesée des différents intérêts en présence a été effectuée (riverains, environnement, protection du climat, usagers de l'aéroport, besoins de l'économie, Genève internationale, etc.), étant entendu que l'AIG doit aussi répondre aux besoins du pays conformément à la politique aéronautique du Conseil fédéral et à la concession fédérale dont il bénéficie (et qui a été renouvelée en 2001, pour une durée de 50 ans).

La fiche PSIA a finalement été adoptée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018. Sa mise en œuvre a abouti à une demande de modification du règlement d'exploitation et approbation des plans (projet « PAP-MRE après PSIA »), déposée par l'AIG le 2 septembre 2019 auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), qui l'a approuvée le 17 novembre 2022.

La décision de l'OFAC a fait l'objet de recours, auprès du Tribunal administratif fédéral (TAF), de particuliers, de communes et d'associations (dont la Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de l'environnement et de la population (CARPE)). La procédure est toujours pendante devant le TAF qui, sur décision incidente, a levé l'effet suspensif de l'article 2, alinéas 2 à 2ter dudit règlement d'exploitation, prévoyant un

système de quotas et la perception de taxes progressives en cas de dépassement de ces quotas<sup>1</sup>.

Dans l'intervalle, et plus précisément le 24 novembre 2019, l'initiative populaire 163 lancée par la CARPE « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport » a été acceptée par la population genevoise.

Le 28 janvier 2022, le Grand Conseil a adopté la loi 12879 modifiant la loi sur l'Aéroport international de Genève, du 10 juin 1993 (LAIG ; rs/GE H 3 25), pour concrétiser cette initiative. Les modifications effectuées ont fait l'objet d'un consensus notamment élaboré en concertation avec le comité d'initiative. Elles prévoient notamment l'institution de la commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (CCAEP), au sein de laquelle les communes riveraines ainsi

---

<sup>1</sup> Art. 2 Ouverture de l'aéroport : usage public et usage accru

<sup>1</sup> L'aéroport est ouvert à tous les aéronefs admis dans le trafic interne ou international, pour une utilisation normale, au sens des dispositions fédérales et des annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale déclarées directement applicables par le Conseil fédéral conformément à l'article 6a LA.

<sup>2</sup> L'exploitant se réserve le droit de limiter ou d'exclure certains types d'aéronefs ou de mouvements ou certains genres de trafic pour des raisons de sécurité ou d'exploitation ou pour des motifs de protection de l'environnement. En particulier, l'exploitant adopte toute mesure utile pour se conformer aux règles applicables en matière de bruit, notamment au travers d'un système de quotas ayant pour but de réduire les décollages retardés opérés pendant la période des restrictions nocturnes. L'attribution des quotas est effectuée par l'exploitant aux opérateurs :

- i. pour les vols affrétés en série du trafic de ligne et hors des lignes, selon le volume de trafic planifié au départ après 20h00 pour la saison horaire à venir;
- ii. pour les vols commerciaux autres que les vols affrétés en série du trafic de ligne et hors des lignes, selon l'historique des mouvements (départs) effectifs après 22h00 la saison horaire précédente;
- iii. une proportion de quotas est conservée par l'exploitant et utilisée de manière ad hoc pour les autres besoins (vols planifiés au départ avant 20h00 et retardés au-delà de 22h00, vols d'urgence et d'État qui ne sont soumis à aucune restriction, dérogations nocturnes).

<sup>2bis</sup> En cas d'épuisement des quotas attribués selon le système de quotas, les décollages au-delà de 22h00 ne sont autorisés que moyennant le paiement d'une redevance aéroportuaire incitative fortement progressive.

<sup>2ter</sup> Les modalités des mesures visées ci-dessus sont publiées dans la Publication d'Information Aéronautique Suisse (AIP-Suisse).

<sup>3</sup> L'exploitant statue sur les demandes de droits d'usage accru de l'aéroport pour l'instruction du personnel navigant (art. 27 al. 2 OSAv).

que les associations de protection des riverains et de l'environnement (dont la CARPE) sont dûment représentées.

## 2. Développement de l'AIG

Conformément à la concession fédérale susmentionnée et tout comme les deux autres aéroports nationaux de Zurich et de Bâle-Mulhouse, l'AIG doit pouvoir opérer de manière à répondre à la demande du trafic aérien national et aux besoins de la population, que ceux-ci soient sociétaux, familiaux, économiques, culturels ou diplomatiques.

Ces aéroports représentent les plaques tournantes du trafic aérien international. Ils font partie de l'infrastructure critique de base de la Suisse et du système global de transports, dans le cadre des règles européennes en la matière, qui s'appliquent également à la Suisse en vertu de l'accord bilatéral sur le transport aérien de 1999, conclu entre notre pays et l'Union européenne<sup>2</sup>.

Du point de vue de la Confédération, l'AIG doit donc répondre à la demande en offrant une infrastructure performante et conforme à sa fonction, tout en respectant les principes d'un développement durable. En d'autres termes, il doit exploiter aussi efficacement que possible les capacités disponibles, en prenant en considération les impacts du trafic aérien sur les riverains et l'environnement.

Dès lors et contrairement à ce que craignent les pétitionnaires, un développement de l'AIG basé sur la demande ne représente aucunement un développement « sans limite ».

En effet, si la desserte aérienne de l'AIG est excellente, l'infrastructure existante présente des limites de capacité, notamment du fait de la piste unique.

Par ailleurs les prévisions de trafic figurant dans la fiche PSIA de l'AIG (25 millions de passagers en 2030) sont basées sur les estimations de la Confédération et ne représentent qu'une marge de développement maximal.

Comme cela a été maintes fois dit, ce chiffre est une estimation et n'a jamais représenté un objectif à atteindre. En outre et depuis lors, ces prévisions ont été affinées. Le nombre de passagers estimé à l'horizon 2030 est actuellement évalué autour de 18,7 millions, en légère hausse par rapport à 2019.

---

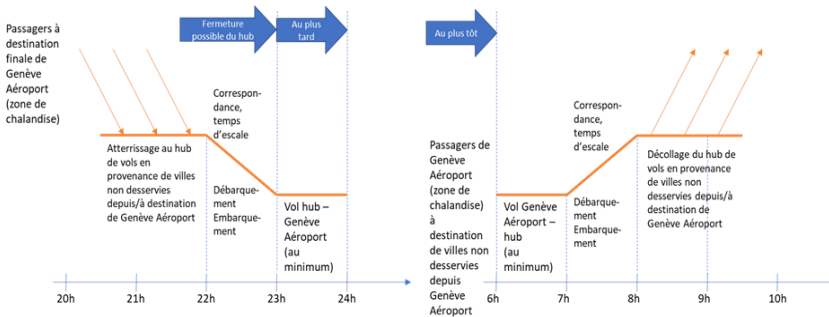
<sup>2</sup> Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien, du 21 juin 1999 (RS 0.748.127.192.68).

### 3. Spécificités de l'AIG

Pour une bonne compréhension des enjeux et de l'impact d'un éventuel changement des heures d'ouvertures de l'AIG, il est important de comprendre la différence entre un aéroport point à point, comme celui de Genève, et un aéroport-hub, comme celui de Zurich (ZRH).

En aviation, un hub désigne une plateforme de correspondances organisée de manière à offrir des possibilités de transit pour une partie notable des vols opérés, et à y assurer des correspondances rapides. Le modèle point à point genevois doit, quant à lui, offrir à ses usagers une connectivité suffisante pour leur permettre d'atteindre leur destination finale soit par un vol direct, soit au travers d'un hub (comme ZRH) pour rejoindre ensuite celle-ci. Le schéma ci-dessous présente la situation :

#### Les opérations spécifiques de Genève Aéroport qui n'est pas un hub



Le modèle genevois doit ainsi répondre aux critères suivants :

- permettre aux passagers qui n'ont pas une connexion directe depuis Genève vers leur destination finale, d'atteindre cette destination en passant pas un hub (notamment celui de Zurich). Ils doivent donc trouver un premier vol au départ de Genève et un dernier vol pour revenir à Genève le soir;
- offrir aux compagnies aériennes installées sur la plateforme de l'AIG et qui fournissent deux tiers de sa connectivité les conditions cadres leur permettant de maintenir une base à Genève, ainsi que la connectivité qui en résulte. En d'autres termes, les perspectives sur la plateforme doivent leur permettre d'atteindre et de maintenir une rentabilité de leurs vols au départ de Genève.

Il convient aussi de garder à l'esprit que si la profitabilité d'une base n'est plus possible, les compagnies redéplient leurs avions vers d'autres horizons et que les compagnies aériennes basées à Genève (p. ex. Swiss ou easyJet) offrent de nombreuses places de travail.

#### 4. Apport de l'AIG pour le canton et la région

Il ressort d'une étude sur l'impact économique de l'AIG réalisée en 2017, que ses activités apportent globalement à sa zone de chalandise une plus-value économique de 4,1 milliards de francs et qu'elles induisent globalement la création de 33 600 postes de travail.

Cette étude met également en évidence qu'une bonne connectivité aérienne exerce une influence positive sur l'économie tant cantonale que régionale.

A cet égard, le Conseil d'Etat rappelle que l'impact positif des activités de l'AIG profite à la Genève internationale, soit 42 organisations internationales (OI) dans le bassin lémanique (sur 45 au total en Suisse), 750 organisations non gouvernementales (ONG), 32 000 fonctionnaires internationaux, diplomates et représentants de la société civile, plus de 4 000 visites par année de chefs d'Etat et de gouvernements, ministres et autres dignitaires, plus de 5 000 conférences par an organisées en présentiel, en téléconférence ou en hybride et suivies par environ 523 000 délégués du monde entier<sup>3</sup>.

L'AIG profite également aux plus de 2 200 entreprises multinationales présentes à Genève, qui ont par exemple généré directement en 2019 40% de la valeur ajoutée du canton, 32% des emplois et 2,52 milliards de francs de recettes fiscales issues de l'imposition des revenus des employés et de la TVA<sup>4</sup>.

Des secteurs importants de notre économie bénéficient des activités aéroportuaires, dont l'horlogerie, la chimie spécialisée, le négoce ou le tourisme, y compris les petites et moyennes entreprises (PME) locales<sup>5</sup> pour le transport de personnes souhaitant accéder aux marchés internationaux, pour importer/exporter rapidement leurs marchandises, pour la qualité de vie

---

<sup>3</sup> <https://www.eda.admin.ch/missions/mission-onu-geneve/fr/home/geneve-international/faits-et-chiffres.html>

<sup>4</sup> <https://www.fondationpourgeneve.ch/publication-de-letude-sur-limpact-du-secteur-international-a-geneve/>

<sup>5</sup> Cf. aussi enquête conjoncturelle de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) effectuée la même année (2017), de laquelle il ressort que parmi les 1 030 entreprises ayant répondu, 67% déclarent que l'AIG est utile pour elles.

de leurs employés qui souhaitent rendre visite à leurs familles à l'étranger, etc.

Par ailleurs l'AIG reverse 50% de son bénéfice annuel à l'Etat de Genève (soit 44 millions de francs en 2023) et contribue au tissu social du canton, distribuant presque de 300 000 francs par an avec 21 actions auprès des riverains et 23 actions dans le reste du canton.

Enfin et du point de vue du Conseil d'Etat, l'AIG offre une prestation de service publique importante pour la population.

## **5. Interdiction du trafic aérien commercial entre 23 h et 6 h**

Contrairement à ce que redoutent les pétitionnaires, il n'est pas prévu que des décollages et des atterrissages aient lieu dès 5 h. L'AIG y a renoncé depuis des années, comme cela figure explicitement dans le règlement d'exploitation en vigueur.

Le Conseil d'Etat a réaffirmé cette exigence à l'article 5, alinéa 1, de la convention d'objectifs qu'il a conclue avec l'AIG pour la période 2024-2029 (ci-après : la convention d'objectifs), selon lequel l'AIG « exploite la plateforme aéroportuaire conformément aux prescriptions fédérales, en excluant la tranche allant de 5 h à 6 h, ainsi que les décollages après 22 h à l'horaire (à l'exclusion des 3 vols hebdomadaires prévus par la fiche PSIA) et en évitant au maximum les tranches 22 h-23 h et 23 h-minuit, conformément aux termes de la fiche PSIA. »

Concernant la demande d'interdiction de tout vol après 23 h, le Conseil d'Etat rappelle encore une fois, que la législation fédérale sur l'aviation assure la prise en compte de tous les intérêts en présence et que le système prévoyant 2 courbes de bruit, a été inséré dans la fiche PSIA de l'AIG au terme des discussions qui ont eu lieu dans le cadre des procédures établies.

Cette solution à 2 courbes de bruit (la deuxième courbe étant une courbe-cible à atteindre à l'horizon 2030 pour réduire de 20% l'empreinte sonore du trafic aérien en surface) est donc une solution d'équilibre visant à limiter les impacts du trafic aérien, en particulier sur les populations riveraines, tout en préservant le rôle, la fonction et l'impact économique positif de l'AIG. Elle a été largement documentée dans le cadre des différentes procédures susmentionnées (y compris devant le TAF) et les entités concernées ont pu faire valoir leurs arguments, dont il a été tenu compte, certes partiellement.

S'il appartient désormais au TAF de procéder à l'examen des différents arguments mentionnés dans les recours (voire d'effectuer une nouvelle pesée de tous les intérêts en présence), le Conseil d'Etat relève d'ores et déjà que des restrictions additionnelles aux mouvements d'aéronefs au début ou en fin



de journée, pourraient avoir pour effet de remettre en question le modèle d'affaires et le fonctionnement de l'AIG et de plusieurs entreprises actives sur son site (comme les compagnies aériennes), avec pour corollaire immédiat une perte économique et d'attractivité importantes pour le canton de Genève et la région.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat a donc souhaité commencer par étudier les impacts d'un barème différent des redevances pour le rendre plus dissuasif pour les atterrissages et les décollages pendant les périodes sensibles pour la population riveraine, soit de 22 h à 7 h du matin (cf. art. 6, al. 6, de la convention d'objectifs).

Pour le surplus, le Conseil d'Etat rappelle que le fonctionnement de l'AIG, comme son modèle d'affaire, ne sont pas comparables à ceux de Zurich et qu'en 2023, ZRH a accueilli 28 885 506 passagers contre 16 482 713 pour l'AIG.

## **6. Résumé des actions entreprises par l'AIG en concertation avec les autorités cantonales et fédérales pour tenir compte des intérêts des riverains**

Le Conseil d'Etat relève que malgré les recours contre le « PAP-MRE après PSIA », l'AIG met d'ores et déjà en place toutes les mesures possibles lui permettant de respecter les engagements pris dans le cadre de la fiche PSIA, notamment afin de réduire son bruit en surface de 20% à l'horizon 2030, tout en maintenant son modèle opérationnel.

### **a. Adaptation de la capacité aéroportuaire aux heures de nuit**

- i. adaptation de la capacité du soir pour réduire les décollages après 22 h tout en gardant la capacité de ramener les passagers à Genève : réduction de 10% de la capacité entre 22 h et 22 h 59 et de 50% entre 23 h et 23 h 59;
- ii. introduction des quotas de décollage en retard après 22 h et de redevances fortement incitatives pour limiter ces retards (et réduire les nuisances pour les voisins). Cette mesure sera introduite dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025, mais plusieurs compagnies aériennes l'ont anticipée en adaptant leurs horaires déjà en 2024.

### **b. Renouvellement de la flotte opérant sur la plateforme de l'AIG**

- i. introduction de la nouvelle flotte de Swiss avec des avions de classe 5, réduisant le bruit de 40% et la consommation de kérosène de 15%.

Actuellement easyJet Switzerland dispose de 3 avions de classe 5 à Genève (soit 18% de sa flotte) et compte augmenter ce nombre;

- ii. mise en place d'incitations financières pour favoriser les mouvements d'avions de classe 5;
- iii. en 2023 et toutes compagnies confondues, 32.5% des mouvements sont le fait d'avions de classe 5 (soit une augmentation de 75% depuis 2019), ce qui produit le même résultat en réduction de CO<sub>2</sub> que l'ajout de 5,9% de kérosène durable (SAF), ce qui augmente la réduction du CO<sub>2</sub> en plus de l'obligation d'ajouter 2% de SAF prévue par la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, du 23 décembre 2011 (loi sur le CO<sub>2</sub>; RS 641.71).

### **c. Adaptation des routes et des procédures de vol**

- i. fermeture effective de la route KONIL courte après 22 h. A noter que cette route permet de voler par le pied du Jura et survole Saint Genis-Pouilly;
- ii. adoption de la procédure *continous descent approach* (CDA), conçue pour réduire la consommation de carburant et les nuisances sonores en utilisant un minimum de poussées et en évitant de voler en paliers;
- iii. maintien du sens de l'utilisation de la piste le soir pour éviter de toucher les régions dans le sens opposé.

### **d. Transition vers une aviation décarbonée et réduisant son impact sonore**

- i. engagement d'atteindre la décarbonation complète de ses émissions (scope 1 et 2) en 2037<sup>6</sup> par :
  - la décarbonation du chauffage et du refroidissement via le projet GeniLac, pour induire une réduction de 60% des émissions de CO<sub>2</sub> (scope 1 et 2),
  - l'électrification du trafic sur le tarmac : de 30% actuellement à 90% en 2030,
  - le développement de la production d'énergie verte : de 23 500 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques actuellement vers un objectif de 55 000 m<sup>2</sup> en 2030;
- ii. mise en œuvre du PSIA dont les points importants sont :

---

<sup>6</sup> <https://www.aci-europe.org/netzero/repository-of-roadmaps>

- la réduction du bruit de 20% pour 2030, ce qui permettra d’amener le nombre des personnes touchées par le bruit au niveau de l’année 2000,
  - l’augmentation de la part des passagers venant à l’AIG en transports publics (de 50% à 58% en 2030) et transfert modal pour les employés visant à atteindre 44% en transports collectifs et mobilité douce,
  - la décision de ne plus permettre des décollages après 22 h, sauf pour 3 destinations intercontinentales<sup>7</sup>,
  - la réduction du nombre de créneaux pour les atterrissages de 9% entre 22 h et 22 h 59, et de 55% entre 23 h et minuit.
- iii. adoption de la *Roadmap Sustainable Aviation Suisse*<sup>8</sup> qui montre le chemin vers la décarbonation totale de l’industrie aéronautique à l’horizon 2050. Ce document est le résultat d’une collaboration avec les compagnies aériennes Swiss et easyJet, les aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle-Mulhouse, l’aviation d’affaires, les universités via l’*Aviation Research Center Switzerland*, l’OFAC et l’Office fédéral de l’environnement (OFEV).

Le Conseil d’Etat est convaincu que le système de « quotas et surtaxes » tel que mentionné ci-dessus au point a. ii est un moyen d’influencer le comportement des compagnies aériennes opérant à l’AIG. Elles ont en effet tout intérêt à opérer leurs mouvements avant 22 h, sous peine de devoir payer des redevances entre 10 000 et 40 000 francs par décollage retardé dépassant les quotas. Il en va de même s’agissant du système des « récompenses » mentionné au point b. ii ci-dessus, visant à encourager financièrement les comportements qui réduisent l’impact environnemental du trafic aérien, notamment sonore.

Dès lors et dans le cadre de la convention d’objectifs, notamment en son article 6, il est en particulier prévu que l’AIG continue de pénaliser les retards au décollage après 22 h et de favoriser les aéronefs les moins bruyants.

Par ailleurs, l’AIG devra effectuer une étude analysant l’impact du bruit des décollages aux intersections pour les riverains (cf. art. 6, al. 3, lettre g, de la convention d’objectifs) en plus de l’analyse requise concernant les impacts d’un barème différent des redevances mentionnée au point 5 ci-dessus.

---

<sup>7</sup> <https://gva.blog/psia-et-dossier-apres-psia-quelques-clarifications>

<sup>8</sup> <https://www.arcs.aero/fr/node/250>

## 7. Pénurie de logements

La question du potentiel constructif dans les secteurs exposés au bruit a longuement été discutée dans le cadre de la coordination du PSIA, et le canton a défendu le maintien d'un maximum de surfaces constructibles. La courbe PSIA cible à l'horizon 2030 montre une emprise réduite sur le territoire cantonal, précisément pour libérer des territoires du bruit des avions et permettre la construction dans le respect du confort et de la santé des futurs riverains de l'AIG. Dans l'intervalle, le canton utilise déjà les marges de manœuvre possibles dans le cadre de l'application de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41), ceci afin de prendre en considération à la fois le besoin de logements du canton et la nécessité de protéger les habitants contre le bruit. Ainsi, dans l'établissement de ses préavis, en application de l'article 31 OPB, le service spécialisé intègre les effets d'écran du bâtiment projeté, en fonction de la localisation des locaux à usage sensible au bruit par rapport aux trajectoires des avions.

## 8. Conclusion

Le Conseil d'Etat rappelle qu'il partage les préoccupations des pétitionnaires mais qu'il s'agit de les concilier autant que faire se peut, avec les obligations de l'AIG et les différents intérêts en présence.

A ce stade, il est en attente de la décision du TAF et applique le droit en vigueur.

Dans l'intervalle la CCAEPA continue de travailler sur les questions soulevées par les pétitionnaires, conformément à ce qui est prévu par la LAIG.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte du présent rapport.

### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

La présidente :

Nathalie FONTANET