

Date de dépôt : 3 octobre 2018

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Martin Staub : Nuisances aéroportuaires : Genève est moins bien lotie que Zurich ! Pourquoi ?

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 :

Le 25 juillet 2018, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a décrété pour la première fois des mesures afin de lutter contre le dépassement par le trafic aérien des niveaux de bruit admissibles la nuit.

L'OFAC répond ce faisant aux conclusions du rapport de la Flughafen Zürich AG (FZAG) sur l'exposition au bruit du trafic aérien en 2016. Concrètement, l'OFAC a ordonné le gel du nombre des créneaux horaires attribués pour les atterrissages et les départs en fin de soirée, l'objectif étant d'éviter tout dépassement supplémentaire des valeurs limites applicables au trafic aérien durant la nuit.

Afin d'éviter tout dépassement supplémentaire des valeurs limites de bruit après 22h00, l'OFAC a ordonné le gel du nombre des créneaux horaires attribués pour les atterrissages au-delà de 21h00 et les décollages au-delà de 22h20.

Cette nouvelle est réjouissante, car elle montre le début d'une prise en compte de l'OFAC de la qualité de vie de la population subissant les nuisances de l'aéroport de Zurich.

À Genève, malheureusement, la situation est toute autre, et les riverains de l'aéroport international ne cessent de subir les nuisances d'un trafic aérien en constante augmentation. Il semble que les préoccupations de nos autorités soient plus tournées vers l'extension de notre aéroport que vers la

préservation de la qualité de vie de la centaine de milliers de riverains qui endurent quotidiennement les problèmes de bruits.

Ce qui nous amène à poser les questions suivantes :

- Le Conseil d'Etat soutient-il une politique visant à limiter les décollages tardifs afin de diminuer l'impact des nuisances sur la population riveraine de l'aéroport ?***
- Le Conseil d'Etat entend-il demander à l'OFAC de se déterminer sur la situation genevoise ?***
- Si oui, dans quel délai compte-t-il entreprendre ces démarches ?***
- Enfin, le Conseil d'Etat peut-il nous présenter les mesures qu'il compte mettre en œuvre durant cette nouvelle législature afin de faire diminuer les nuisances subies par la population riveraine de l'aéroport ?***

Je remercie d'avance le Conseil d'Etat de sa prompte réponse à cette question écrite urgente.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le processus d'élaboration d'une fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) spécifique à l'Aéroport international de Genève (AIG) a été initié par la Confédération en mars 2013. La fiche PSIA doit permettre la fixation du cadre dans lequel le trafic aérien pourra se développer avec un plafonnement des immissions sonores (courbe plafond) mais aussi un objectif fixé à l'exploitant de réduction de l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire à l'horizon 2030 (courbe cible). Un dispositif de contrôle se basant sur les courbes de bruit calculées annuellement par le laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (EMPA) sera mis en place dès l'approbation de la fiche PSIA. Cet outil permettra de vérifier que l'empreinte du trafic aérien à Genève ne dépasse pas la courbe « plafond » inscrite dans le projet de fiche PSIA. D'autre part, il sera utilisé pour suivre annuellement l'évolution des nuisances sonores qui devront diminuer pour atteindre la courbe cible à l'horizon 2030.

Dans cette perspective, l'aéroport devra prendre toute mesure nécessaire pour garantir le respect des exigences de la fiche PSIA. C'est principalement grâce au renouvellement de la flotte, à une gestion efficace des retards des aéronefs et aux conditions imposées sur le type d'avions atterrissant ou décollant durant les heures de nuit que cet objectif pourra être atteint par Genève Aéroport.

Par rapport à l'aéroport de Zurich, il faut préciser que les restrictions imposées par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) s'inscrivent dans un contexte différent. Les récentes décisions de la Confédération font en effet suite au dépassement observé des courbes de bruit découlant de la fiche PSIA spécifique à l'aéroport de Zurich et déjà approuvée par le Conseil fédéral.

Pour Genève, ce n'est qu'après l'approbation de la fiche PSIA que le bruit admissible servant de référence dans le cadre des procédures d'octroi d'autorisations de construire, pourra être fixé. Pour cela, l'aéroport doit en faire la demande auprès de l'OFAC en y déposant un dossier, dans lequel il indique le nouveau bruit admissible. Le Conseil d'Etat a déjà eu l'occasion de rappeler à la Confédération et à l'aéroport la nécessité d'initier rapidement ce processus.

En cas de dépassement de cette limite de bruit, l'autorité d'exécution devra ordonner à l'exploitant de l'aéroport de prendre les mesures nécessaires pour que le cadre légal 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. L'aéroport de Zurich se trouve dans ce cas de figure.

En considération de ce qui précède, le Conseil d'Etat précise que ses préoccupations sont clairement tournées vers la préservation de la qualité de vie des riverains. En effet, le Conseil d'Etat a œuvré à l'établissement d'un cadre pour le développement du trafic aérien à Genève qui prend en considération les préoccupations des riverains de l'aéroport, dans la recherche d'une solution d'équilibre entre le développement économique de la région, auquel la desserte aérienne au départ de Genève contribue sans conteste, et la protection des riverains et de l'environnement.

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