

Date de dépôt : 9 novembre 2016

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 visant à garantir aux habitants des communes riveraines de l'aéroport une interdiction de tout trafic aérien commercial entre 23 heures et 6 heures du matin

Mesdames et
Messieurs les députés,

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 leur aménagements territorial. 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^{er} 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 m2 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

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le Conseil d'Etat partage les préoccupations exprimées par les pétitionnaires qui s'inquiètent des impacts du développement du trafic aérien sur l'environnement et l'aménagement du territoire. L'aéroport de Genève est toutefois l'une des infrastructures-clefs de notre région. Il constitue un atout majeur pour le maintien et le développement de pôles économiques performants et d'organisations internationales dynamiques, tant sur notre canton que sur les territoires voisins. Le développement de son activité a toutefois pour corollaire de générer des impacts dont il convient de tenir compte. C'est d'ailleurs le sens de la démarche fédérale en cours qui vise à coordonner le développement de l'infrastructure à l'horizon 2030 avec les exigences de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Le canton s'engage depuis 2013 dans le processus d'élaboration d'une fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) spécifique à l'aéroport de Genève. Cette démarche a permis d'évaluer les effets du développement de l'aéroport sur le territoire et l'environnement à travers différentes approches thématiques. Plusieurs études ont ainsi été élaborées, dont les plus importantes sont publiées sur le site internet de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Ces études portent sur le rôle économique de l'aéroport, le bruit, la mobilité ou encore la qualité de l'air. Les différentes politiques publiques impactées par le développement de l'aéroport ont donc été coordonnées à travers plusieurs réflexions que le Conseil d'Etat a également partagées avec les communes riveraines au cours de plusieurs séances.

Ces réflexions ont démontré la nécessité de renforcer les éléments envisagés par l'OFAC dans le processus PSIA. Pour le Conseil d'Etat, il est en effet important de trouver un équilibre des intérêts entre les besoins de l'économie, la protection de l'environnement, la santé des riverains et la nécessité de répondre à la crise du logement que traverse notre canton. La solution que le canton souhaite inscrire dans la fiche PSIA consiste donc à plafonner le volume de bruit généré durant les deux dernières heures de la période d'exploitation de l'aéroport (22 heures – minuit). L'avantage d'un plafonnement du bruit est d'apporter aux riverains la garantie qu'un volume de bruit ne sera pas dépassé après 22 heures, tout en préservant une marge de manœuvre pour l'aéroport et les opérateurs. Ce système aurait aussi pour effet bénéfique d'inciter les compagnies aériennes à opérer à Genève avec les avions les plus performants du point de vue acoustique.

Cette solution a été préférée à la restriction des heures d'exploitation entre 23 heures et 6 heures, telle que souhaitée par les pétitionnaires. En effet, de telles mesures auraient des conséquences importantes sur le fonctionnement de l'aéroport et ses possibilités de développement. Or, la forte proportion de voyageurs d'affaires, de représentants des institutions internationales, de sociétés multinationales, mais aussi de nombreuses entreprises localisées sur l'arc lémanique, impliquent une demande spécifique à laquelle l'aéroport doit répondre. A la différence d'un aéroport qui jouerait le rôle de plateforme de correspondance (« hub »), le système d'exploitation de l'aéroport de Genève se base sur du trafic « point à point ». Ce fonctionnement implique que les derniers vols du soir fassent escale à Genève durant la nuit pour pouvoir opérer le lendemain matin. De plus, l'aéroport de Genève constitue un élément central de l'infrastructure aéronautique suisse et du système de transports national et international. L'aéroport doit donc remplir sa fonction régionale axée sur les vols intercontinentaux nécessaires à l'échelon régional et sur le trafic aérien européen et se développer en conséquence. La mise en place d'un plafonnement du nombre de mouvements ou de l'extension du couvre-feu ne permettrait plus à l'aéroport d'assurer ce rôle. La volonté du Conseil d'Etat de maintenir le couvre-feu aérien entre minuit et 6 heures du matin a toutefois été réaffirmée auprès des instances fédérales.

Dans ces conditions, le Conseil d'Etat estime que la définition d'un système d'enveloppe de bruit maximal représente une solution pondérée qui permet de répondre aux besoins de développement de l'aéroport tout en limitant les nuisances territoriales et environnementales générées. Remettre en question cet équilibre par une extension du couvre-feu entre 23 heures et 6 heures du matin serait de nature à affecter fortement le dynamisme économique de l'ensemble de notre région.

Le scénario cantonal visant à plafonner le volume de bruit est contesté par la Confédération qui considère qu'il impacterait « le modèle économique des principales compagnies aériennes qui opèrent à Genève » (*Protocole de coordination du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), OFAC, 12 juillet 2016, page 18*). Des discussions sont en cours avec la Confédération pour tenter de lever cette divergence de fond. Le Conseil d'Etat met tout en œuvre pour que le principe d'un plafonnement du volume de bruit durant les deux dernières heures de la période d'exploitation de l'aéroport soit inscrit dans le projet de fiche PSIA sur lequel l'OFAC devrait lancer une consultation publique dans le courant de l'année 2017.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP