

Première étape franchie pour le développement de l'aéroport

Cointrin ► L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a achevé mardi la première étape de l'élaboration des orientations stratégiques de l'Aéroport international de Genève à l'horizon 2030 (fiche PSIA). Pour l'heure, une divergence subsiste avec le canton de Genève dans le domaine du bruit. L'OFAC a publié le protocole de coordination, un document de 150 pages, qui constitue une étape préparatoire et informelle, a-t-il indiqué mardi dans un communiqué. Prévue par la loi, la procédure d'adoption de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) peut donc débuter. Durant cette étape, les collectivités publiques et les riverains seront consultés.

Alors que les prévisions tablent sur un nombre de passagers atteignant 25 millions en 2030 contre 15 millions actuellement, la fiche définit de manière contraignante les conditions générales de l'exploitation, le périmètre de l'aéroport, l'équipement, l'exposition au bruit ou encore la protection de la nature et du paysage. Elle est adoptée par le Conseil fédéral, rappelle l'OFAC.

Lancée en 2013 par ce dernier, la première étape du processus a réuni des représentants de la Confédération, des cantons de Genève et de Vaud, de l'aéroport de Genève et de Skyguide. Ils ont examiné

les projets de développement de l'aéroport dans le domaine de la construction et de l'exploitation ainsi que l'évaluation des répercussions sur les zones riveraines et l'environnement.

Les discussions ont également porté sur l'exposition au bruit à l'horizon 2030. Dans ce domaine, il subsiste actuellement une divergence entre le canton de Genève et le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), relève l'OFAC.

Le Conseil d'Etat genevois souhaite plafonner le volume de bruit généré de 22 h à minuit au niveau projeté en 2020. Cette limitation permettrait notamment d'atténuer l'impact sur le potentiel constructible pour du logement et d'inciter l'industrie du transport aérien à améliorer l'acoustique des aéronefs. Elle viserait aussi à maintenir la qualité de vie dans les communes riveraines. Selon l'analyse réalisée par l'OFAC, ce scénario table sur un renouvellement de la flotte jugé trop optimiste. De plus, il impacterait directement le modèle économique des principales compagnies aériennes qui opèrent à Genève.

L'application de l'ordonnance sur la protection contre le bruit permettrait de concilier l'activité de l'aéroport de Genève avec le développement territorial aux



Une divergence subsiste entre Berne et le canton quant à l'exposition au bruit. JPDS

alentours, estime pour sa part l'OFAC. La mise en œuvre de cet article nécessite qu'aucun vol ne soit prévu entre minuit et 6 h.

Les discussions vont se poursuivre dans le cadre de la deuxième étape. Après l'évaluation des prises de position qui devrait se dérouler dans le courant du premier semestre 2017, le DETEC soumettra la fiche PSIA au Conseil fédéral.

A Genève, la semaine dernière, une coordination regroupant riverains et associations environnementales a annoncé vouloir lancer mi-août une initiative cantonale. Son objectif: faire pression pour que la société civile soit davantage impliquée dans les décisions concernant la croissance de l'aéroport et que la limitation des nuisances soit garantie (lire *Le Courrier* du 8 juillet dernier). **ATS/CO**