

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation de Amélie Cherbuin – Augmentation prévue du trafic aérien à l'Aéroport de Cointrin, quelle est la marge de manœuvre du Canton de Vaud ?

Rappel de l'interpellation

Nous avons la chance, en bout du Lac Léman, d'être doté d'un aéroport international qui permet à tous nos concitoyens de voyager facilement et qui offre bon nombre de place de travail. Sans vouloir réduire les activités aéroportuaires, il est néanmoins légitime de se poser la question de l'impact que cela aura sur les communes vaudoises riveraines.

En effet, les perspectives de croissance de l'aéroport de Cointrin inquiètent les habitants des communes vaudoises concernées, notamment en ce qui concerne l'augmentation du bruit et l'augmentation du risque sanitaire lié à la pollution. De 15 millions de passagers par année, on devrait passer à 25 millions en 2030. Cela représente 235'000 mouvements pronostiqués à l'horizon 2030, ce qui va correspondre à un passage toutes les 90 secondes, ce durant toute la journée et sur une zone de passage élargie à celle existante aujourd'hui.

Un protocole de coordination a été présenté en fin d'année 2016 aux communes riveraines, dont les quelques communes vaudoises concernées, notamment les communes vaudoises de Chavannes-des-Bois, Coppet, Mies et Tannay.

Sur les bases de ce protocole, la Confédération et le Canton de Genève sont en train d'élaborer un document intitulé " Plan sectoriel d'infrastructure aéronautique " (PSIA). Cette fiche PSIA est d'une importance cruciale pour le développement des infrastructures de l'aéroport de Genève de ces vingt prochaines années. Ce document donnera les lignes de développement des installations de Cointrin pour s'adapter à la croissance du trafic aérien.

Or, à ce stade, il y a divergence de vue entre l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) qui base sa projection de développement sur une étude nommée " Intraplan " et qui prévoit une croissance soutenue du développement et l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève (ATCR-AIG). Cette dernière a demandé une contre-expertise nommée " Noé21 " qui démontre que l'étude d'Intraplan n'est pas fiable et qui pense que, sur la base d'une prévision de croissance modérée du développement, il serait possible de contenir l'augmentation des nuisances tout en permettant un développement raisonnable du trafic aérien.

Les habitants du Canton de Genève riverains à l'aéroport ont déposés une initiative populaire cantonale le 15 décembre 2016 demandant un développement concerté de l'aéroport, ce afin d'avoir une meilleur maîtrise notamment sur les nuisances.

Avant que la fiche PSIA élaborée sur le protocole de coordination, soit validée par la Confédération, scellant ainsi un développement très important de l'aéroport de Genève, une consultation du Canton

de Genève, du Canton de Vaud et de la France est prévue durant le premier trimestre 2017.

Dès lors, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- De quelle manière le Conseil d'Etat vaudois s'est-il impliqué jusqu'à présent dans l'élaboration de ce protocole de coordination ?
- Quelles seront les grandes modifications de l'extension des couloirs aériens sur notre canton ?
- Quelle marge de manœuvre a le Conseil d'Etat dans le cadre de cette consultation pour influencer sur les décisions et quelle position défendra-t-il ?
- Le Canton de Vaud participera-t-il au groupe de travail permettant de définir la procédure en vue de la fixation futur du niveau de bruit admissible inscrit dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ?
- Si des mesures d'assainissement du bruit sur des bâtiments devaient être nécessaires, comment le financement serait-il envisagé ?
- Le Conseil d'Etat envisage-t-il d'effectuer une surveillance accrue de la qualité de l'air spécifiquement dans cette région, plus particulièrement en ce qui concerne les émissions d'oxyde d'azote et de particules fines ?

Par avance, je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Réponse du Conseil d'Etat

Remarque préliminaire

L'interpellation pose des questions:

- générales sur les implications du Canton de Vaud dans le processus,
- techniques relatives au bruit et à l'air,
- politiques concernant la position du Conseil d'Etat sur le développement de l'aéroport.

Le Conseil d'Etat répond à chacune des questions posées.

Réponses aux questions

1. De quelle manière le Conseil d'Etat vaudois s'est-il impliqué jusqu'à présent dans l'élaboration de ce protocole de coordination ?

Les services de l'Etat concernés, c'est-à-dire la Direction générale de l'environnement, la Direction générale de la mobilité et des routes, le Service de la promotion économique et le Service du développement territorial ont participé et suivi de 2013 à 2016 les travaux visant à l'élaboration du protocole de coordination.

Le protocole de coordination fait état des discussions entre les divers partenaires. Il recense les points de convergence et de divergence entre les parties et n'est pas contraignant. Il sert néanmoins de base à l'élaboration, par la Confédération, de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) relative à l'aéroport de Genève. Celle-ci est contraignante pour les autorités.

2. Quelles seront les grandes modifications de l'extension des couloirs aériens sur notre canton ?

Les trajectoires des vols sont inchangées (protocole de coordination : chapitre B2.1 Exposition au bruit, annexe 4). Il n'est donc pas prévu que les procédures d'atterrissage et de décollage soient modifiées ni étendues. Aucune conséquence n'est à prévoir pour notre canton de ce point de vue.

Les courbes de bruit par contre s'allongent le long de la trajectoire aérienne car il est prévu que le nombre d'avions qui empruntent cette route aérienne augmente. Le nombre de mouvements prévus passe de 40 à 47 mouvements par heure. Cette augmentation des mouvements est une conséquence de la croissance démographique du bassin franco-valdo-genevois. Pour rappel, le projet d'agglomération franco-valdo-genevois prévoit une croissance de 200'000 habitants et l'accueil de 100'000 nouveaux

emplois d'ici 2030.

Les sept mouvements horaires supplémentaires par rapport à la situation actuelle entraînent indéniablement une augmentation du bruit prévisible à l'horizon 2030. Toutefois, il faut relever que l'aéroport de Genève a les caractéristiques suivantes :

- 43.6 % des vols sont réalisés par une compagnie à bas prix avec une politique de renouvellement rapide de la flotte d'avions. Ainsi, actuellement, l'âge moyen du parc aérien est d'environ cinq ans. Cela permet l'usage d'avions modernes moins bruyants et moins polluants que des aéronefs plus anciens.
- La compagnie nationale occupe la 2^e place avec une part de vols de 14.4 %. Cette entreprise a par exemple remplacé sa flotte d'avion Airbus par des avions encore plus moderne réduisant la consommation de carburant d'environ 20 %.
- 77.9 % des mouvements sont opérés par des avions de catégories de bruit IV (sur une échelle de I, le plus bruyant à V les moyens bruyants/base liste de type d'avions OFAC.2014 selon lerapport d'activités 2016 GVA/easyjet/swiss).

Par conséquent, l'aéroport de Genève a d'une manière générale une flotte récente, renouvelée fréquemment qui est de moins en moins bruyante, ce qui permet de limiter le bruit dû à l'augmentation des mouvements.

3. Quelle marge de manœuvre a le Conseil d'Etat dans le cadre de cette consultation pour influencer sur les décisions et quelle position de fendra-t-il ?

La marge de manœuvre du Conseil d'Etat

Les séances dévolues à l'élaboration du protocole de coordination servent à coordonner et à traiter du développement de l'installation et de l'exploitation de l'aéroport d'ici 2030. Ces séances de coordination rassemblent les services fédéraux concernés, les services cantonaux compétents, les communes et l'exploitant de l'aérodrome.

L'Etat de Vaud a participé aux séances techniques et a pu se positionner à chaque étape du dossier. De plus, une consultation officielle a également eu lieu aux termes du protocole de coordination en juin 2016.

Une consultation supplémentaire permettra de se prononcer sur le projet de fiche PSIA fin 2017. C'est à ce moment-là qu'une information et participation de la population sera organisée, afin que toute personne intéressée puisse faire valoir sa position.

Il reviendra ensuite au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de faire la pesée des intérêts et de retenir les positions qu'il juge pertinentes. La fiche n'intégrera que les éléments qui, en tant qu'exigence supérieure, concernent le développement de l'infrastructure et de l'exploitation de l'aéroport et sur lesquels il incombe au Conseil fédéral de statuer.

La position du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat soutient une extension des activités de l'aéroport de Genève respectueuse du développement durable, c'est-à-dire en tenant compte des aspects environnementaux, sociaux et économiques.

La proximité d'un aéroport a de nombreux aspects positifs, mais apporte également des nuisances que le Conseil d'Etat ne néglige pas. Le but est de préserver la santé de la population tout en garantissant le développement aéroportuaire. Il veillera au respect des normes environnementales.

Pour rappel, le Plan directeur cantonal vaudois contient les mesures B21 " Réseaux de transports nationaux et internationaux " et B42 " Infrastructures aéronautiques ". La mesure B21 a comme objectif l'amélioration de la qualité d'accès aux aéroports suisses et internationaux, tandis que

la mesure B42 donne les objectifs de développement aéroportuaire dans le Canton.

4. Le Canton de Vaud participera-t-il au groupe de travail permettant de définir la procédure en vue de la fixation future du niveau de bruit admissible inscrit dans l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ?

La détermination de la charge sonore est fonction notamment du nombre de mouvements et des trajectoires de vol. Il n'appartient pas à un groupe de travail de "fixer le bruit admissible". Le Canton de Vaud a été associé à l'élaboration de la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de l'Aéroport international de Genève (AIG) dans laquelle figurera la conséquence sonore du scénario d'exploitation retenu. Dans ce cadre, un cadastre de bruit basé sur un trafic de 235'000 mouvements par an a été documenté et présente la situation la plus critique. Le Canton de Vaud demandera à être représenté si un groupe de travail au sujet du bruit est mis sur pied.

5. Si des mesures d'assainissement du bruit sur des bâtiments devaient être nécessaires, comment le financement serait-il envisagé ?

Un programme d'insonorisation des bâtiments riverains de l'aéroport est en cours. Les travaux d'assainissement sont entièrement à la charge de l'aéroport. Actuellement, il n'existe aucun bâtiment sur territoire du canton de Vaud éligible dans le cadre de ce programme.

6. Le Conseil d'Etat envisage-t-il d'effectuer une surveillance accrue de la qualité de l'air spécifiquement dans cette région, plus particulièrement en ce qui concerne les émissions d'oxyde d'azote et de particules fines ?

Les études et mesures effectuées sur le Canton de Genève montrent que l'impact des avions sur les concentrations de particules fines et d'oxydes d'azote au niveau sol est négligeable dès que l'on s'éloigne de 1 à 2 kilomètres du tarmac. Actuellement, la Direction générale de l'environnement surveille les concentrations de particules fines et d'oxydes d'azote à Nyon. A cet endroit, les mesures confirment ces observations et les mouvements d'avions en lien avec l'aéroport de Cointrin n'ont pas d'influence sur les concentrations de polluants observés au sol.

Dans le cadre du développement des activités de l'aéroport, la surveillance de la qualité de l'air va être maintenue en étroite collaboration avec le Canton de Genève qui dispose déjà d'un réseau d'observation de la qualité de l'air dense à proximité de l'aéroport.

En conclusion, le Conseil d'Etat a pris bonne note des préoccupations de la population, et en particulier des communes vaudoises riveraines à l'aéroport de Genève. Il est présent dans les enceintes dévolues au développement de l'aéroport de Genève pour faire entendre sa voix. Ainsi, il met tout en œuvre pour que les intérêts de la population soient garantis dans le respect du développement durable et de la législation en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 juin 2017.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean