

R 299 - 18.02

Résolution du Conseil municipal de Vernier

relative à un

PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE (PSIA), PROJET DE FICHE DE L'AÉROPORT DE GENÈVE (PSIA PARTIE III C)

Vu la lettre de l'Office fédéral de l'aviation civile du 14 novembre 2017 concernant la consultation des autorités et l'information/participation à la population du projet de PSIA, et accordant un délai au 16 mars 2018 aux communes touchées par les décisions de la fiche par objet, pour transmettre leur prise de position ;

vu l'art. 74 de la Constitution suisse en matière de protection de l'environnement, qui dit que la Confédération veille à prévenir les atteintes nuisibles ou incommodantes pour l'être humain et l'environnement naturel et précise que « les frais de prévention et de réparation sont à la charge de ceux qui les causent » ;

vu l'art. 11 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement qui dit que « les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont limités par des mesures prises à la source (limitation des émissions) » ;

vu l'art. 4 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit qui dit que les émissions de bruit extérieur produites par des appareils et des machines mobiles seront limitées « dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable, et de telle façon que la population touchée ne soit pas sensiblement gênée dans son bien-être » ;

vu la ratification par la Suisse des Accords de Paris en novembre 2017, fixant l'objectif de réduire, d'ici 2030, les émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport au niveau de 1990 ;

vu l'art. 157 de la Constitution genevoise qui précise que « l'État protège les êtres humains et leur environnement » et qu'il « lutte contre toute forme de pollution et met en œuvre les principes de prévention, de précaution et d'imputation des coûts aux pollueurs » ;

vu les travaux de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité, du 17 janvier 2018 ;

vu le rapport d'information de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité ;

vu que le PSIA fait l'objet d'une fiche dans le plan directeur cantonal (PDCn) et qu'il définit les effets sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement selon l'art. 3a, al. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique ;

vu que, selon l'art. 22 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1), les décisions du PSIA ont force obligatoire pour les autorités de tous niveaux ;

sur proposition du Conseil administratif,

le Conseil municipal

déclare

préavis défavorablement le projet de plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'aéroport de Genève et demander expressément à la Confédération, au canton de Genève et à l'aéroport de reprendre leurs travaux pour mieux prendre en compte les demandes émanant des collectivités et de la société civile, en vue d'un développement plus équilibré de l'Aéroport de Genève, soit, un développement qui :

- respecte les objectifs et principes contraignants figurant dans les constitutions fédérale et cantonale, ainsi que dans diverses lois, ordonnances et règlements relatifs à la protection de l'environnement et de la santé des populations ;
- respecte les engagements pris par la Confédération et le canton de Genève en matière de réduction des gaz à effet de serre et indique de quelle manière l'aéroport répond à ces objectifs ;
- n'aggrave pas la pollution atmosphérique et sonore sur les territoires riverains de l'aéroport ;
- ne porte pas atteinte à la tranquillité des riverains pendant la période nocturne (23h00-06h00), la plus sensible du point de vue de la santé ;
- fait une pesée d'intérêts qui intègre aussi les thématiques relatives au climat et à la santé lors de l'établissement de cet instrument de planification ;
- ne sous-estime pas les impacts territoriaux générés par la courbe de bruit plafond, notamment sur les projets de développement portés par le Canton et les communes ;
- n'ignore pas les implications et les conséquences foncières induites par les courbes de bruit ;
- détermine des mesures concrètes et contraignantes pour atteindre les valeurs de la courbe de bruit « 2030 », faute de quoi elle restera un vœu pieux n'engageant ni les autorités, ni l'exploitant ;
- ne se contente pas de proposer une mise à niveau des infrastructures de mobilité, sans inscrire ces investissements dans une réelle stratégie visant à apporter des solutions durables aux problèmes de congestion des réseaux de mobilité.

Il est également demandé à la Confédération que la prochaine consultation publique respecte le processus démocratique en mettant à disposition les courbes de bruit par tranche horaire afin de permettre de juger des effets concrets des dispositifs proposés.

