



**COMMISSION CONSULTATIVE POUR LA LUTTE CONTRE  
LES NUISANCES DUES AU TRAFIC AERIEN**

**Procès-verbal de la 62<sup>ème</sup> séance du mardi 29 avril 2008  
en salle de conférence II de l'Aéroport de 17h00 à 19h15**

**(séance extraordinaire)**

<b>Présents :</b>	<b>MM.</b> Marc MOUNIER, Présidence en remplacement de M. DEILLON Robert BEFFA Boris CALAME Philippe CALAME Jean-Marc COMTE Claude ETTER Ivan HARALAMBOF Pascal HELFER Claude PIOTTON Yvan ROCHAT Simon WERMELINGER
<b>Expert :</b>	<b>M.</b> Mario LEVENTAL
<b>Secrétaire :</b>	<b>M.</b> Pascal HELFER
<b>Excusés :</b>	<b>MM.</b> Robert DEILLON (Président) Jean-Marc DEVAUD Pierre-Etienne DUTY Antoine GINI Serge GOBBI Christian GOUMAZ Ivan HARALAMBOF Pascal HOCHSTRASSER Jean-Michel KARR (observateur du CA) Patrick MALEK-ASGHAR Ermanno SCHENA Jean-Marc THEVENAZ

## ORDRE DU JOUR

### Point unique :

Projets d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport :

- a) Historique (Mario Levental)
  - b) Procédure (Simon Wermelinger)
  - c) Position de l'AIG (Marc Mounier)
  - d) Discussion
- 

### **Préambule**

Une copie des mémoires d'opposition de l'AIG déposés à ce jour, avec leurs annexes (plans sur lesquelles ont été reportés les portions de territoires concernées par l'opposition de l'AIG) ont été soumis par anticipation aux membres de la CCLNTA intéressés en vue de la séance du jour.

#### **a) Historique (Mario Levental)**

En droit suisse, le degré de sensibilité (DS) détermine le bruit toléré sur une portion de territoire, en fonction de l'affectation de la zone aux termes des plans d'aménagement du territoire. L'idée sous-jacente à la règle d'attribution des degrés de sensibilité est qu'en principe les activités qui produisent le bruit peuvent en supporter davantage que d'autres, moins bruyantes. Les degrés de sensibilité déterminent de manière directe les valeurs limites d'exposition au bruit (OPB, annexe 3 à 8).

En 1987, en vertu de l'article 19a du règlement du décembre 1987 (RS GE K 1 26.5), le DS III a été attribué dans le canton aux zones 1 à 3 et le DS II a été attribué à la 4<sup>ème</sup> et à la 5<sup>ème</sup> zone. Selon la loi cantonale genevoise d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LaLAT), de point de vue géographique, la 1<sup>ère</sup> zone correspond essentiellement à la Ville de Genève dans les anciennes fortifications, la 2<sup>ème</sup> zone les quartiers urbains qui sont lui sont contigus, la 3<sup>ème</sup> zone est celle dont la transformation en quartiers urbains est fortement avancée, la 4<sup>ème</sup> zone urbaine et rurale destinée principalement aux maisons d'habitation et, finalement, la 5<sup>ème</sup> zone correspondant à la zone de villas.

En 1998, l'État a souhaité représenter les degrés de sensibilité au bruit sous forme de plans et étendre le périmètre d'attribution du DS II, afin d'assurer ainsi plus de tranquillité dans un périmètre élargi. 6'500 périmètres ont ainsi été examinés « à la loupe » dès août 1998. En l'absence (à l'époque) de dispositions dans les annexes de l'OPB fixant des valeurs limites d'exposition au bruit pour les aéroports nationaux, trois possibilités s'offraient « théoriquement » à l'autorité pour les zones des communes riveraines exposées au bruit du trafic aérien :

- 1° Ne pas attribuer de degrés de sensibilité à cette portion de territoire (laisser « blanc » cette portion de territoire) ;
- 2° Procéder à l'attribution des degrés de sensibilité en faisant abstraction du bruit généré par l'activité aéroportuaire ;
- 3° Faire usage de la possibilité conférée par l'article 43 alinéa 2 OPB de « *déclasser d'un degré les parties de zones d'affectation du degré de sensibilité I ou II,*

*lorsqu'elles sont déjà exposées au bruit* » et attribuer ainsi le degré de sensibilité III à tout ou partie des zones exposées au bruit du trafic aérien.

L'option choisie a consisté à faire abstraction du bruit généré par l'activité aéroportuaire (deuxième possibilité ci-dessus).

Le résultat de ce travail a été présenté dans les communes par MM. Brun et Levental, lors d'une série de séances qui ont eu lieu entre septembre 1998 et juin 1999.

A toutes fins utiles, M. Levental rappelle que, à l'époque, les CFF avaient fait pression pour que le DS III soit attribué aux terrains bordant le tracé de la troisième voie entre Genève et Lausanne, en application de l'article 43 alinéa 2 OPB. Le Tribunal fédéral (ATF 1P.691/1992) a débouté la régie fédérale et confirmé que, nonobstant les nuisances préexistantes, le DS II peut être attribué aux parcelles bordant la voie de chemin de fer, dans la 5<sup>ème</sup> zone, bâti entièrement, dont on n'envisage pas changer l'affectation.

Tant et aussi longtemps que les projets de plans d'attribution des degrés de sensibilité au bruit ne sont pas adoptés dans les communes riveraines de l'aéroport, les décisions en matière d'autorisation de construire sont prises sur la base d'une appréciation de cas en cas (Art 44 al. 3 OPB). Cette situation est inconfortable pour l'autorité et prête le flanc à la critique (possibilités de recours sur ce point par les propriétaires concernés). Par conséquent, l'État a intérêt à ce que les projets d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport aboutissent rapidement.

M. Levental précise enfin que, dans le cas particulier des zones agricoles, aucun degré de sensibilité n'est applicable globalement, sinon pour les bâtiments existants (logements ou bureaux), auxquels le DS III est attribué. De même, le DS III est attribué pour les locaux à usage sensible au bruit des bâtiments dans les zones de bois et forêts. Le DS II est attribué aux locaux à usage sensible au bruit dans les zones de verdure.

#### **b) Procédure (Simon Wermelinger)**

A titre préalable, M. Wermelinger explique que, en sa qualité de collaborateur du département du territoire (domaine de l'aménagement du territoire) qui conduit la procédure d'adoption des plans d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes du canton, il entend s'abstenir de se prononcer dans ce dossier en tant que membre de la CCLNTA. Par contre, il accepte volontiers d'être auditionné pour fournir toutes explications utiles.

M. Wermelinger rappelle qu'en 1998, l'AIG a participé aux travaux de la direction de l'aménagement du territoire et ne se serait pas opposé formellement à l'option retenue consistant à procéder à l'attribution des degrés de sensibilité en faisant abstraction du bruit généré par l'activité aéroportuaire.

Suite aux décisions du Tribunal administratif de 2001 invalidant une série de plans d'attribution des degrés de sensibilité au bruit, la procédure d'attribution des degrés de sensibilité au bruit a été reprise pour l'ensemble du canton. Une commission cantonale a été créée en 2002<sup>1</sup>. MM. Boris Calame et Claude Etter, membres de la CCLNTA, font partie de cette commission cantonale. L'instauration de cette commission avait en particulier pour but de créer un large consensus sur ces projets controversés. Cela étant, s'agissant d'une tâche étatique (l'aménagement du territoire) le parti a été pris de ne pas entendre les institutions et les sociétés tierces intéressées. C'est ainsi que l'AIG n'a pas été consulté à ce stade pour l'élaboration des plans d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport.

Cela étant, M. Wermelinger indique qu'un avis de droit a été demandé à l'interne, qui conclut que l'attribution du degré de sensibilité II déclassé III (DSIIIdIII) en application de l'article 43 alinéa 2 OPB aux zones d'habitation exposées au bruit du trafic aérien n'était pas possible, en

<sup>1</sup> Règlement du 20 août 2002 instituant une commission cantonale de protection contre le bruit (RS GE K 170.11)

particulier en raison de l'étendue des portions de territoire potentiellement concernées. Autour des grands axes routiers, l'application de l'article 43 alinéa 2 OPB a été jugée par le Tribunal fédéral qui l'a admise. Sur cette base, il en a été fait usage dans le canton de Genève, comme cela apparaît sur les plans mis en consultation.

Du mois de mars au mois de septembre 2007, les projets de plans d'attribution des DS bruit dans les communes riveraines de l'aéroport ont été mis en consultation pour observation. Dans ce cadre, l'AIG a fait part de ses observations pour chacune des sept communes riveraines concernées. Les projets de plans ainsi que les observations formulées par l'AIG et les rares autres intervenants ont été ensuite soumis aux communes concernées pour émettre leur préavis, tel que prévu par la procédure en vigueur. Dans ce cadre, l'administration a été appelée à présenter le projet dans la plupart des communes. Après analyse et discussion, toutes les communes ont été favorables à la proposition faite d'attribution de DS dans les secteurs exposés au bruit des avions.

Du mois de mai 2007 au mois de mai 2008, les plans en question, pour l'essentiel inchangés par rapport aux plans mis en consultation pour observations, ont été mis à l'enquête publique, avec possibilité de faire opposition. Dans ce cadre, l'AIG a fait opposition dans des mémoires circonstanciés pour six communes : Bellevue, Genthod, Pregny-Chambésy, Versoix, Vernier, Meyrin. Pour ces communes, l'AIG est à l'heure actuelle la seule entité à avoir formulé une opposition, à une exception près.

Eu égard aux oppositions formulées par l'AIG, deux options théoriques se présentent pour l'Etat :

1. Prendre en considération les observations de l'AIG – en tout ou en partie – et soumettre à nouveau les plans à l'enquête publique. Dans ce cas il y a lieu de s'attendre à d'éventuels oppositions et recours des propriétaires concernés par les changements apportés conformément aux intérêts défendus par l'AIG et à des préavis défavorables et oppositions / recours des communes concernées.
2. Adopter les plans en l'état, auquel cas l'AIG dispose de la possibilité de faire recours contre les décisions du Conseil d'Etat auprès du Tribunal administratif puis, le cas échéant, auprès du Tribunal fédéral. Si ce tribunal donne en tout ou en partie raison à l'AIG, les plans devront être annulés et la procédure d'adoption des plans modifiée devra être recommencée.

Il y a lieu de préciser que, de l'avis de M. Wermelinger, dans le stricte cadre de la procédure en cours, il n'y a pas de « troisième voie », en ce sens que, à ce stade, les plans ne peuvent plus être « légèrement » amendés de sorte à aller dans le sens demandé par l'AIG sur certaines portions limitées de territoire, par exemple les zones habitables déjà construites particulièrement exposées au bruit du trafic aérien.

### c) Point de vue de l'AIG (Marc Mounier)

M. Mounier observe que l'enjeu est d'importance, raison pour laquelle il prête une oreille attentive aux points de vue MM. Levental et Wermelinger ainsi que des autres membres de la commission sur ce sujet.

Cela étant, l'AIG a manifesté son opposition au projet de plan d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport pour quatre motifs essentiels, avec des conséquences pratiques :

#### 1. Restrictions opérationnelles supplémentaires

En vertu de l'approche équilibrée (*Balanced Approach*) préconisée par l'OACI, les aéroports doivent prendre toutes mesures utiles, notamment en matière d'aménagement du territoire, afin d'éviter dans toute la mesure du possible de décider ou de se voir imposer des restrictions opérationnelles au préjudice de leurs usagers. En l'occurrence, le périmètre

d'attribution du DS II, respectivement DS III, détermine le nombre d'habitants, respectivement de logements, à l'intérieur des courbes de bruit déterminantes aux termes de l'OPB. Ce paramètre (nombre d'habitants ou de logements exposés) est susceptible d'être pris en considération par les autorités fédérales (OFAC et OFEV) pour l'appréciation de l'évolution de la situation et, le cas échéant, pour décider de restrictions opérationnelles sur la plate-forme de Genève. Par conséquent, l'AIG se doit d'œuvrer pour que toutes mesures utiles soient prises en matière d'aménagement du territoire afin d'éviter que des restrictions opérationnelles supplémentaires soient décidées à Genève.

## 2. *Risque de paiement d'indemnités plus importantes*

Deux procédures sont actuellement pendantes, l'une devant la Commission cantonale de conciliation et d'estimation en matière d'expropriation, l'autre devant le Tribunal fédéral. Ces procédures concernent des demandes d'indemnité pour expropriation matérielle (zone à bâtir au regard du droit cantonal, impropre à la construction en vertu du droit fédéral, en particulier la loi fédérale sur la protection de l'environnement et ses ordonnances d'application). La question de savoir si une indemnité est due dans un tel cas de figure est litigieuse, de même que la question de déterminer qui, de l'Etat ou de l'AIG, serait le débiteur final de cette indemnité. Cela étant, le montant global des indemnités dues – le cas échéant – à ce titre dépend du périmètre d'attribution du DS II, respectivement DS III. De ce point de vue, l'Etat et l'AIG ont intérêt à ce que les zones à bâtir autour de l'aéroport (dont certaines sont bâties et d'autres non bâties) se voient affublées du DS III plutôt que du DS II, en application de l'article 43 alinéa 2 OPB le cas échéant. Globalement, le périmètre des zones « à risque » s'en trouverait sensiblement réduit.

## 3. *Étendue du périmètre d'insonorisation*

Aux termes du concept d'isolation acoustique des locaux à usage sensibles au bruit de 2003, le DS II a été considéré uniformément pour délimiter le périmètre des bénéficiaires du programme d'insonorisation obligatoire (à l'intérieur des valeurs d'alarme) et volontaire (au-delà des valeurs d'alarme). Cela étant, dans le cadre du programme d'insonorisation volontaire (au-delà des valeurs d'alarme) l'AIG pourrait décider de poursuivre le programme d'insonorisation en tenant compte des degrés de sensibilité, à l'instar du programme d'insonorisation de l'aéroport de Zurich. A cet égard, les périmètres d'attribution du DS II et III sont déterminants. L'importance de cette considération est plus grande encore si, d'aventure, la charge sonore devait augmenter pendant deux années consécutives de plus de 1 dB(A) par rapport à la situation prévalant en 2000.

## 4. *Évolution de la législation.*

En cas d'évolution de la législation, le nombre de personnes à l'intérieur des valeurs limites relatives au DS II, respectivement DS III, pourrait prendre une importance accrue. Tel serait par exemple le cas si un projet de l'OFEV, intitulé « hypothèque bruit » venait à aboutir. Au terme de ce projet, les exploitants d'aéroport seraient tenus de payer des intérêts sous forme d'annuités, comme les intérêts d'une hypothèque, le montant de « l'hypothèque » étant lié à la perte de la valeur immobilière en raison du bruit du trafic aérien.

En outre, la position de l'AIG est fondée sur les deux raisons suivantes :

- La commission cantonale de protection contre le bruit n'a auditionné aucune partie en dehors de l'administration publique et les membres de ladite commission. Les intérêts des usagers de l'aéroport (défendus par l'AIG) n'ont ainsi pas été pris en considération. Du point de vue de l'AIG, cela ne résulte aucunement d'une nécessité juridique, mais d'une volonté politique dont il convient de débattre, à savoir la volonté délibérée de la commission cantonale de ne pas paraître « baisser les bras » face au bruit du trafic aérien. Des considérations différentes ont présidé aux décisions prises concernant les degrés de sensibilité au bruit attribués le long des grands axes routiers, pour des motifs

juridiques (portion de territoire moindres le long des axes routiers) et politiques (obligation, le cas échéant, pour l'Etat de payer des indemnités). L'AIG se retrouve devant le « fait accompli » sans avoir eu l'occasion d'exprimer son point de vue autrement que dans le cadre de la procédure en cours. A cet égard, la démarche de l'AIG apparaît comme parfaitement légitime.

- Enfin, l'affectation du territoire, en principe déterminante pour l'attribution des degrés de sensibilité, se trouve ne pas être conforme au droit fédéral (loi fédérale sur l'aménagement du territoire) pour certaines parcelles du territoire genevois, en particulier à proximité de l'aéroport. Par conséquent, l'AIG trouve absurde et contraire aux intérêts des usagers de l'aéroport que l'attribution des degrés de sensibilité soit strictement faite en fonction de l'affectation du territoire sur ces zones, dont il conviendrait en priorité de changer l'affectation.

#### d) Discussion

##### *i) Autonomie de l'AIG*

M. Boris Calame s'offusque que l'AIG, en sa qualité d'établissement autonome de droit public, dont le conseil d'administration est présidé par un conseiller d'Etat, ose s'opposer à un projet qui émane précisément du Conseil d'Etat. Sur ce point, M. Mounier explique qu'à ce stade il s'agit de défendre les intérêts de l'établissement auquel il faut reconnaître une certaine autonomie face à un projet dans lequel il n'a délibérément pas été tenu compte de l'existence même de l'aéroport, pour des motifs non pas juridiques, mais bien politiques, dont il est légitime de pouvoir discuter.

Quel que soit le bien-fondé du point de vue de l'AIG, M. Boris Calame estime que l'opposition « solitaire » de l'AIG au projet d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport est contreproductive en terme d'image et susceptible de porter atteinte aux relations de bon voisinage entretenues avec ces communes.

##### *ii) Restrictions opérationnelles supplémentaires.*

M. Levental estime que l'étendue des courbes de bruit calculée par l'EMPA (en tant que mesure de l'ampleur de l'exposition au bruit) année après année en terme de surfaces, respectivement en terme d'habitants ou de logements concernées, ne devrait pas tenir compte du degré de sensibilité. En effet, le seul critère invariable et objectif serait le nombre de personnes exposées au bruit, exprimé en Lr dB(A), par exemple > 60 dB(A) ou > 65 dB(A), etc. En l'occurrence, ces degrés de sensibilité n'ayant pas été valablement attribués sur le territoire des communes riveraines de l'aéroport, il est virtuellement impossible d'en tenir compte dans les calculs à ce jour. M. Mounier confirme que les rapports de l'EMPA distinguent effectivement les surfaces et les populations concernées en fonction des degrés de sensibilité, ceux-ci ayant été déterminés sur la base d'une source de donnée (SITG) communiquée par les autorités cantonales, dont la référence figure dans les rapports de l'EMPA (« Données de base et méthodologie »). Cette méthodologie est également appliquée à Zurich et il est souhaitable que la même méthodologie soit appliquée à Genève, à l'avenir comme aujourd'hui. Les plans d'attributions des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport étant en discussion, cette source demeure certes imprécise, mais elle a le mérite d'exister.

##### *iii) Développement futur du trafic aérien*

M. Etter estime que l'AIG ne peut pas faire valoir le développement futur du trafic aérien ou une possible évolution de la législation, parce que les trajectoires aériennes sont susceptibles de changer et tout le raisonnement s'effondrerait si des nouvelles zones venaient à être survolées. M. Mounier répond qu'il lui apparaît au contraire comme indispensable que l'AIG se préoccupe de la situation telle qu'elle pourrait se présenter dans quelques années et que l'aéroport ne comportant qu'une seule piste, les trajectoires aériennes ne sont pas susceptibles

de changer significativement dans les années à venir, au contraire de la situation prévalant à Zurich (système de 3 pistes).

*iv) Risque de paiement d'indemnités plus importantes*

M. Levental confirme qu'en cas de « modification notable de l'installation » (Art. 8 al. 2 OPB) le risque de paiement d'indemnités matérielles (isolation acoustique, Art. 10 OPB) serait plus important, le cas échéant, si la zone d'attribution du DS II est plus étendue, étant donné que les valeurs limites d'immission du DS II sont plus basses que celles du DS III.

M. Philippe Calame est favorable à l'attribution du DS II dans les zones à bâtir autour de l'aéroport, car les conséquences financières attachées à une telle mesure d'aménagement du territoire restrictive pourraient devenir un facteur susceptible d'inciter l'AIG à prendre des mesures pour se tenir dans le périmètre des courbes de bruit 2000, même si les mesures à prendre (par hypothèse des restrictions opérationnelles) auraient des conséquences financières substantielles pour l'AIG et les utilisateurs de l'aéroport.

M. Boris Calame estime que, dès lors que le trafic aérien se développe, il est dans l'ordre des choses que l'AIG verse une compensation adéquate, financée le cas échéant par les redevances environnementales perçues auprès des utilisateurs de la plate-forme. Le risque de paiement d'indemnités accrues n'est dès lors pas relevant.

*v) Allègements*

Aux termes de la décision d'approbation du règlement d'exploitation de l'AIG en 2001, l'établissement bénéficie d'allègements au sens de l'article 14 OPB. C'est bien en vertu de ces allègements que l'exploitant n'est pas tenu d'assainir son installation, mais bien de protéger (insonoriser) les populations exposées au bruit du trafic aérien dans un périmètre déterminé.

Le bruit résultant de l'exploitation de l'aéroport (en particulier) est « autorisé » au-delà des valeurs limites, tandis que les autres installations bruyantes ne sont pas permises dès lors qu'elles occasionneraient un dépassement des valeurs limites, correspondantes, par hypothèse, au DS II. En d'autres termes, les allègements sont consentis à l'AIG dans l'intérêt bien compris de la région, tandis que l'attribution d'un degré de sensibilité plus élevé (DS II déclassé III) aux parcelles concernées est susceptible d'ouvrir la porte à d'autres nuisances. En effet, l'attribution d'un degré de sensibilité plus élevé aurait pour conséquence de permettre l'exploitation de plusieurs installations bruyantes dans le respect des valeurs limites du degré de sensibilité supérieur (le degré de sensibilité III). M. Wermelinger explique que cette dernière situation n'est pas souhaitable aux abords de l'aéroport, de l'avis de l'autorité. De même elle ne serait pas souhaitable aux bords des axes routiers, mais dans ce cas des exceptions ont été consenties sur des portions de territoire limitées le long des grandes artères. Dans ce dernier cas, M. Wermelinger précise qu'indépendamment de l'attribution du DSII/III (au lieu d'un DSII) le long de ces voies de circulation (routes cantonales) le canton met en œuvre ce qui est techniquement possible et financièrement supportable pour limiter les émissions de ces installations.

M. Etter confirme que les autorités des communes riveraines de l'aéroport ont pour souci de se protéger contre les autres sources de bruit, en particulier le trafic routier, auxquelles sont exposés les administrés en sus du bruit lié à l'exploitation de l'aéroport. M. Etter pense que l'attribution d'un degré de sensibilité plus élevé n'est pas la solution (preuve en est la décision rendue à l'encontre des CFF) et que la solution réside bien dans l'octroi d'allègements à l'AIG en particulier.

Enfin, sur ce sujet, l'opinion exprimée est que, quand bien même l'AIG bénéficie d'allègements, les propriétaires empêchés de construire dans des zones à bâtir (aux termes du droit cantonal), mais trop exposées au bruit du trafic aérien (au regard du droit fédéral), ne manqueront pas de faire valoir une prétention en paiement d'une indemnité. En soi, les degrés de sensibilité ne protègent pas l'AIG de ces revendications.

*vi) Évolution de la législation*

Il est vraisemblable que ni les allègements ni un degré de sensibilité plus élevé ne constitueraient un rempart contre l'obligation éventuelle de payer un montant au titre de « l'hypothèque bruit ». A ce stade toutefois, M. Levental dit qu'à sa connaissance aucune suite n'a été donnée au projet de l'OFEV évoqué par M. Mounier.

*vii) Conséquences en matière d'aménagement du territoire*

M. Beffa estime que le problème de fond est lié à l'aménagement du territoire. L'attribution des degrés de sensibilité n'a d'intérêt que si l'aménagement du territoire va dans le même sens que le but poursuivi dans le cadre du processus d'attribution des degrés de sensibilité. Ainsi le projet de plan de mesures d'aménagement du territoire des secteurs exposés au bruit de l'aéroport établi par la Direction de l'aménagement du territoire mériterait d'être mis en application systématiquement.

M. Wermelinger répond que le projet auquel M. Beffa fait référence est une étude de base utilisée à l'interne dont l'autorité tient compte dans les procédures de déclassements et autres projets de modification de l'affectation du territoire. Une partie des conclusions de cette étude a été prise en compte dans la mise à jour du plan directeur cantonal au mois d'octobre 2007.

Comme l'a dit M. Beffa, M. Mounier exprime l'opinion que l'aménagement du territoire autour de l'aéroport est fondamental. Mais en Suisse, comme dans d'autres pays, l'aménagement du territoire ne dépend pas des autorités aéroportuaires. Par conséquent, une discussion avec l'État est nécessaire. L'exploitant de l'aéroport doit prendre en considération le territoire qui l'entoure. De même, l'État ne peut purement et simplement faire abstraction de l'existence de l'aéroport au profit de la région desservie, ainsi que son impact inévitable – quoique limité – sur le territoire des communes riveraines. La priorité doit être donnée à la mise en conformité de l'affectation du territoire cantonal avec le droit fédéral.

M. Wermelinger assure que si l'affectation d'un périmètre est modifiée dans le cadre des (futurs) projets d'aménagement de territoire, le degré de sensibilité attribué à la zone considérée sera nécessairement modifié en conséquence, pour être en conformité avec l'affectation nouvelle de la zone.

*viii) Conséquences en matière d'autorisation de construire*

M. Philippe Calame demande quelles sont les conséquences de l'attribution des degrés de sensibilité en matière d'autorisation de construire. M. Levental explique que, en pratique, des autorisations de construire peuvent être accordées au-delà de la courbe correspondant aux valeurs limites d'immission du DS II, jusqu'à la limite virtuelle des valeurs limites d'immission DS II + 3 dB(A), pour autant que les mesures constructives et d'aménagement prévues par l'architecte permettent le respect desdites valeurs limites. Tel est par exemple le cas si un minimum d'ouverture est prévu sur la façade exposée au bruit du trafic aérien, tandis qu'un avant-toit protège la façade ouverte du côté opposé à l'axe des trajectoires aériennes. Dans un tel cas, il ne s'agit pas de déroger à la règle, mais bien de parvenir au respect des valeurs limites par des mesures constructives.

S'agissant des courbes de bruit de l'aéroport, il se trouve qu'en certains endroits cette limite virtuelle des valeurs limites d'immission du DS II + 3 dB(A) est plus proche de l'aéroport que les valeurs limites d'émissions du DS III. Par conséquent, la pratique évoquée ci-dessus permet, dans les faits, d'autoriser des constructions dans des zones à bâtir affublée du DS II plus proches de l'aéroport que si cette même zone était affublée du DS II déclassé III. A cet égard, il sied de préciser que l'autorité est d'avis qu'on ne peut « jouer » à la fois sur le déclassement du degré de sensibilité II au degré de sensibilité III et sur la « marge » de 3 dB(A) au-delà des valeurs limites d'immission.

Cela étant, en principe l'attribution d'un degré de sensibilité plus élevé (comme le demande l'AIG) permettrait en principe d'autoriser des constructions dans les zones à bâtir plus proches



de l'aéroport que si ces mêmes zones restaient affublées du DS II (comme le prévoient les projets mis à l'enquête publique).

M. Wermelinger précise qu'en soi le degré de sensibilité ne détermine pas l'affectation d'une zone, ni la densité des habitations susceptibles d'y être érigées. Les degrés de sensibilité traduisent plutôt une volonté plus ou moins grande de protéger une zone des immissions sonores liées aux diverses sources de bruit. En ce sens, ils multiplient les contraintes, notamment quant aux mesures constructives à prendre pour le respect des valeurs limites.

M. Philippe Calame estime que l'AIG « s'auto-pénalise » en permettant la construction de logements plus proches de l'aéroport. La multiplication de constructions à proximité de l'aéroport aura des conséquences néfastes, non seulement en termes de multiplication des plaintes mais également en termes financiers. M. Levental estime que l'AIG et l'Etat ont un intérêt convergent à éviter des constructions proches du périmètre d'aérodrome. M. Mounier répond qu'il n'est, certes, pas souhaitable que la population se densifie à proximité immédiate de l'aéroport, le problème n'étant pas au niveau des principes, mais au niveau de la mise en œuvre de ceux-ci dans les cas concrets. En effet, tout refus d'autorisation de construire sur une parcelle dans une zone à bâtir aux termes du droit cantonal est susceptible de générer une demande d'indemnité que l'État et l'AIG s'emploient à contester conjointement, mais que ni l'État ni l'AIG ne sont disposés à payer en fin de compte.

#### *ix) Surfaces concernées*

Au niveau des surfaces, l'étendue des parcelles auxquelles l'AIG suggère d'attribuer le DS III est supérieure aux parcelles situées le long des grands axes routiers auxquels ce degré de sensibilité supérieur a été attribué. Cela étant, M. Etter fait observer que la densité des habitations au bord des routes est plus grande, en moyenne, que sur les parcelles concernées par le bruit du trafic aérien. Par ailleurs, les parcelles le long des routes sont très étendues, même si elles ne sont pas larges. Quoi qu'il en soit, la situation se présenterait sous des auspices plus favorables si l'État faisait déjà droit à une partie des prétentions que l'AIG fait valoir, dans une mesure correspondante, en termes de surface, à l'ampleur des déclassements prévus le long des grands axes routiers.

#### *x) Conclusion*

En conclusion, M. Boris Calame estime que la discussion est importante et demande que l'AIG retire les oppositions formulées à l'encontre des projets d'attribution des degrés de sensibilité au bruit dans les communes riveraines de l'aéroport.

Ce point de vue est partagé par les commissaires présents, étant rappelé que M. Wermelinger s'abstient volontairement de se prononcer.

Les participants souhaitent que leur point de vue soit rapporté aux autres membres de la commission de nuisances lors de la prochaine séance du 2 juin 2008.

En suite de quoi, M. Boris Calame souhaite que le point de vue exprimé lors de la séance du 29 avril soit rapporté à la direction générale de l'AIG, respectivement à son conseil d'administration et au Conseiller d'Etat en charge du département du territoire. Cette proposition est acceptée à l'unanimité des commissaires présents (hors représentant de la direction de l'AIG).

La séance est levée à 19h15.



Marc MOUNIER