

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Rapport d'examen selon l'art. 17 OAT

Objet de l'adaptation : *Partie IIIC FO Aéroport national de Genève
Nouveau*

Bases d'examen : Plan sectoriel du 14.11.2018
Rapport explicatif du 14.11.2018

Service compétent : OFAC

Considérants

Aspects	Exigences	Constat	Évaluation
Contenu	Nécessité d'un plan sectoriel (art. 14, al. 1 et art. 17, al. 4, OAT)	Conformément à une première décision relative au PSIA (18.10.2000), il est défini une procédure par étapes pour élaborer la partie IIIC. En l'occurrence, la présente adaptation du PSIA comprend l'insertion d'une fiche relative à l'aéroport national de Genève. Les activités prévues ont un impact sensible sur le territoire et sur l'environnement ; elles exigent de ce fait une coordination et une adaptation formelle du PSIA.	Exigence remplie
	Conception judicieuse des indications du plan sectoriel (art. 14, al. 2 et 3, OAT)	La présente fiche définit le cadre de l'exploitation à long terme de l'installation. Elle indique également les possibilités de développement de l'aéroport à long terme. La conception de la fiche de l'installation et des cartes correspond à celle des autres fiches du plan sectoriel.	Exigence remplie
	Coordination de tous les intérêts (art. 2 et 3, OAT)	<p>Les indications consignées dans le PSIA constituent une référence fiable à long terme sur le plan de l'aménagement du territoire pour toutes les procédures de planification et d'autorisation en aval. La fiche de l'aéroport de Genève et son contenu devraient garantir la stabilité souhaitée. La fiche prévoit expressément plusieurs nouveautés comme la création de voies de sortie rapide, d'infrastructures terrestres (de nouveaux satellites p. ex.) et la suppression de la piste en gazon. Elle définit en particulier le rôle et la fonction de l'aéroport, les conditions générales de l'exploitation, l'exposition au bruit, la documentation de l'exposition au bruit, l'aire de limitation d'obstacles, le périmètre d'aérodrome, la protection de la nature et du paysage, la protection des eaux, l'accessibilité terrestre de l'aéroport et la protection de l'air.</p> <p>Les intérêts du canton de Genève, directement concerné, du canton de Vaud, des services fédéraux et d'autres acteurs (autorités françaises et communes concernées, exploitant de l'aéroport, Skyguide) ont été identifiés et évalués.</p> <p>Les conflits liés au territoire exposé au bruit ont été identifiés. Certaines demandes ont pu être satisfaites, concernant par exemple l'étendue du territoire exposé au bruit et celle qui est souhaitable à long terme.</p> <p>La coordination avec les autres activités de la Confédération et des cantons est donc assurée.</p>	Exigence remplie

<p>Contribution au développement territorial souhaité (art. 1 et 3 LAT)</p>	<p>Dans le cadre du processus de coordination du plan sectoriel, des mesures visant une meilleure intégration des installations au niveau local et régional ont été examinées et les effets négatifs pour la population, l'économie et l'environnement ont été limités au strict minimum. Il a été notamment tenu compte de la situation géographique particulière de l'aéroport (proximité avec la ville, exiguïté du territoire cantonal) en montrant la voie comment l'aéroport pourrait connaître une croissance sans brider la construction dans ses environs.</p>	<p>Exigence remplie</p>
<p>Compatibilité avec les plans et prescriptions en vigueur (art. 2 OAT)</p>	<p>Le canton de Genève et le canton de Vaud, qui est marginalement touché dans son aménagement du territoire, ont été consultés entre novembre 2017 et mars 2018, tandis que la première consultation des offices a été menée en octobre 2017. Les organismes consultés n'ont à cette occasion relevé aucune incompatibilité entre l'adoption de la fiche de l'aéroport de Genève dont il est question ici et les plans sectoriels fédéraux (notamment le plan sectoriel militaire et le plan sectoriel des surfaces d'assolement) ou les plans directeurs cantonaux en vigueur.</p> <p>Le territoire exposé au bruit inscrit dans la fiche de l'aéroport de Genève (avec le statut : <i>coordination réglée</i>) correspond à une courbe de bruit valable pour le développement de l'aéroport à moyen terme (courbe de bruit enveloppante avec valeur de planification pour le degré de sensibilité II [DS II]). Une deuxième courbe est définie dans la fiche en tant que <i>courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 » (courbe cible)</i> dont la <i>coordination est en cours</i>. Cette courbe a une étendue moindre que la première car il s'agit d'un objectif à atteindre à l'horizon 2030. La mention d'une deuxième courbe dans le PSIA est inédite. Cette manière de procéder tient compte de la situation géographique spécifique de l'aéroport de Genève, situé dans l'aire métropolitaine genevoise, et prend en considération les particularités de la législation cantonale en matière d'aménagement du territoire et de construction.</p>	<p>Exigence remplie</p>
<p>Utilisation adéquate des catégories de coordination (art. 5 OAT)</p>	<p>Alors que la courbe la plus vaste inscrite dans la fiche fixe le cadre territorial du développement à moyen terme, la petite courbe (avec le statut de <i>coordination en cours</i>) représente le territoire exposé au bruit tel qu'il devrait être sur le long terme. Dès que les conditions effectives (les émissions de bruit sont stabilisées à l'intérieure de la petite courbe) seront réunies, cette dernière courbe sera définitivement établie (<i>coordination réglée</i>) et servira alors de référence pour les planifications en aval.</p> <p>Ces indications doivent être désormais prises en considération pour assurer la cohérence entre la fiche PSIA de l'aéroport et les plans directeurs des cantons concernés.</p> <p>L'extension du périmètre de planification ne figure provisoirement qu'avec le statut de <i>coordination en cours</i>, à juste titre puisque la coordination suffisante n'est pas encore achevée.</p>	<p>Exigence remplie</p>
<p>Exigences relatives aux indications en coordination réglée</p>	<p>Le besoin et l'emplacement de l'installation ressortent de la partie conceptuelle du plan sectoriel. Le processus de coordination a permis de déterminer les incidences</p>	<p>Exigence remplie</p>

	(art. 15, al. 3, OAT)	majeures de l'installation sur le territoire et sur l'environnement et de vérifier leur compatibilité avec la législation pertinente. Lors d'une réunion qui s'est tenue le 16 octobre 2017, l'OFAC, l'ARE, l'OFEV, les autorités cantonales genevoises et l'aéroport de Genève ont trouvé un terrain d'entente sur l'usage des deux courbes de bruit.	
Procédure	Collaboration avec l'ARE et les autres responsables de tâches à incidence territoriale (art. 17 et 18 OAT)	La fiche de l'aéroport de Genève a été élaborée en collaboration avec l'ARE. Les services qualifiés de la Confédération et des cantons de Genève et de Vaud, l'exploitant de l'aéroport et Skyguide ont été intégrés bien en amont du processus. Ce qui précède vaut aussi pour les services fédéraux représentés au sein de la Conférence pour l'organisation du territoire (COT) qui ont eu l'occasion de s'exprimer sur la fiche en octobre 2017. Les résultats de cette collaboration sont retranscrits dans la partie introductive de la fiche (<i>Etat de la coordination</i>) et dans le rapport explicatif.	Exigence remplie
	Consultation des cantons et des communes (art. 19, al. 1 et 2, OAT)	Dans le cadre de la consultation, le canton de Genève a eu la possibilité de se prononcer officiellement sur le projet de fiche entre novembre 2017 et mars 2018. De même, le canton de Vaud et les autorités françaises concernées ont été consultés. Les communes des cantons de Genève et de Vaud ont également eu l'opportunité de se prononcer. L'évaluation des prises de position est exposée dans le rapport explicatif.	Exigence remplie
	Information et participation de la population (art. 19, al. 3 et 4, OAT)	Une information et une participation de la population et des milieux intéressés a eu lieu entre novembre 2017 et janvier 2018. Le rapport explicatif montre comment les prises de position formulées lors de cette information et participation de la population et des milieux intéressés ont été prises en considération.	Exigence remplie
	Contrôle de la compatibilité avec la planification directrice cantonale (art. 20 OAT)	Les cantons de Genève et de Vaud n'ont pas fait part de divergences entre le PSIA et leur plan directeur lors de la consultation effectuée entre novembre 2017 et mars 2018, de sorte que la compatibilité avec leur planification directrice a été vérifiée.	Exigence remplie
Forme	Forme des indications contraignantes (art. 15 OAT)	Les indications contraignantes du plan sectoriel sont bien mises en évidence. Le texte et les cartes qui l'accompagnent fournissent les informations nécessaires à leur compréhension.	Exigence remplie
	Rapport explicatif (art. 16 OAT)	Le rapport explicatif renseigne sur le déroulement de la planification et sur la façon dont il a été tenu compte des divers intérêts et prises de position.	Exigence remplie
	Publication (art. 4, al. 3, LAT)	Le plan sectoriel adapté sera publié en ligne et une version imprimée peut être obtenue sur demande auprès de l'OFAC.	Exigence remplie

Synthèse

Le contenu, la procédure et la forme du plan sectoriel répondent aux exigences du droit de l'aménagement du territoire.
Les conditions sont donc réunies pour que le plan examiné puisse être adopté comme plan sectoriel au sens de l'art. 13 LAT.

Berne, le 14.11.2018

OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

La directrice



Maria Lezzi