



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Office fédéral de l'aviation civile
Section plan sectoriel et installations
3003 Berne

Fribourg, le 30 octobre 2018

Consultation sur le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), partie conceptuelle

Madame la Directrice,
Monsieur le Directeur,

En date du 2 juillet, vous nous avez consultés sur l'objet cité en titre et nous vous en remercions. Nous vous sommes par ailleurs reconnaissants d'avoir accepté de nous donner un délai supplémentaire pour établir notre prise de position.

Nous avons pris note de la restructuration du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) qui fera désormais partie du plan sectoriel des transports. Ce regroupement nous semble judicieux.

En matière d'aviation civile, le canton de Fribourg souhaite avant tout favoriser l'utilisation optimale des installations existantes notamment en développant la complémentarité entre les installations. L'infrastructure aéronautique cantonale sert à satisfaire principalement les déplacements privés d'affaires et les activités de loisirs liées à l'aviation.

L'aérodrome militaire de Payerne est situé partiellement sur le territoire du canton de Fribourg. Le PSIA prévoit que les aérodromes militaires puissent être ouverts au trafic aérien civil à la condition que les besoins de l'armée soient prioritaires. Dans un tel cas, un arrangement spécial entre l'exploitant civil et le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports est obligatoire et les frais occasionnés par la réalisation d'aménagements sont à la charge de l'exploitant. Ces dispositions permettent, selon nous, une exploitation militaire conforme aux besoins de l'armée et ne soulèvent pas de remarque de notre part.

De manière générale, il n'y a pas d'incompatibilité à signaler entre le thème Aviation civile du plan directeur cantonal (en cours d'examen pour approbation fédérale) et la partie conceptuelle soumise à consultation.

Du point de vue de l'environnement cependant, nous avons des remarques concernant le principe 3 du chapitre 3.4. « Coordination avec la protection de l'environnement » (p.60) repris ci-dessous :

« Dans l'intérêt des dimensions économiques et sociales de la mobilité, il est admis que :

- > dans le cas des aéroports nationaux, des aéroports régionaux servant aux transports aériens publics et des hélicoptères, les valeurs limites d'exposition au bruit ne soient pas respectées partout ;
- > dans le cas des aéroports nationaux, certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de manière significative dans la pollution atmosphérique globale ».

Le principe selon lequel les aéroports nationaux doivent « répondre à la demande du marché » est inscrit dans le rapport sur la politique aéronautique suisse du 24 février 2016. En découle un certain nombre « d'allègements », tels que mentionnés ci-dessus en matière de bruit et de polluants atmosphériques, qui semblent contraires aux principes du développement durable. Ce principe de « réponse à la demande » devrait, selon nous, être conditionné au respect des principes du développement durable : les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande, **pour autant** que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable. Nous demandons à ce que le chapitre 3.4 soit corrigé dans ce sens et que le passage du principe 3 repris ci-dessus soit supprimé.

De plus, ce même principe établit *de facto* une pesée des intérêts contraire à l'environnement et à la santé publique au profit de la dimension économique et sociale. Cela nous semble en contradiction avec plusieurs dispositions légales, dont celles de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) ainsi qu'avec plusieurs stratégies de la Confédération, dont celle de la protection de l'air (2009) dont les objectifs prévoient une baisse des oxydes d'azote de 50 % et de 45 % pour les poussières fines (PM10) par rapport à 2005. Des objectifs spécifiques pour les aéroports nationaux qui présentent des émissions importantes devraient être prévus.

Concernant la suite du principe 3 qui concerne les allègements visés par la LPE, nous demandons, conformément à la législation et à la jurisprudence sur la protection contre le bruit, que ceux accordés aux hélicoptères soient uniquement possibles s'il s'agit de vols de sauvetage, et non de vols à des fins touristiques et de plaisance. Nous constatons une certaine hausse de ces activités qui ne devrait, à notre avis, pas mener à des dépassements des valeurs de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Nous proposons de rajouter la phrase suivante à la fin du deuxième alinéa : « Pour les hélicoptères, seuls des allègements liés aux vols de sauvetage sont autorisés ». Il va de soi que les explications non liantes du principe 3 devraient être ajustées selon le texte final choisi. Le principe 5 au chapitre 4.4. « Hélicoptères » et ses explications devraient également être retravaillés dans ce sens.

Pour ce qui est du principe 4 au chapitre 4.5. « Aéroports militaires », nous remarquons qu'une explication non liante est manquante. Nous attendons notamment une description de ce qui est entendu par « augmentation sensible » : parle-t-on de 1 décibel comme pour d'autres applications de l'OPB ? Cet aspect devra être précisé.


Pour terminer, nous tenons à rappeler que la loi sur le CO₂ est actuellement en révision et que les nouveautés et modifications qui y seront apportées devraient également être prises en compte pour la mise à jour du PSIA.

Nous vous prions de croire, Madame la Directrice, Monsieur le Directeur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :


Georges Godel
Président





Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat