



Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)
relatif à l'aéroport de Genève

Projet de fiche PSIA

Dossier questions-réponses

A. Questions générales

Pourquoi une fiche PSIA ?

Aux termes de l'art. 87 de la Constitution fédérale, la législation sur l'aviation relève de la compétence de la Confédération. Celle-ci définit les objectifs et exigences en matière d'infrastructure aéronautique dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), lequel constitue un instrument d'aménagement au sens de l'art. 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700).

La fiche PSIA sert de cadre de référence en matière d'exploitation et de développement de l'aéroport et pour les procédures relatives à l'aéroport de Genève (concession, règlement d'exploitation et approbation des plans) à l'horizon 2030. Ces procédures sont régies par la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0).

La fiche PSIA permet donc à l'aéroport de poursuivre une exploitation et un développement cohérents qui tiennent compte des exigences de l'aviation, de l'utilisation du sol et de l'environnement.

Sur quoi se base le contenu du projet de fiche PSIA ?

Le projet de fiche PSIA se base sur le contenu de la version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016 et les discussions ultérieures entre la Confédération et le Canton de Genève. La version définitive du protocole de coordination, et ses annexes, est disponible sur le site Internet de l'OFAC : <https://www.bazl.admin.ch/psiagva>. La forme et la structure du projet de fiche PSIA sont les mêmes pour tous les aérodromes de Suisse. Chaque fiche se compose d'une partie texte complétée par une ou plusieurs cartes.

Pour qui la fiche PSIA est-elle contraignante ?

Une fois la fiche adoptée par le Conseil fédéral, les décisions qu'elle contient lient les autorités de tous niveaux et l'exploitant, au même titre que les décisions figurant dans les plans directeurs cantonaux. Les décisions du PSIA sont accompagnées d'explications destinées à préciser certains éléments de fond ; celles-ci n'ont pas de caractère contraignant.

Peut-on faire opposition au projet de fiche PSIA ?

Non. La fiche PSIA est un instrument de planification directrice liant pour les autorités de tous niveaux et l'exploitant. Son adoption par le Conseil fédéral n'est pas sujette à recours. C'est dans le cadre de la présente consultation sur le projet de fiche PSIA qu'il est possible de faire part de ses observations auprès de l'OFAC. C'est sur la base d'une évaluation de l'ensemble des prises de position qui seront transmises durant cette phase de consultation que le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et le Conseil fédéral pourront statuer pour adopter la fiche PSIA de l'aéroport de Genève.

En revanche, dès lors que la fiche PSIA aura été adoptée par le Conseil fédéral, des voies de recours sont prévues pour les projets de développement de l'aéroport contenus dans la fiche PSIA, qu'il s'agisse des demandes d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation.

Par rapport à la situation actuelle, que va changer l'adoption de la fiche PSIA ?

Avec l'adoption de la fiche PSIA, un cadre de référence est défini et délimite le développement prévu de l'aéroport à l'horizon 2030. L'exploitation et le développement de l'aéroport sont ainsi coordonnés avec l'aménagement du territoire cantonal. Outre les décisions concrètes inscrites dans la fiche définissant un cadre de fonctionnement, cette fiche assure une sécurité juridique pour l'aéroport de Genève et le Canton de Genève.

De quelle manière sont calculées les courbes de bruit fixées dans la fiche PSIA et à quoi servent-elles ?

Le calcul des courbes de bruit prend en compte différents éléments: le nombre de mouvements annuels est l'un de ceux-ci; les autres sont: la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les trajectoires de vol.

Les courbes de bruit fixées dans la fiche PSIA déterminent la marge de développement maximal du trafic aérien. Dans la fiche PSIA de l'aéroport de Genève, deux courbes de bruit sont fixées. La courbe de bruit PSIA à moyen terme définit la marge de développement maximal du trafic aérien. La courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 » définit une diminution de l'exposition au bruit à laquelle doit tendre l'aéroport d'ici 2030. Dès que l'exposition au bruit aura atteint ce niveau, cette courbe de bruit à long terme « 2030 » deviendra la nouvelle limite maximale de l'exposition au bruit.

Existe-il un système avec deux courbes de bruit – comparable à celui de l'aéroport de Genève – sur d'autres aérodromes suisses ?

Non. Le système avec deux courbes de bruit, tel que fixé dans la fiche PSIA de l'aéroport de Genève, est unique en Suisse. Il répond à la localisation spécifique de cet aéroport, proche d'un centre urbain. Ce système vise donc à minimiser les impacts sur l'environnement urbain et les potentiels de logements que le Canton de Genève entend réaliser pour faire face à la crise du logement. Dans le système ordinaire, les fiches PSIA fixent une seule courbe de bruit représentant la marge de développement maximal de l'installation.

De quelle manière va évoluer l'exposition au bruit d'ici 2030 ?

Il faut s'attendre à une courte période d'augmentation de l'exposition au bruit ; cette dernière sera probablement à son maximum vers la fin de la décennie et correspondra à la courbe de bruit à moyen terme fixée dans la fiche PSIA. Il s'ensuivra une phase de stabilisation de plusieurs années suite à laquelle il est attendu, vers le milieu de la prochaine décennie, que l'exposition au bruit commence à diminuer pour s'orienter vers la courbe de bruit à long terme «2030». Cette diminution doit s'effectuer grâce au renouvellement de la flotte, à la diminution des retards (vols planifiés le jour mais décollant après 22h00) et à d'autres mesures qui doivent être étudiées. La possible planification de trois vols long-courriers durant les heures de nuit devant être opérés avec des avions ayant les meilleures performances acoustiques.

B. Exploitation de l'aéroport

La fiche PSIA modifie-t-elle les heures d'ouverture de l'aéroport ?

Non. L'aéroport est ouvert de 05h à 24h ; les avions qui ont un retard sur l'horaire sont autorisés à décoller ou à atterrir jusqu'à minuit 30 au plus tard. En 2016, il y a eu 134 mouvements entre minuit et minuit 30 et 73 mouvements entre minuit 30 et 6h (aucune dérogation délivrée par l'AIG). L'AIG n'exploite pas la tranche horaire 05h-06h.

Selon l'art. 39a de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), des restrictions s'appliquent pour les vols durant les heures de nuit. Selon l'art. 39d OSIA, certains décollages et atterrissages ne sont soumis à aucune restriction horaire (notamment les atterrissages de détresse et les décollages et atterrissages liés à des vols de recherche et de sauvetage et vols d'Etat).

La fiche PSIA modifie-t-elle les trajectoires de vol actuelles ?

Non. Avec l'évolution de la technologie, des changements dans les procédures existantes sont néanmoins envisageables. Le cas échéant, l'impact des modifications, notamment en termes de sécurité et d'environnement, sera évalué dans le cadre de la procédure administrative déterminante.

La fiche PSIA prévoit-elle de développer l'aéroport de Genève en « hub » ?

Non. L'aéroport de Genève est essentiellement un aéroport de type « point à point », et non une plaque tournante de correspondance (« hub »). Cela signifie que l'essentiel des passagers (environ 95%) sont des passagers dits « locaux » qui prennent l'avion au départ de Genève ou pour se rendre dans la région. Seule une très faible proportion de voyageurs transite par Genève entre deux avions.

Nonobstant une offre de vols long-courriers non négligeable depuis Genève, la majorité du trafic se fait vers des villes européennes, soit comme destination finale, soit pour y prendre une correspondance vers une autre destination en Europe ou outre-mer (vols intercontinentaux). Les vols à destination des plateformes européennes de correspondance sont planifiés de manière à coïncider avec les « vagues » de trafic des compagnies sur leur plateforme de correspondance respective (Swiss à Zurich, Air France à Roissy Charles de Gaulle, British Airways à Londres Heathrow, etc.). Les horaires et les fréquences de ces vols d'apport vers les hubs ou de retour vers Genève sont conçus afin d'offrir le meilleur service aux voyageurs, en optimisant notamment le temps de transit sur les aéroports de correspondance. C'est dans cette perspective que les vols d'apport tôt le matin et de retour en fin de soirée sont importants et c'est à cette fin que la plupart des compagnies de réseaux étrangères opèrent des « night stops » à l'aéroport de Genève, de manière à desservir au mieux les vols long-courriers au départ de leur plateforme d'échange respective.

Dans les cas des compagnies aériennes ayant une base opérationnelle à Genève (easyJet, SWISS), le schéma est différent. Il s'agit avant tout d'utiliser au mieux la flotte et les équipages pendant les heures d'exploitation de l'aéroport, en planifiant selon les destinations desservies trois ou quatre rotations quotidiennes par avion. Ceci implique logiquement un départ le plus tôt possible (dès 6 heures du matin) et un retour aux environs de 22 heures ou 23 heures, avec la possibilité de pouvoir rapatrier en fin de soirée les avions raisonnablement en retard sur leur horaire planifié.

Quel est l'impact économique de l'aéroport de Genève ?

Plusieurs études existent sur l'impact économique de l'aéroport de Genève. Selon une étude menée dans le cadre du processus de coordination, intitulée *Impact économique de l'aéroport de Genève sur l'économie genevoise et régionale*, Institut CREA, UNIL, de mai 2014 :

- la valeur ajoutée directe de l'ensemble des activités de l'aéroport s'élève à CHF 1'545 millions en 2012 (3,2% du PIB genevois). En termes d'emplois, l'aéroport de Genève représente 8'990 EPT (3,6% du total cantonal) ;
- l'impact indirect et induit de l'aéroport de Genève conduit à une valeur ajoutée supplémentaire de CHF 1'612 millions dans le reste de l'économie genevoise et de 10'980 EPT ;
- en additionnant les impacts directs, indirects et induits, on aboutit à une valeur globale de l'ensemble des activités de l'aéroport de CHF 3'157 millions (environ 6% de la valeur ajoutée cantonale), correspondant à 19'970 EPT, soit environ le double de l'impact direct initial et 8% des EPT cantonaux ;
- le multiplicateur final de l'emploi, qui est égal à 2,2, implique ainsi qu'à chaque emploi à l'aéroport correspond 1,2 emplois supplémentaires dans le reste de l'économie genevoise ;
- au niveau de l'économie régionale (VD et France voisine), l'ensemble des activités de l'aéroport génère une valeur ajoutée supplémentaire de CHF 137 millions et 1'210 EPT sont générés ;
- quant à l'impact catalytique, mesuré uniquement sur le Canton de Genève, il représente une valeur ajoutée de CHF 1'750 millions et 14'240 EPT dans le Canton de Genève en 2012.

C. Développement de l'aéroport

De quelle manière prévoit-on le développement du trafic aérien de l'aéroport ? Le développement pronostiqué est-il réaliste ?

Le cadre du développement de l'infrastructure et de l'exploitation de l'aéroport s'appuie sur des prévisions du trafic aérien à l'horizon 2030.

Dans le cadre du PSIA, la prévision retenue indique 236'000 mouvements annuels à l'horizon 2030 (dont 45'000 mouvements de l'aviation générale).

Cette prévision est réaliste, en ce sens qu'elle correspond à une évolution de la demande fondée sur des hypothèses elles-mêmes raisonnables. La croissance anticipée du nombre de passagers s'explique essentiellement par la croissance économique soutenue de la zone de chalandise de Genève, qui restera une des régions parmi les plus prospères d'Europe.

La croissance annuelle du nombre de passagers de 3,3 % en moyenne considérée jusqu'en 2030 est inférieure à la croissance annuelle moyenne du nombre de passagers des seize années écoulées (4,8 % par an en moyenne depuis 2000).

Que prévoit la fiche PSIA au regard du pronostic de 236'000 mouvements et de 25 millions de passagers à l'horizon 2030 ?

La fiche PSIA définit le développement prévu afin de répondre aux prévisions de 236'000 mouvements et de 25 millions de passagers à l'horizon 2030. Pour répondre à cette demande en trafic aérien, il est nécessaire d'étendre les installations du terminal passagers ainsi qu'augmenter la capacité de la piste et le nombre de places de stationnement.

Aujourd'hui, la totalité des positions avions ligne et charter sont situées au sud de la piste. En ce qui concerne l'aviation générale, les positions avions sont situées dans le secteur Sud-Ouest ainsi que dans le secteur Nord. Le nombre de positions avions ligne et charter devra être augmenté. Les nouvelles

positions seront localisées sur l'aire Sud en déplaçant une grande partie de l'aviation générale dans le secteur Nord, ainsi que plusieurs infrastructures ou entités (caserne, compagnie d'assistance, hangars techniques, etc.). Des aménagements seront réalisés dans le secteur Nord (voie de circulation au Nord du début de piste 05) afin d'accéder aux nouvelles positions avions.

S'agissant du nombre de passagers, une augmentation de la capacité d'accueil et une amélioration de la gestion des flux seront nécessaires.

Afin d'assurer une accessibilité optimale à l'aéroport tant pour les passagers aériens que pour les employés des différentes sociétés qui y sont établies, il est prévu que l'accessibilité du secteur soit renforcée aux niveaux des transports en commun, des infrastructures ferroviaires, des routes d'accès et du stationnement.

La fiche PSIA augmente-elle le périmètre des installations de l'aéroport ?

A l'horizon 2030, la totalité des aménagements prévus seront réalisés dans le périmètre actuel de l'aéroport, à l'exception du projet d'extension de la zone enregistrement qui se développera partiellement au-dessus de l'autoroute ; ce projet nécessite encore des approfondissements, raison pour laquelle il est inscrit en « coordination en cours » dans la fiche. Une partie des activités ne nécessitant pas une localisation sur site devront être déplacées à l'extérieur du périmètre aéroportuaire.

La fiche PSIA permet-elle l'augmentation de la capacité piste à l'horizon 2030 ?

Oui. Aujourd'hui, la capacité de piste déclarée est de 40 mouvements par heure. En 2030, le pic atteindra 47 mouvements d'avions par heure. Pour atteindre cette capacité de piste requise, il sera notamment nécessaire d'ajouter des voies de sortie rapide pour diminuer le temps d'occupation de la piste. De même, il sera nécessaire de réaliser des voies d'accès aux seuils 05 et 23 afin de pouvoir optimiser le séquençage des différents types d'avions en fonction de leur gabarit et des routes de départ. Ces aménagements sont prévus dans la fiche PSIA.

Comment peut-on prévoir une réduction de l'exposition au bruit à l'horizon 2030, quand on sait qu'entre 2000 et 2016 elle s'est accrue ?

La diminution de l'exposition au bruit à l'horizon 2030 est un objectif ambitieux. Les hypothèses de calcul pour établir la courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 » se basent sur un remplacement complet de la flotte actuelle pour les avions moyen-courriers (100% A320Neo), la diminution de 50% des retards pronostiqués des vols long-courriers programmés avant 22h00 mais décollant entre 22h00 et 24h00, et d'autres mesures qui doivent être étudiées. La planification de 3 vols long-courriers pendant les heures de nuit (22h00-24h00) devant être opérés par des avions ayant les meilleures performances acoustiques.

Qui contrôle que le cadre instauré par la fiche PSIA est respecté ?

L'OFAC. Les futurs projets de l'aéroport de Genève qui seront soumis à l'OFAC, que ce soit au niveau d'une demande de modification du règlement d'exploitation ou d'une demande d'approbation des plans pour des projets de construction, devront correspondre au cadre défini dans la fiche PSIA. En effet, selon l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1), les demandes de modification du règlement d'exploitation et les plans sont approuvés par l'autorité compétente lorsque le projet est notamment conforme aux objectifs et aux exigences du PSIA.