



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

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

Fiche PSIA

Dossier questions-réponses

14 novembre 2018



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 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 de la fiche PSIA ?

La fiche PSIA se base sur le contenu de la version définitive du protocole de coordination du 12 juillet 2016 et des 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>. Suite à l'information et participation de la population (novembre 2017 à janvier 2018), de la consultation des autorités (novembre 2017 à mars 2018) et des offices fédéraux (octobre 2017 et septembre 2018), le projet de fiche a été modifié intégrant certaines propositions issues des diverses consultations.

La forme et la structure de la 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 ?

La fiche PSIA est 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 à l'adoption de la 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 opposition ou recours. Par contre, dans le cadre de la large consultation sur le projet de fiche PSIA il a été 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 ont été 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 ont statué pour adopter la fiche PSIA de l'aéroport de Genève. Un rapport explicatif accompagnant la fiche PSIA indique la manière dont les prises de position ont été évaluées et prises en compte dans la fiche.

En revanche, 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 modifications du

règlement d'exploitation. Les éventuels recours formulés dans le cadre de ces procédures permettent indirectement d'obtenir une détermination des tribunaux sur la mise en œuvre concrète des éléments fixés dans le cadre de référence que constitue la fiche PSIA.

Que va changer avec l'adoption de la fiche PSIA ?

Avec l'adoption de la fiche PSIA, l'aéroport de Genève dispose d'un cadre de référence défini qui délimite son développement prévu à l'horizon 2030. L'exploitation et le développement de l'aéroport sont 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. L'exploitant dispose désormais d'un cadre défini d'exploitation et de développement ; les projets prévus à l'avenir doivent se trouver à l'intérieur du cadre défini par la fiche PSIA.

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

Les courbes de bruit sont issues d'un calcul prenant en compte différents éléments: le nombre de mouvements annuels, la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les trajectoires de vol. Les deux courbes enveloppantes (exposition au bruit pour toutes les tranches horaires du jour et de la nuit) inscrites dans la fiche PSIA correspondent à la valeur de planification pour le degré de sensibilité II (VP DS II) délimitant le territoire exposé au bruit. Ces valeurs sont définies par l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) qui établit les valeurs limites d'exposition au bruit du trafic aérien pour la journée (06h-22h) et les valeurs limites d'exposition plus contraignantes pour la nuit (22h-24h et 05h-06h). Etant donné que les valeurs limites pour la nuit sont plus strictes, le trafic opéré à ce moment-là influence davantage la taille de la courbe.

Dans la fiche PSIA de l'aéroport de Genève, 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 à laquelle doit tendre l'aéroport à l'horizon 2030. Lorsque l'exposition au bruit aura diminué et se sera stabilisée à l'intérieure de la petite courbe de bruit, cette dernière courbe deviendra la nouvelle référence en matière de limite maximale d'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 un mécanisme innovant et unique en Suisse. Il répond à la localisation spécifique de cet aéroport, proche d'un centre urbain. Ce système vise à minimiser les impacts sur l'environnement urbain et sur 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 maximale de l'installation.

Quel est l'état de l'exposition au bruit pour les années 2017 et 2018 ?

La courbe de bruit de l'année 2017 correspond déjà et dépasse même de manière marginale en certains endroits la courbe de bruit à moyen terme fixée dans la fiche PSIA. Il est attendu que cette situation persiste en 2018.

Par conséquent, des échanges ont eu lieu entre l'OFAC et l'exploitant de l'aéroport de Genève pour

définir des mesures à mettre en place pour maîtriser l'évolution de l'exposition au bruit dans les meilleurs délais de sorte à ce que l'exposition au bruit s'inscrive dans le cadre de la courbe de bruit à moyen terme fixée dans la fiche PSIA. Les principales mesures qui seront mises en place sont les suivantes : 1) privilégier les départs vs les arrivées entre 21h30 et 22h afin que ceux-ci ne débordent pas pendant la période nocturne 2) éviter les décollages aux intersections dès 22 heures. Ces mesures seront mises en œuvre à partir de décembre de cette année. Il s'agit ainsi de limiter les décollages retardés en fin de soirée, période plus sensible durant laquelle les valeurs limites d'exposition au bruit sont davantage strictes.

A noter que les échanges entre l'OFAC et l'exploitant de l'aéroport de Genève pour définir des mesures à mettre en place pour maîtriser dès à présent l'évolution de l'exposition au bruit ne s'inscrivent pas encore dans un cadre formel. Ce cadre légal existera à partir du moment où le bruit admissible, liant pour les tiers, sera entré en force. Le bruit admissible, dont l'ampleur devra être inférieure ou égale à la limite maximale définie par la fiche PSIA, sera accompagné d'un système de monitoring annuel, visant à suivre l'évolution et vérifier le respect du bruit autorisé. En cas de dépassement, les services fédéraux compétents, après consultation des cantons concernés, prendront les mesures qui s'imposent pour atténuer l'exposition au bruit.

Après l'adoption de la fiche, l'exploitant doit soumettre un nouveau bruit admissible auprès de l'OFAC afin d'initier la procédure.

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

Dans le court terme, il est prévu que les dépassements décrits ci-dessus soient maîtrisés afin que l'exposition au bruit soit inférieure ou égale à la courbe de bruit à moyen terme fixée dans la fiche. Il s'en suivra 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 interviendra grâce au renouvellement de la flotte ainsi qu'aux mesures qui seront prises pour diminuer les retards (principalement pour les vols planifiés le jour mais décollant après 22h) et à d'autres mesures qui doivent être étudiées. La planification possible de trois vols long-courriers durant les heures de nuit devant être opérés avec des avions ayant les meilleures performances acoustiques.

Comment peut-on prévoir une réduction de l'exposition au bruit à l'horizon 2030, quand on sait qu'entre 2000 et 2017 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 22h mais décollant entre 22h et 24h, et d'autres mesures qui doivent être étudiées. La planification de 3 vols long-courriers pendant les heures de nuit (22h-24h) devant être opérés par des avions ayant les meilleures performances acoustiques.

Quelles étapes vont suivre l'adoption de la fiche ?

Les grandes lignes des étapes à venir sont les suivantes.

- *Règlement d'exploitation* : il devra être adapté conformément aux décisions fixées dans la fiche PSIA et fera l'objet d'une mise à l'enquête publique.
- *Projets de construction* : en fonction des étapes de développement définies par l'exploitant, les

projets de construction seront soumis auprès de l'autorité pour approbation. Les projets de construction devront se trouver à l'intérieur du périmètre d'aérodrome défini dans la fiche et correspondre au cadre général fixé.

- *Exposition au bruit* : le nouveau bruit admissible devra être défini par l'exploitant et mis à l'enquête publique. Il devra être inférieur ou égal à la courbe de bruit PSIA à moyen terme.
- *Procédures* : les procédures de modification du règlement d'exploitation et d'approbation des plans sont régies par la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0) et sont rendues publiques. Les procédures décrites ci-dessus seront coordonnées.
- *Plan directeur cantonal genevois* : le plan directeur cantonal genevois est touché par les décisions fixées dans la fiche PSIA, au niveau de l'exposition au bruit, de l'aire de limitation d'obstacles et du périmètre d'aérodrome. Le Canton de Genève adaptera son plan directeur conformément à la fiche PSIA dans le cadre d'une mise à jour.

Qui contrôle que le cadre instauré par la fiche PSIA soit 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.

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 00h30 au plus tard. En 2017, il y a eu 196 mouvements entre minuit et minuit 30 et 57 mouvements entre 00h30 et 06h (2 dérogations délivrées 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 ?

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 fixe qu'une analyse de la fermeture de la route KONIL « courte » à partir de 22h devra avoir lieu. La modification envisagée touche les heures d'exploitation, et non la trajectoire. Cette route KONIL « courte » correspond à la procédure de décollage en piste 22 avec virage à droite en direction du massif du Jura survolant le territoire français.

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.

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 qui indiquent pour l'aéroport de Genève 236'000 mouvements annuels (dont 45'000 mouvements de l'aviation générale) et 25 millions de passagers. Cette prévision est réaliste, en ce sens qu'elle correspond à une évolution de la demande fondée sur des hypothèses elles-mêmes raisonnables.

En ce qui concerne le nombre de mouvements annuels, l'augmentation ces dernières années a été inférieure au pronostic. Cela s'explique par le meilleur taux de remplissage des avions et le remplacement de la flotte par des avions pouvant accueillir plus de passagers. Cela dit, les 236'000 mouvements prévus à l'horizon 2030 restent réalistes car sur le long terme, des mouvements supplémentaires seront nécessaires pour répondre à la demande de passagers pronostiquée.

En ce qui concerne le nombre de passagers, la croissance annuelle de 3,3 % en moyenne considérée jusqu'en 2030 est inférieure à celle des seize années écoulées (4,8 % par an en moyenne depuis 2000). Cette augmentation 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.

Afin d'accompagner cette croissance continue de passagers, dont l'évolution actuelle est en phase avec les pronostic établis, l'infrastructure de l'aéroport doit pouvoir être adaptée. Cela étant, le développement effectif de l'infrastructure est planifié en fonction de l'évolution réelle du trafic passagers et des mouvements dans l'intervalle.

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.

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 terrestre 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, avec une extension possible du périmètre d'aérodrome au-dessus de l'autoroute en front d'aérogare. L'extension éventuelle de ce périmètre sera définie sur la base du projet définitif.

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 04 et 22 (anciennement 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.