

PSIA

Protocole de coordination

Information aux communes

24 novembre 2016

PSIA – plan sectoriel de l’infrastructure aéronautique

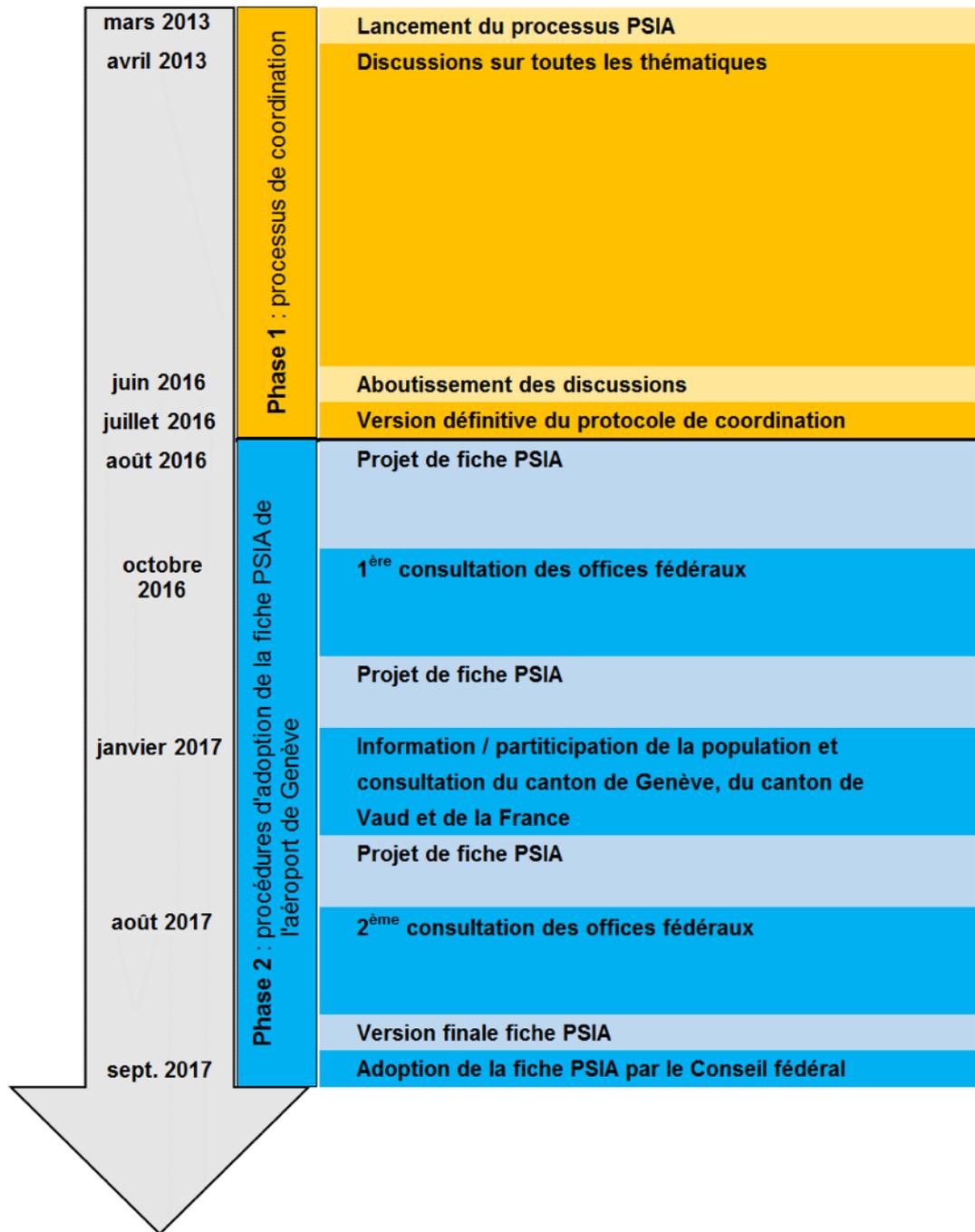
Le PSIA se compose de deux parties :

- Partie sur **les exigences et objectifs généraux**, approuvée par le Conseil fédéral en octobre 2000
- Partie **sur les exigences et objectifs par installation** (une fiche pour chaque aéroport)

PSIA : instrument

- **Instrument de planification directrice** et de **coordination** de la Confédération pour l'aviation civile
- Même **niveau hiérarchique** que le **Plan directeur cantonal**
- Décrit les **effets de l'aviation sur l'aménagement du territoire et l'environnement**

*Le **Conseil fédéral statue en dernière instance** sur la fiche PSIA et les adaptations à apporter au PDCn.*



Protocole de coordination

Instrument de la Confédération permettant de faciliter la collaboration dans le cadre de la planification sectorielle.

Ne lie pas légalement les parties

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Instrument relevant de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT).

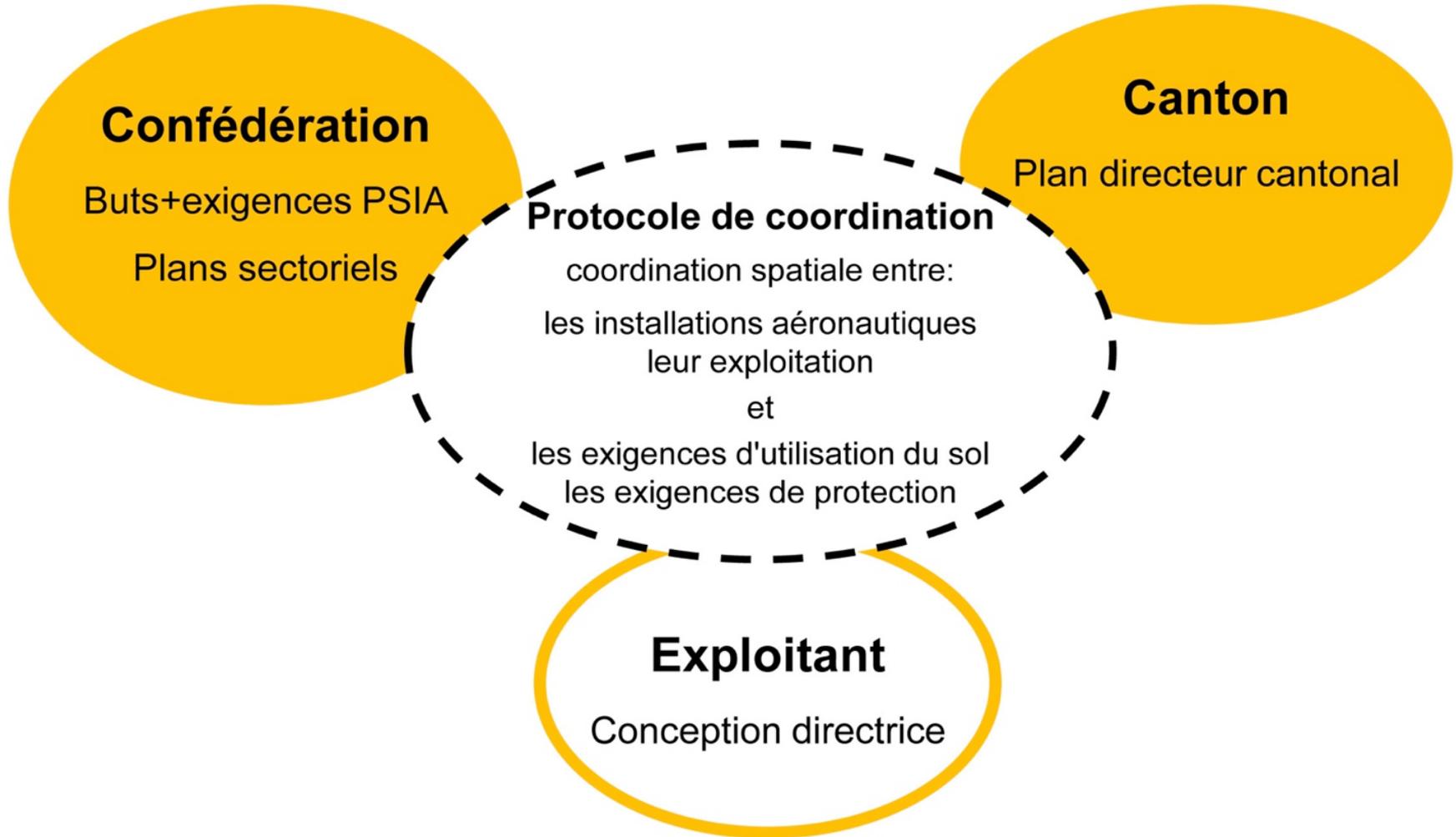
Lie les autorités et l'exploitant

Concession d'exploitation
Règlement d'exploitation
Approbation des plans

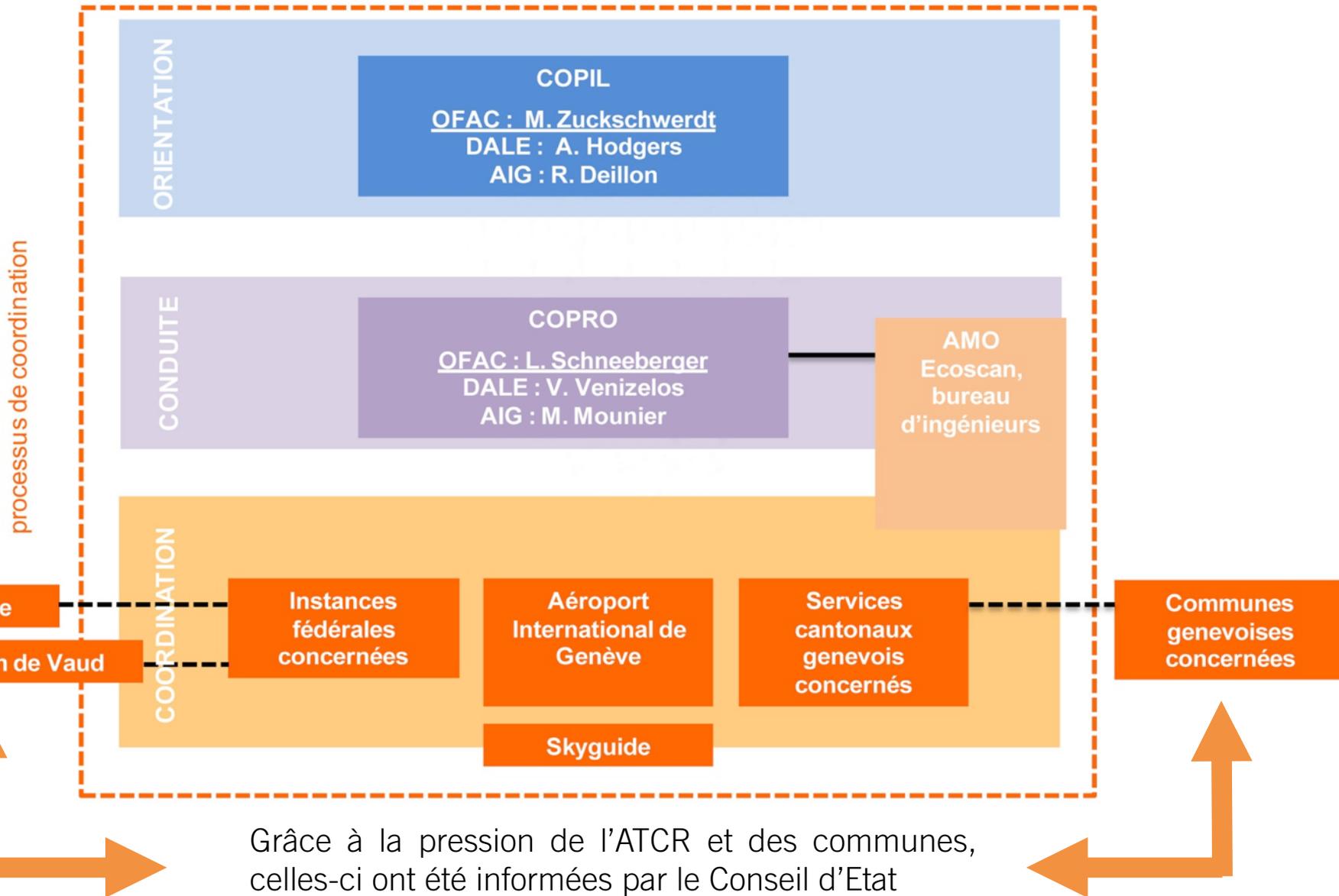
Procédures d'après la loi sur l'aviation (LA), la loi sur la protection de l'environnement (LPE), etc.

Lie les autorités, l'exploitant et les tiers

PSIA : acteurs



PSIA : organigramme



Le protocole de coordination

2 parties :

Informations générales :

- Résumé des thématiques
- Cadre juridique
- Processus d'élaboration de la fiche PSIA
- Procédure d'adoption

Protocole de coordination par thèmes, se présente en trois colonnes :

- Etat initial = situation actuelle
- Développement prévu = situation envisagée à l'horizon 2030
- Suite à donner = actions à mener

Thèmes du protocole de coordination

- A1 Rôle, but et fonction de l'installation
- A2 Exploitation
- A3 *Rôle économique et social*

- B1 Prestations de trafic
- B2 Exposition au bruit
- B3 Utilisation du sol
- B4 Protection de l'air et du climat

- C1 Infrastructure, bâtiments
- C2 Accès routier, raccordement aux transports publics
- C3 *Périmètre d'aérodrome*
- C4 *Détente, tourisme, loisirs*
- C5 *Limitation d'obstacles*
- C6 *Prévention des accidents majeurs*

- D1 *Protection de la nature et du paysage*
- D2 *Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines*
- D3 *Agriculture*

L'ATCR a demandé que le thème de la santé soit intégré au protocole de coordination.

A1. Rôle, but et fonction de l'installation

Orientation générale de l'aviation civile suisse

Etat initial	Développement prévu
<ul style="list-style-type: none">• Au bénéfice d'une concession octroyée le 31 mai 2001 (validité jusqu'au 31 mai 2051)• Transports aériens indispensables à l'économie et à la société• Possibilité de déroger temporairement aux contraintes concernant le bruit et les polluants si nécessaire au développement	<ul style="list-style-type: none">• AIG doit pouvoir se développer pour répondre à la demande• Tenir compte du développement durable et de la sécurité (protection contre nuisances et risques sanitaires)• S'assurer de la prise en compte de la santé dans les décisions concernant l'adaptation ou la création d'installations aéroportuaires.• Etudier les mesures d'assainissement préalablement à la mise en place des allègements.

A1. Rôle, but et fonctions de l'installation

Rôle, but et fonctions de l'aéroport de Genève (AIG)

Etat initial	Développement prévu
<ul style="list-style-type: none">• Appartient au réseau national des aéroports (Bâle-Mulhouse, Zürich) HUB national du trafic international• Constitue un élément central de l'infrastructure aéronautique suisse• 1ère priorité = Trafic de ligne et longs courriers (maintien des OI à GE)	<ul style="list-style-type: none">• Doit pouvoir se développer en conséquence pour répondre à la demande• Le trafic VFR (vols à vue pour petits avions et hélicoptères) sera réduit : en 2030, presque plus de mouvements VFR à l'AIG

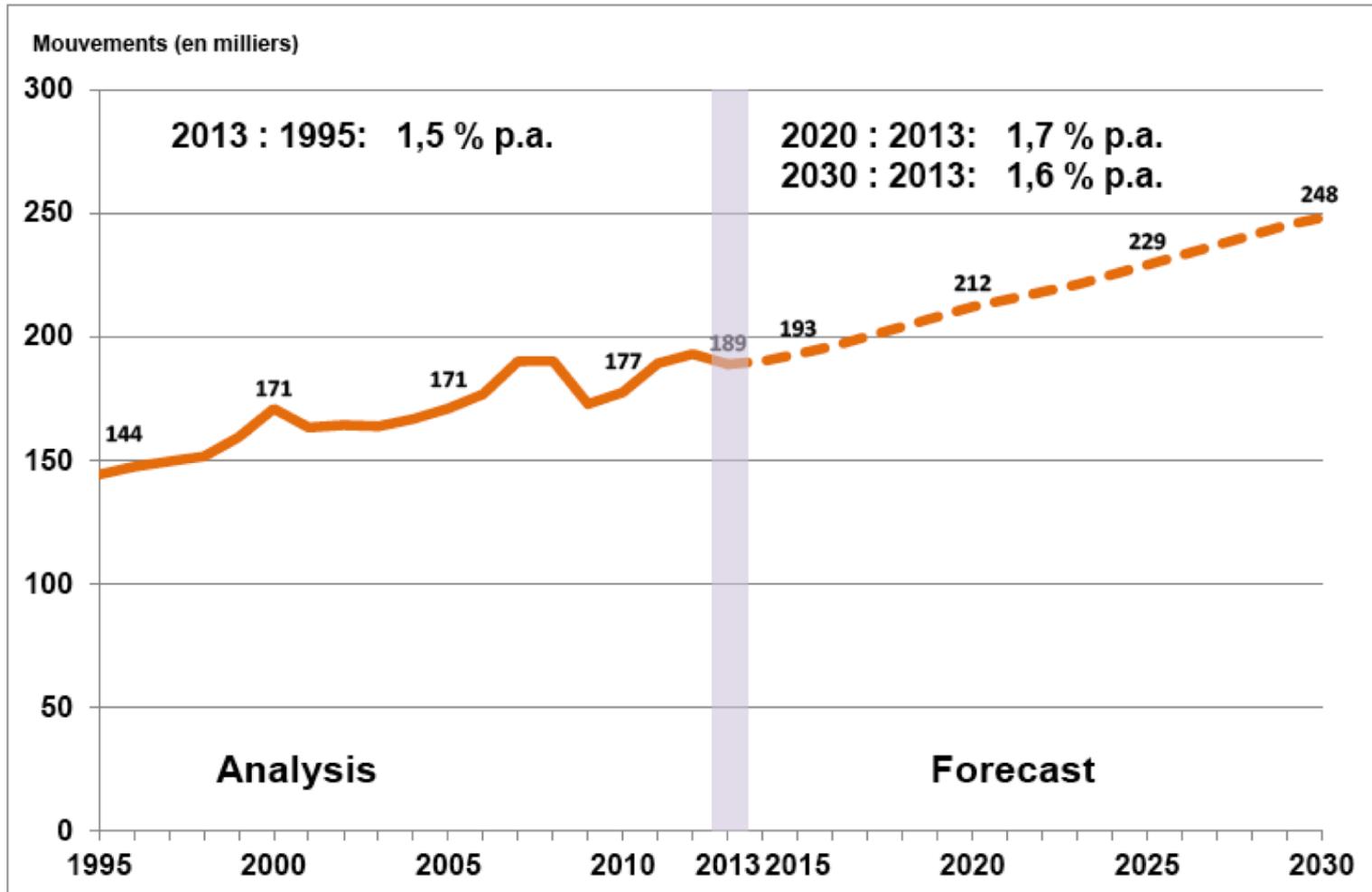
A2. Exploitation

Règlement d'exploitation

Etat initial	Développement prévu
<ul style="list-style-type: none">• Règlement approuvé le 31 mai 2001. Décision a fait l'objet de recours jugés par la CRINEN (aujourd'hui remplacé par le TAF) :<ul style="list-style-type: none">- Adaptation des mouvements nocturnes (CRINEN I)- Réduction des nuisances de l'aviation légère (CRINEN II)- Approche segmentée par piste 23 (CRINEN III)	<ul style="list-style-type: none">• Le règlement d'exploitation pourrait être modifié en fonction de l'issue des décisions CRINEN I et II• Heures d'exploitation : pas de modification de l'horaire<ul style="list-style-type: none">• 05h00 - 06h00 : pas de changement des pratiques actuelles (pas d'autorisation pour des atterrissages)• 22h00 – 24h00 : pas de changement, mais pas de renonciation absolue à la planification de décollages.

B1. Prestations de trafic

PSIA : prévision du nombre de mouvements (intraplan)



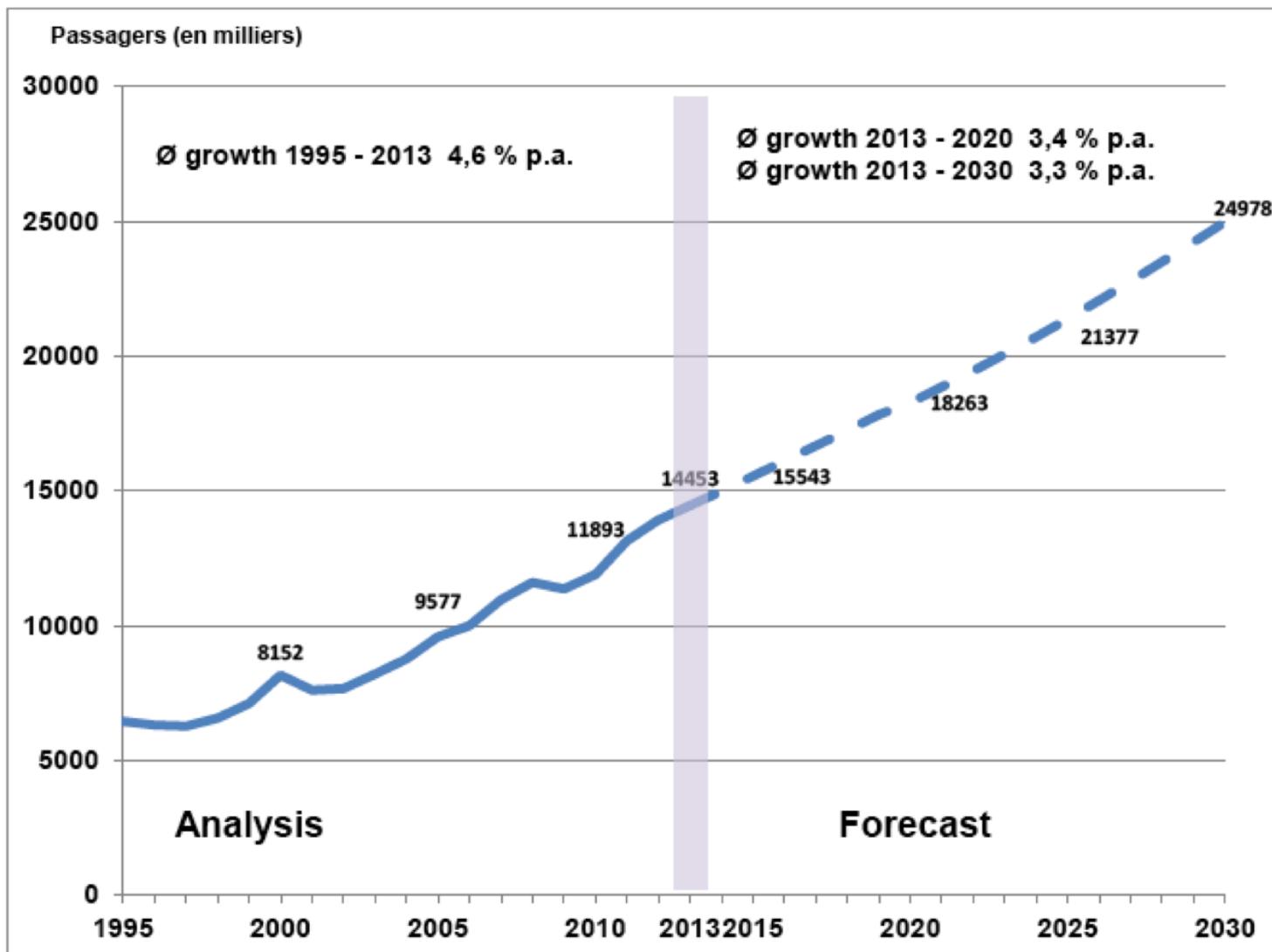
B1. Prestations de trafic

Mouvements

Etat initial	Développement prévu
<p data-bbox="131 439 736 546">2015 : 188'829 mvmts (moyenne : 517 mvmts/jour)</p> <ul data-bbox="131 668 923 1115" style="list-style-type: none"><li data-bbox="131 668 923 772">• 147'564 mvmts : trafic de ligne et charter<li data-bbox="131 839 923 886">• 39'575 mvmts d'aviation générale<li data-bbox="131 1011 923 1115">• Capacité piste 2015 : 40 mvmts/heure	<p data-bbox="966 439 1591 601">2030 : 235'000 mvmts (moyenne : 643 mvmts/jour), (+ 46'171 mvmts / + 24.5%)</p> <ul data-bbox="966 668 1750 1115" style="list-style-type: none"><li data-bbox="966 668 1750 772">• 190'000 mvmts : trafic de ligne et charter (+ 42'436 mvmts)<li data-bbox="966 839 1750 943">• 45'000 mvmts d'aviation générale (+ 5'425 mvmts)<li data-bbox="966 1011 1750 1115">• Capacité piste 2030 : 47 mvmts/heure <p data-bbox="966 1182 1765 1286"><i>OFEV et SABRA : Cette augmentation ne devra pas intervenir la nuit.</i></p>

B1. Prestations de trafic

PSIA : prévision du nombre de passagers (intraplan)



B1. Prestations de trafic

Nombre de passagers

Etat initial	Développement prévu
2015 : 15.77 mios	2030 : 25 mios ~ + 10 mios de passagers par an

B2. Exposition au bruit

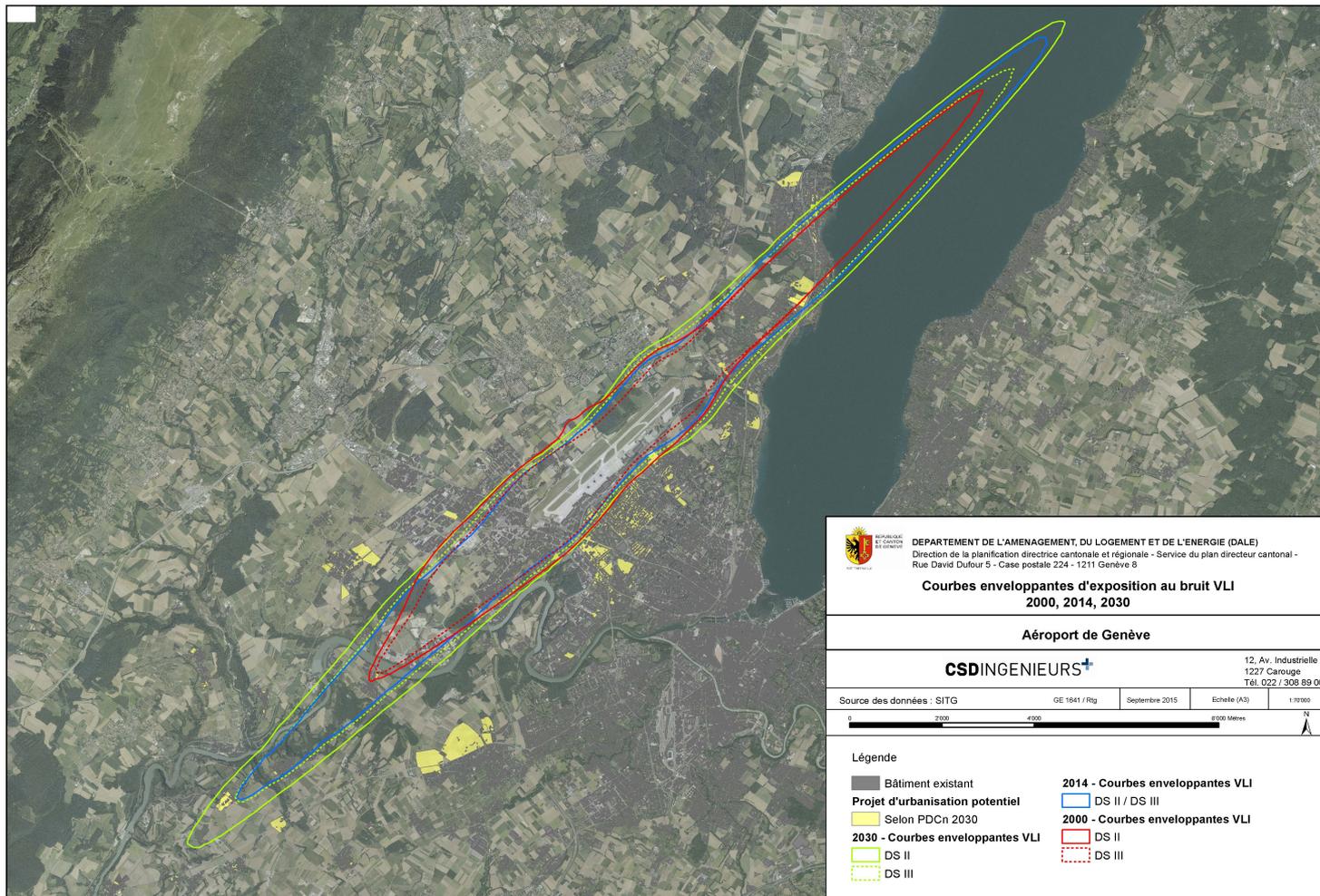
Le calcul de l'exposition au bruit aérien repose sur :

- le **nombre de mouvements**
- la **composition de la flotte**
- la **répartition des mouvements dans le temps**
- les **trajectoires de vol**

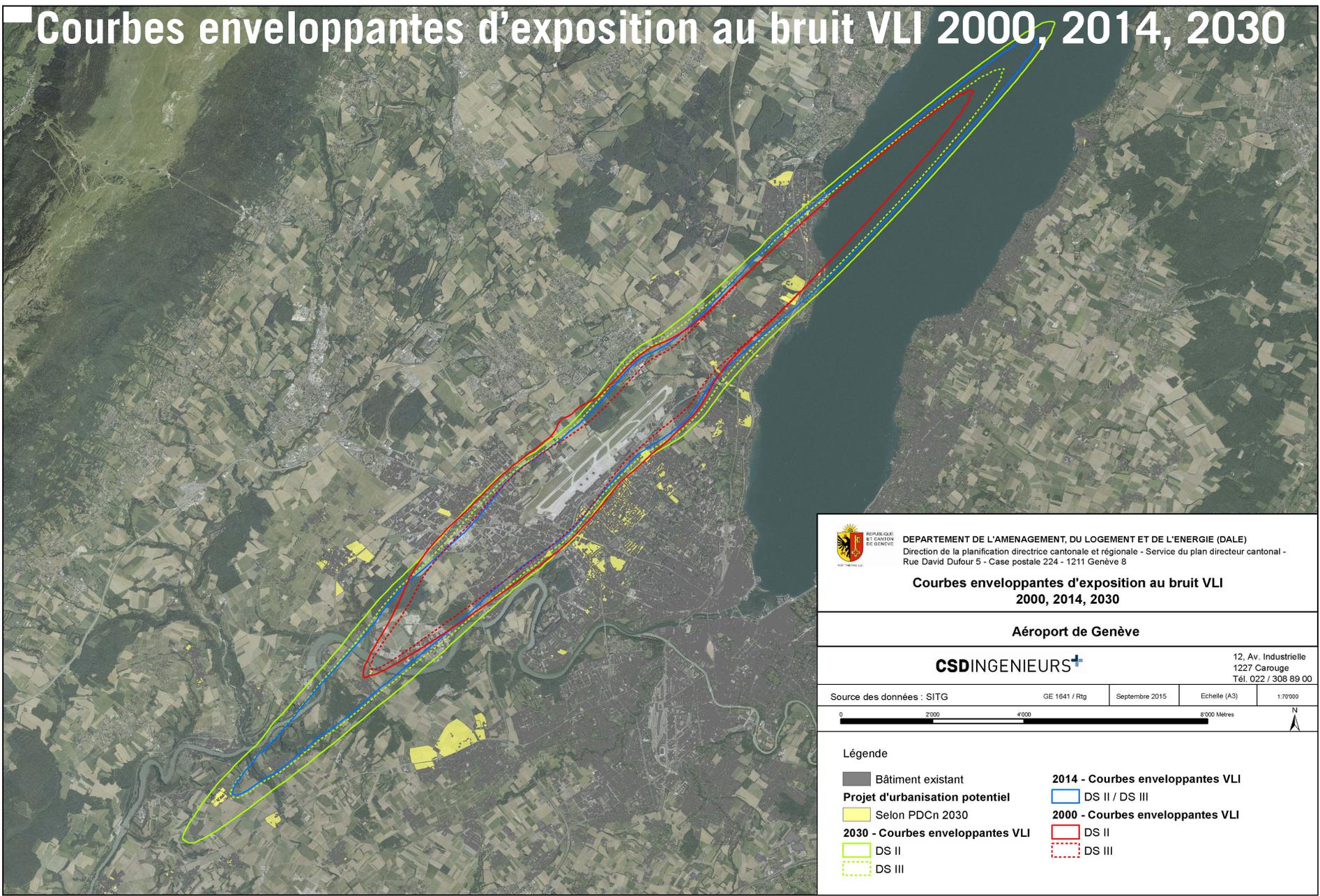
B2. Exposition au bruit

1^{er} temps

Courbes d'exposition au bruit calculées sur la base des 235'000 mouvements pronostiqués à l'horizon 2030



Courbes enveloppantes d'exposition au bruit VLI 2000, 2014, 2030



REPUBLIQUE
DU CANTON
DE GENÈVE
DEPARTEMENT DE L'AMENAGEMENT, DU LOGEMENT ET DE L'ENERGIE (DALE)
Direction de la planification directrice cantonale et régionale - Service du plan directeur cantonal -
Rue David Dufour 5 - Case postale 224 - 1211 Genève 8

Courbes enveloppantes d'exposition au bruit VLI 2000, 2014, 2030

Aéroport de Genève

CSDINGENIEURS+

12, Av. Industrielle
1227 Carouge
Tél. 022 / 308 89 00

Source des données : SITG GE 1641 / Rtg Septembre 2015 Echelle (A3) 1:70'000



Légende

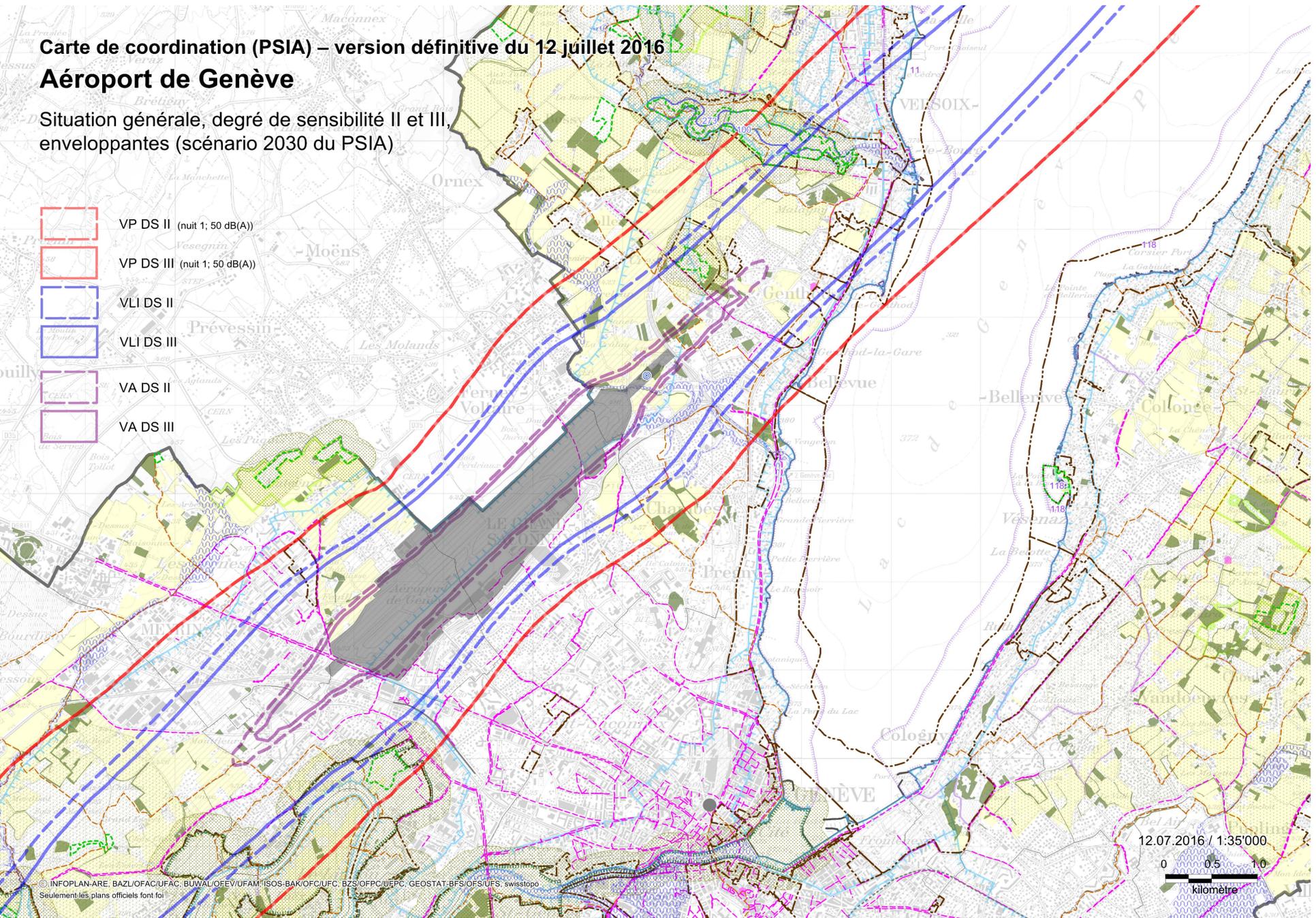
- Bâtiment existant
- Projet d'urbanisation potentiel
- Selon PDCn 2030
- 2030 - Courbes enveloppantes VLI
DS II
DS III
- 2014 - Courbes enveloppantes VLI
DS II / DS III
- 2000 - Courbes enveloppantes VLI
DS II
DS III

Carte de coordination (PSIA) – version définitive du 12 juillet 2016

Aéroport de Genève

Situation générale, degré de sensibilité II et III, enveloppantes (scénario 2030 du PSIA)

-  VP DS II (nuit 1; 50 dB(A))
-  VP DS III (nuit 1; 50 dB(A))
-  VLI DS II
-  VLI DS III
-  VA DS II
-  VA DS III



12.07.2016 / 1:35'000

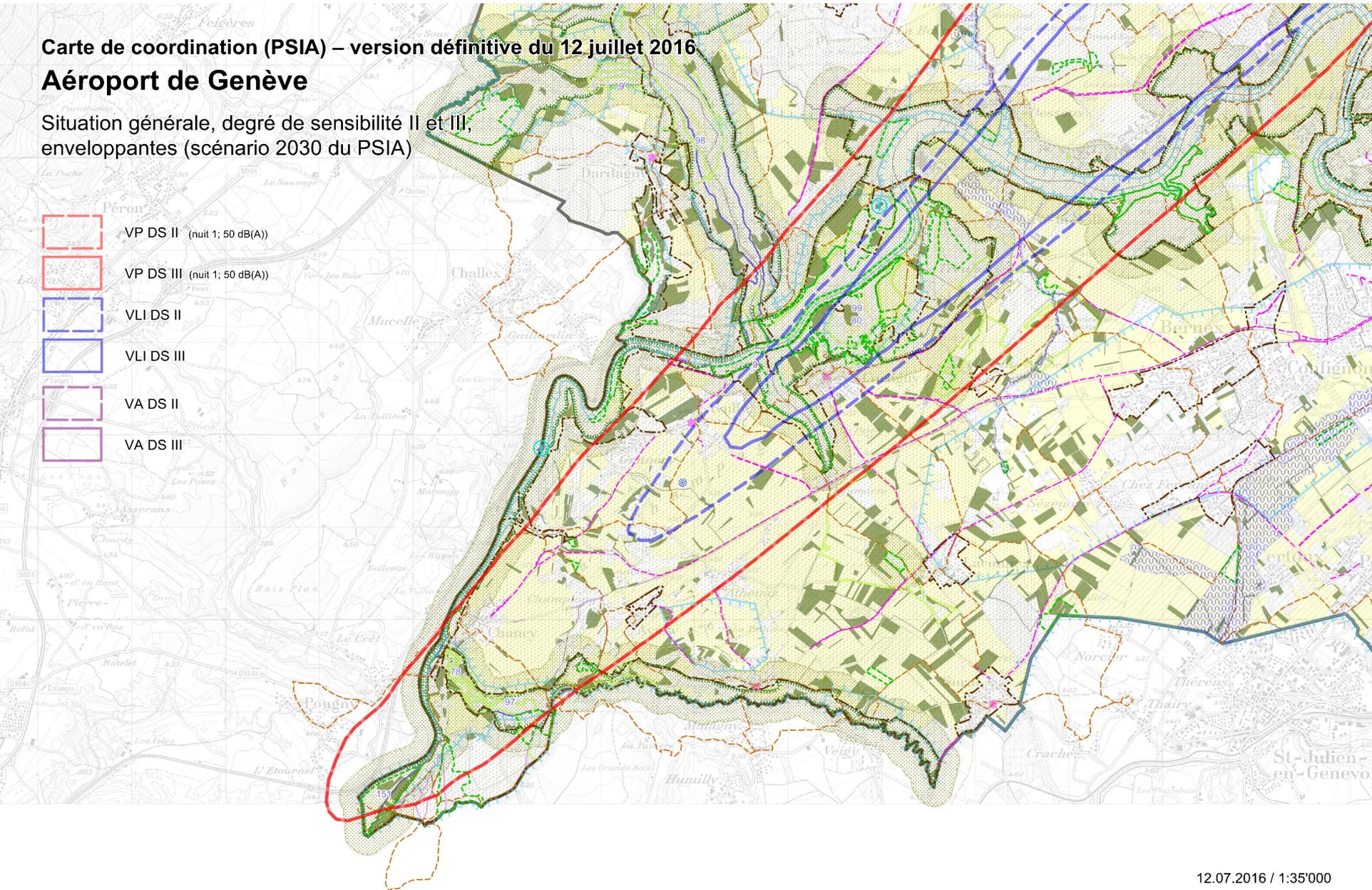


Carte de coordination (PSIA) – version définitive du 12 juillet 2016

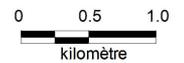
Aéroport de Genève

Situation générale, degré de sensibilité II et III,
enveloppantes (scénario 2030 du PSIA)

-  VP DS II (nuit 1; 50 dB(A))
-  VP DS III (nuit 1; 50 dB(A))
-  VLI DS II
-  VLI DS III
-  VA DS II
-  VA DS III



12.07.2016 / 1:35'000

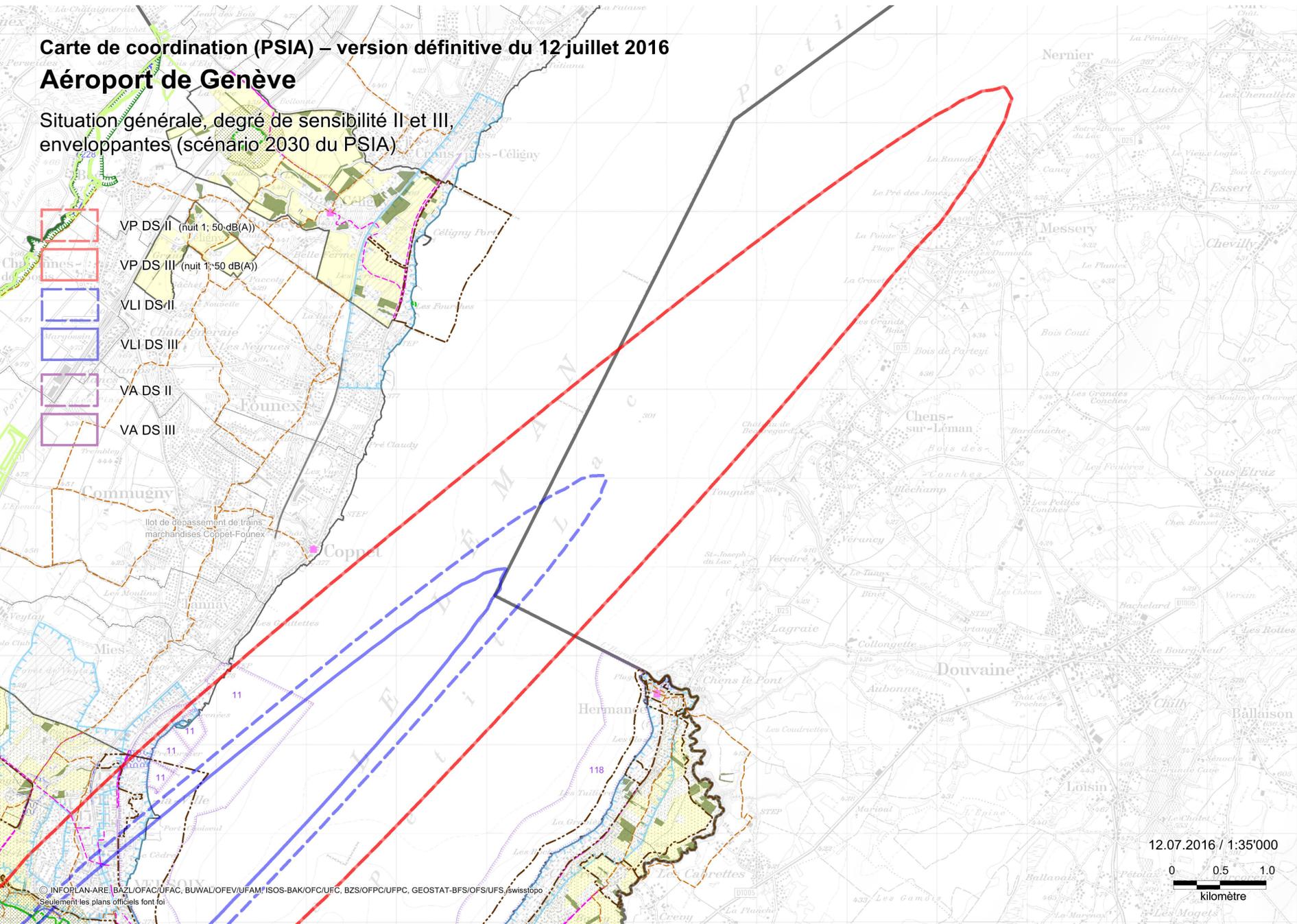


Carte de coordination (PSIA) – version définitive du 12 juillet 2016

Aéroport de Genève

Situation générale, degré de sensibilité II et III, enveloppantes (scénario 2030 du PSIA)

-  VP DS II (nuit 1; 50 dB(A))
-  VP DS III (nuit 1; 50 dB(A))
-  VLI DS II
-  VLI DS III
-  VA DS II
-  VA DS III



B2. Exposition au bruit

2^{ème} temps

Le Canton de Genève, au vu des des impacts environnementaux et territoriaux du scénario de l'AIG, **soutient un scénario alternatif qui repose sur le plafonnement du volume du bruit entre 22h00 et 24h00 sur l'état prévisible de 2020.**

Temporalité

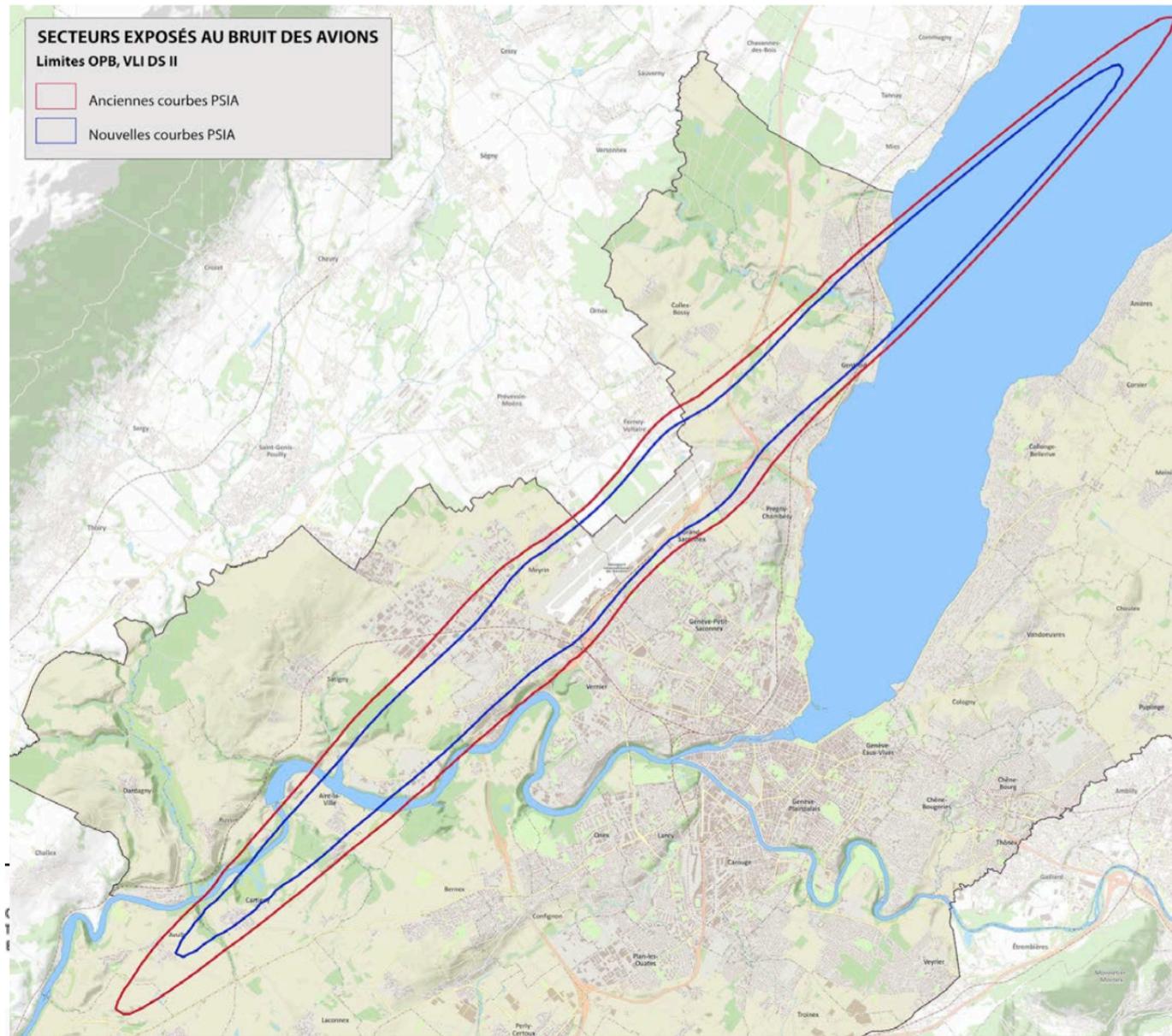
- La courbe PSIA 2030 de jour correspond à l'horizon 2030
- Les courbes PSIA 2030 de nuit sont restreintes à l'état 2020 (bruit de nuit 2030 = bruit de nuit 2020)
- Les horaires d'exploitation de l'aéroport restent inchangés

B2. Exposition au bruit

Avantages du plafonnement, selon canton de Genève :

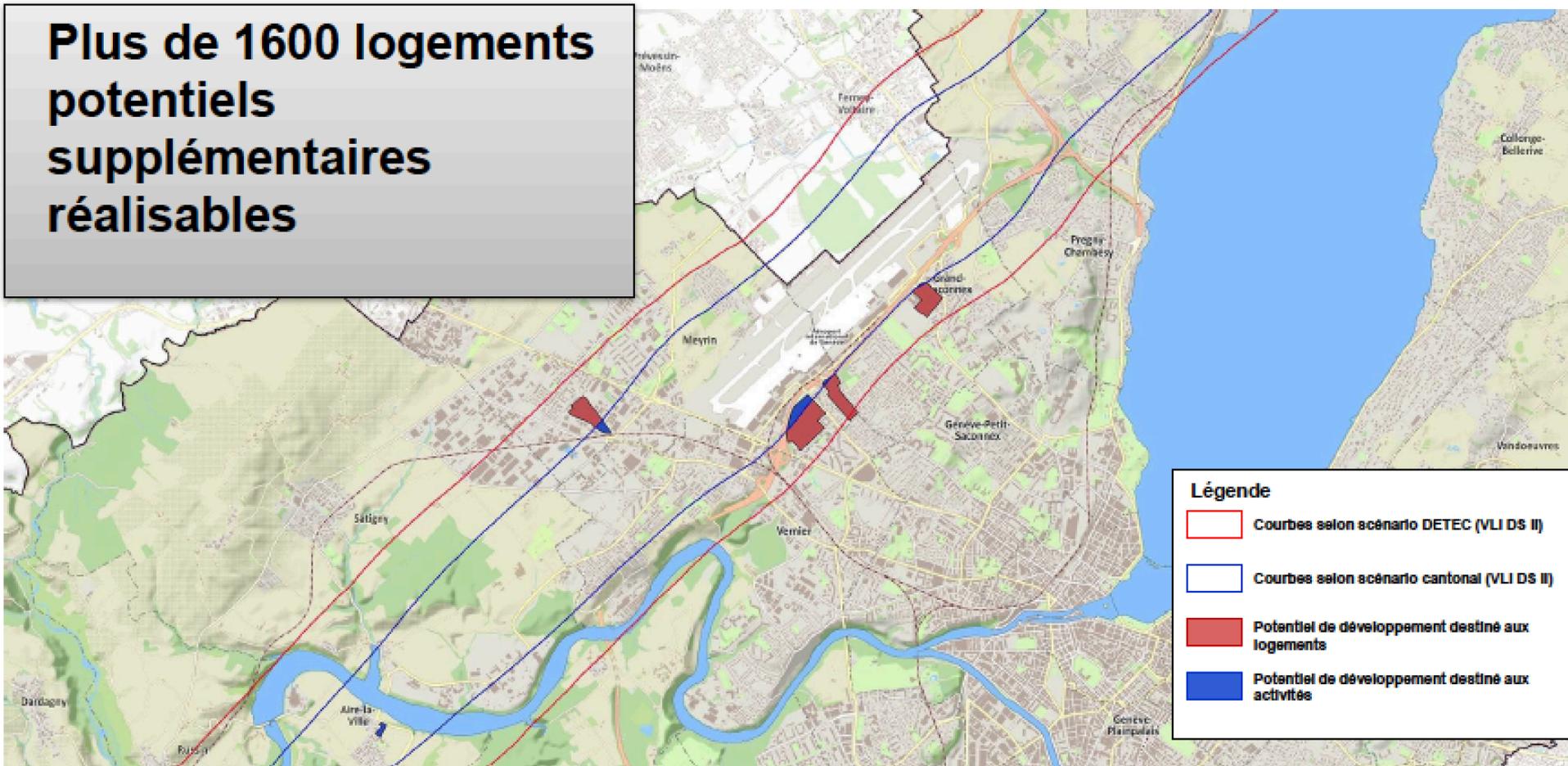
- Apporter aux riverains **la garantie que le bruit après 22h n'augmentera pas** au-dessus du niveau prévisible en 2020.
- Préserver une **marge de manœuvre pour l'AIG et les opérateurs.**
- Atténuer l'impact sur le **potentiel constructible de logements.**
- Inciter l'industrie du transport aérien à travailler à l'**amélioration des performances acoustiques des avions.**
- Maintenir la **qualité de vie** dans les communes riveraines.
- Limiter les impacts à long terme sur la **santé** publique.
- Ce scénario implique que l'AIG mette en œuvre **des mesures opérationnelles.**

Comparaison des courbes



Scénario cantonal

**Plus de 1600 logements
potentiels
supplémentaires
réalisables**



B2. Exposition au bruit

L'**OFAC** a effectué une **analyse technique du scénario cantonal** et considère que :

- Le scénario table sur un **renouvellement de la flotte jugé trop optimiste** et impacte directement le modèle économique des principales compagnies aériennes
- Le plafonnement **mettrait en péril les possibilités de développer des vols long-courriers** dont les départs depuis l'Europe se font durant les heures de nuit.

Le **DETEC** estime que le scénario sans restriction offre une meilleure **marge de manœuvre afin de répondre au développement de l'aéroport**. En tant qu'aéroport national, l'AIG fait partie de l'infrastructure de base et doit pouvoir **répondre à la demande du marché**.

Le **DETEC** estime que mise en **application de l'article 31a** de l'OPB permettrait de concilier l'activité de l'aéroport avec le développement territorial aux alentours de l'AIG.

B2. Exposition au bruit / OPB

Art. 31a Dispositions spéciales concernant les aéroports où circulent de grands avions

1. Pour les aéroports où circulent de grands avions, les valeurs limites de planification et les **valeurs limites d'immissions** selon l'annexe 5, ch. 222, pour les heures de la nuit **sont considérées comme respectées si:**

a. **aucune opération de vol n'est prévue entre 24 et 6 heures;**

b. les locaux à usage sensible au bruit bénéficient d'une isolation acoustique contre le bruit, extérieur et intérieur, répondant au moins aux exigences accrues de la norme SIA 181 du 1er juin 2006 de la Société suisse des ingénieurs et des architectes; et que

c. **les chambres à coucher:**

1. **disposent d'une fenêtre qui se ferme automatiquement entre 22 et 24 heures et peut s'ouvrir automatiquement le reste du temps, et**

2. sont construites de manière à assurer un climat adéquat.

2. L'autorité chargée de la délimitation ou de l'équipement de zones à bâtir veille à ce que les exigences formulées à l'al. 1, let. b et c, soient contraignantes pour les propriétaires fonciers.

3. L'Office fédéral de l'environnement peut édicter des recommandations relatives à l'exécution de l'al. 1, let. c. Il y tient compte des normes techniques pertinentes.

B2. Exposition au bruit

Futur bruit admissible :

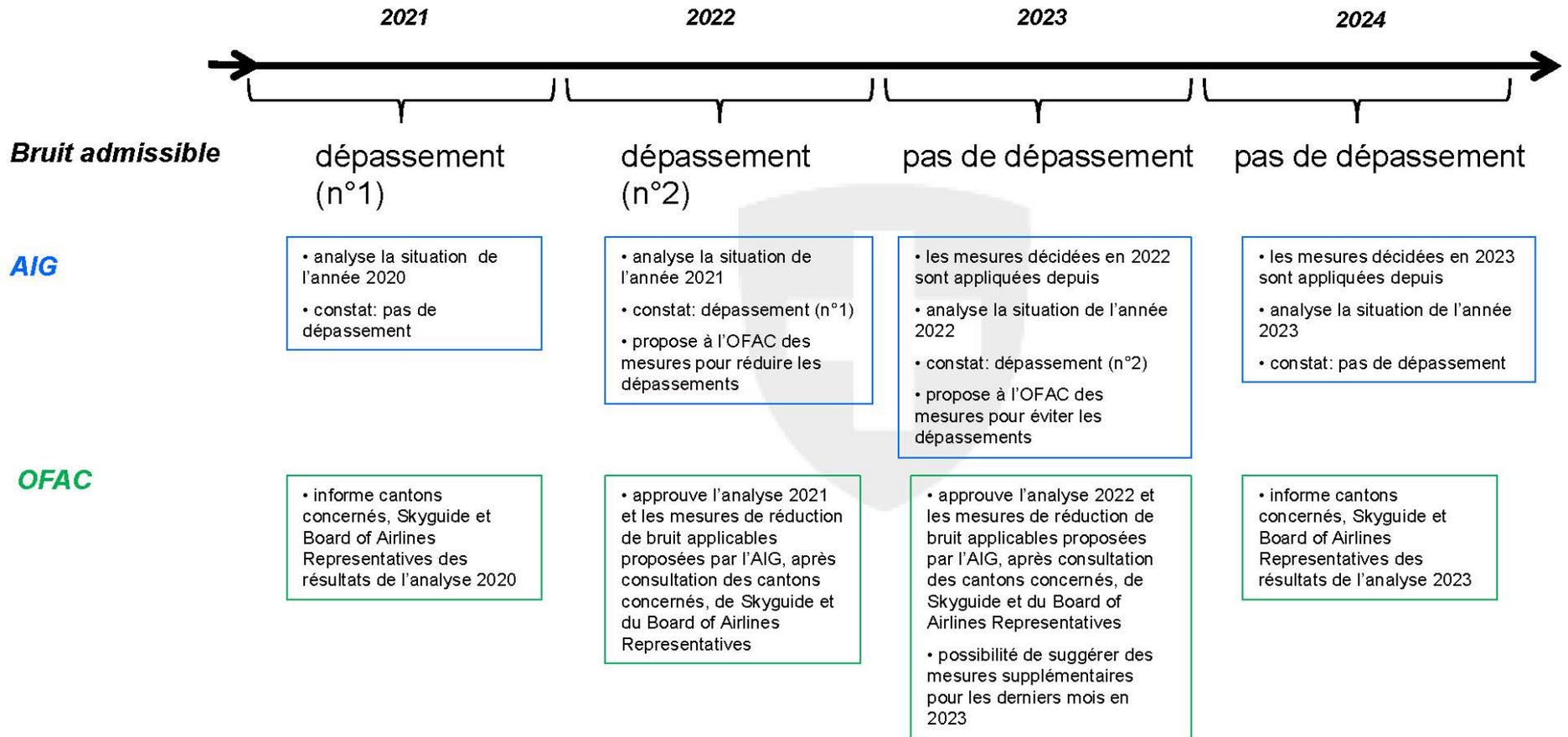
- Groupe de travail : OFAC, OFEV, Canton et AIG **définissent la procédure en vue de la fixation du bruit admissible**

Ensuite (phases pas encore réalisées):

- OFAC : fixe le bruit admissible selon art. 37a OPB dans une décision résultant de la procédure définie par le groupe de travail. Ce bruit admissible doit être inférieur ou égal au cadre défini dans la fiche PSIA. **Cette exposition admissible est opposable aux tiers.**
- OFAC : adapte le **cadastre du bruit** en fonction du bruit admissible décidé.



Schéma du contrôle de l'exposition au bruit – sans dépassement durable

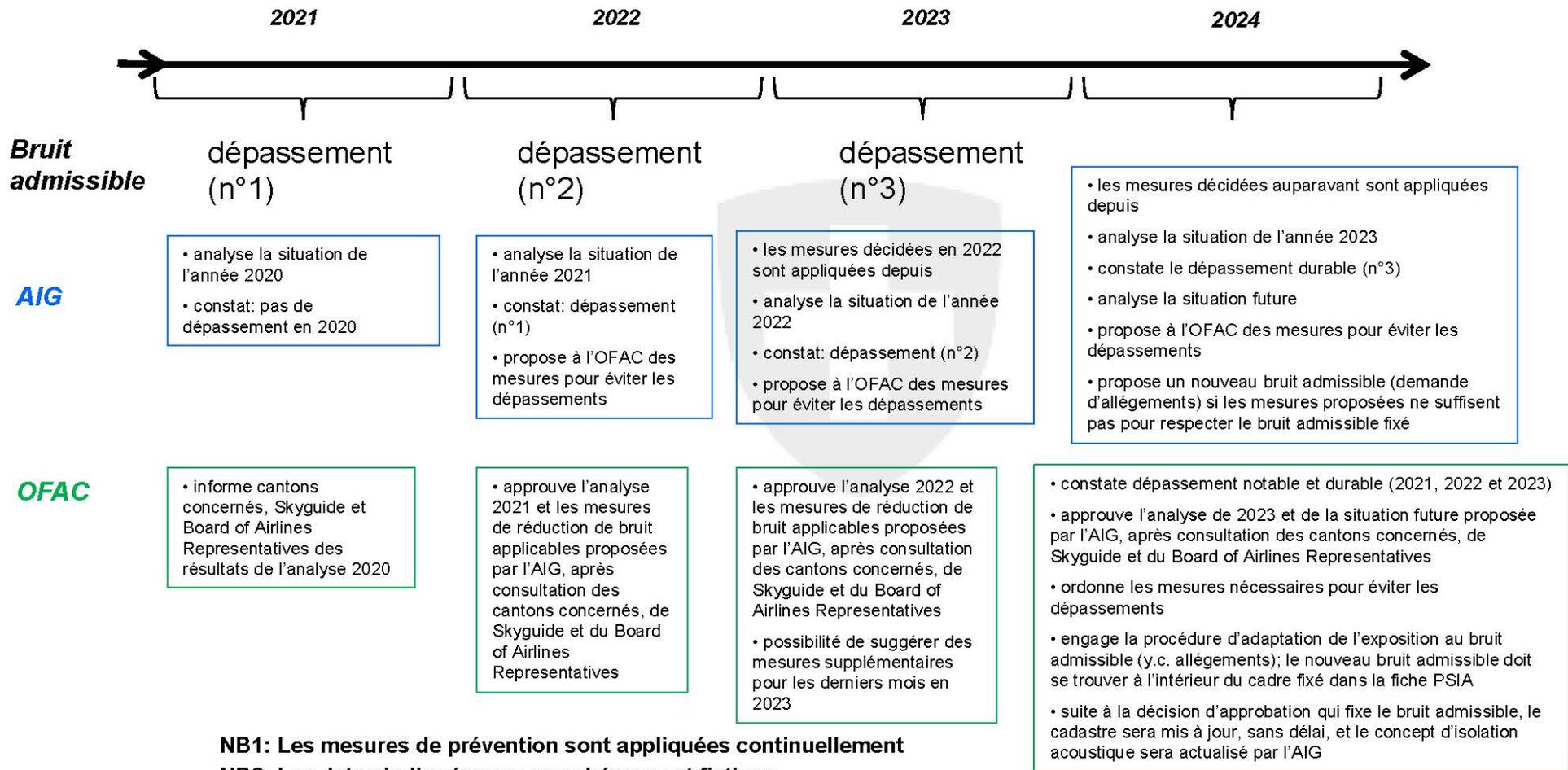


NB1: Les mesures de prévention sont appliquées continuellement

NB2: Les dates indiquées sur ce schéma sont fictives



Schéma du contrôle de l'exposition au bruit – avec dépassement durable



NB1: Les mesures de prévention sont appliquées continuellement

NB2: Les dates indiquées sur ce schéma sont fictives

B2. Exposition au bruit

Isolation acoustique

Etat initial	Développement prévu
<ul style="list-style-type: none">• L'AIG a développé en 2003 un concept de mesures d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit dans un périmètre déterminé autour de l'aéroport.	<ul style="list-style-type: none">• L'OFAC a demandé en 2013 une révision de ce concept pour 2014 car les VLI étaient dépassées.• L'adoption du nouveau concept est en cours.

B4. Protection de l'air et climat

PSIA 2000

Etat initial	Développement prévu
<ul style="list-style-type: none">• Principe 6 (partie III, B-4) : le développement des aéroports nationaux est prioritaire, même quand la mobilité inhérente impacte fortement la pollution atmosphérique.• Principe 7 (Partie III, B-1-B-7-3): une pollution de l'air excessive est tolérée à moyen-terme sur le périmètre des aéroports et les zones voisines. A long-terme les valeurs limites doivent être respectées.	<ul style="list-style-type: none">• Le Canton considère que ces principes sont problématiques du point de vue de la loi sur la protection de l'environnement (LPE)

B4. Protection de l'air et climat

L'AIG a réalisé **une étude sur l'état futur de la qualité de l'air à l'horizon 2030**

Oxydes d'azote (NO_x, NO₂) :

- Zone aéroportuaire : **augmentation des VLE entre 2020 et 2030**
- Centre-ville et à proximité de l'aéroport : **dépassement de la limite OPair (NO₂) fixée à 30 µg/m³ en moyenne annuelle**
- Augmentation de **la contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions cantonales** (24% en 2012 et 40% en 2030)

Particules fines :

- **VLI dépassées pour les PM10** en centre-ville et en bordure de l'autoroute
- La **contribution de l'aéroport aux émissions de PM10** du Canton passe de 5.7% à **6.6%** en 2030

Immissions de NO₂ (µg/m³) modélisées à l'horizon 2030

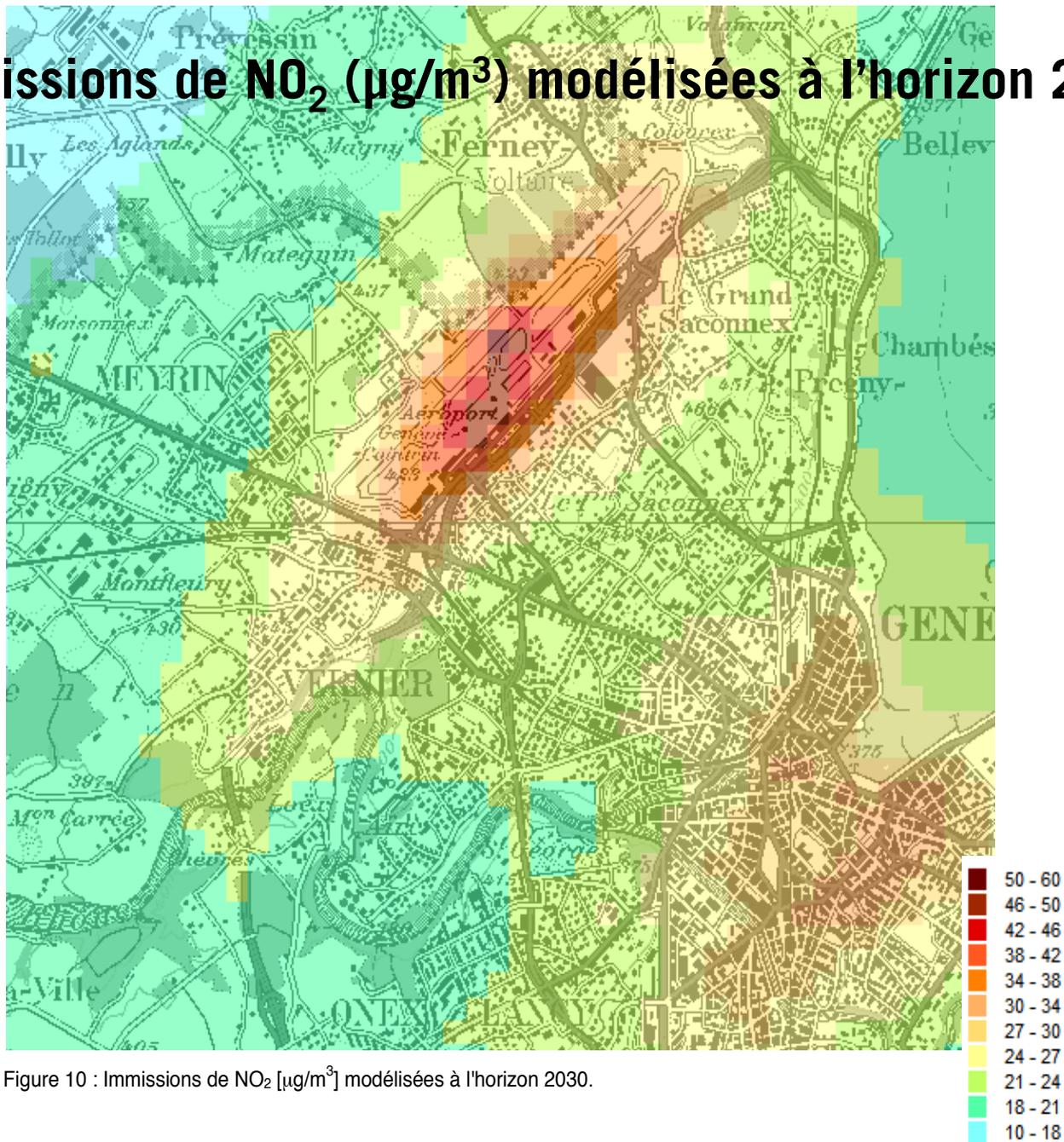


Figure 10 : Immissions de NO₂ [µg/m³] modélisées à l'horizon 2030.

Immissions de NO₂ (µg/m³) modélisées à l'horizon 2030, sans les émissions de l'AIG

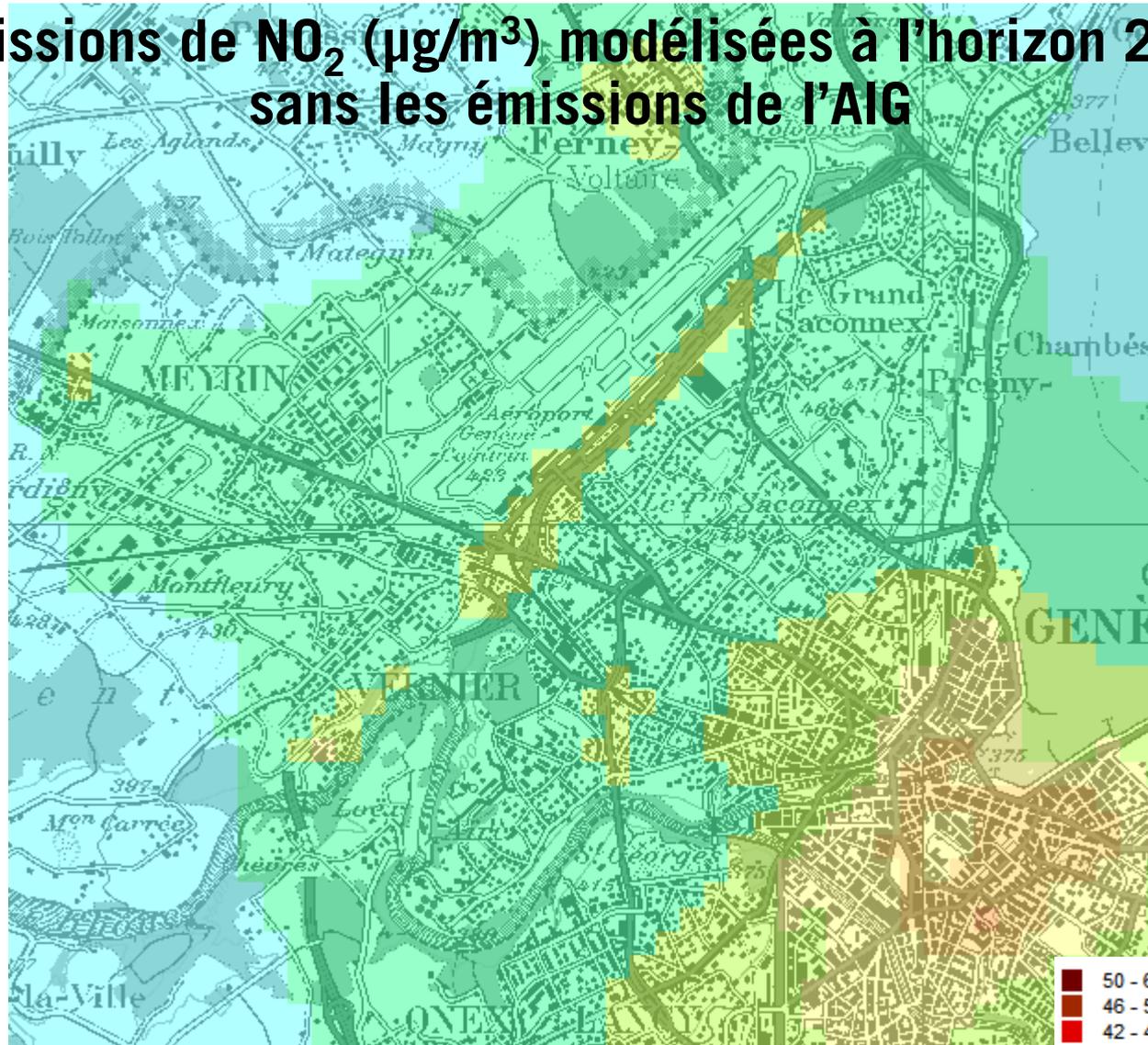


Figure 11 : Immissions de NO₂ [µg/m³] modélisées à l'horizon 2030, sans les émissions de l'AIG.

B4. Protection de l'air et climat

Climat :

- La Confédération a la **compétence exclusive**. Elle s'engage à travers sa politique climatique à promouvoir la réduction des émissions de CO₂ dans l'aviation.
- Le Canton souhaite que **la question du rejet de CO₂** soit intégrée au processus PSIA.

C1. Infrastructures, bâtiments

Etat initial	Développement prévu
<ul style="list-style-type: none">• Les infrastructures aéroportuaires atteignent leur limite de capacité dans leur configuration actuelle.	<ul style="list-style-type: none">• Afin de répondre à la demande pronostiquée (25 mios de passagers), l'AIG soit adapter son infrastructure en conséquence.• La capacité doit être augmentée.

C1. Infrastructures, bâtiments

Etat initial	Développement prévu
<ul style="list-style-type: none">• Capacité de stationnement des avions :<ul style="list-style-type: none">- 51 positions pour les avions de ligne et charter- 99 positions pour l'aviation générale- 85 positions dans les hangars	<ul style="list-style-type: none">• Une nouvelle tour de contrôle est à l'étude• L'étude stratégique prévoit la nécessité de 33 positions supplémentaires pour les avions de ligne et charter.<ul style="list-style-type: none">- Avions de ligne et charters au sud- Aviation générale (actuellement au sud) sont recréées au nord par suppression de la piste en herbe

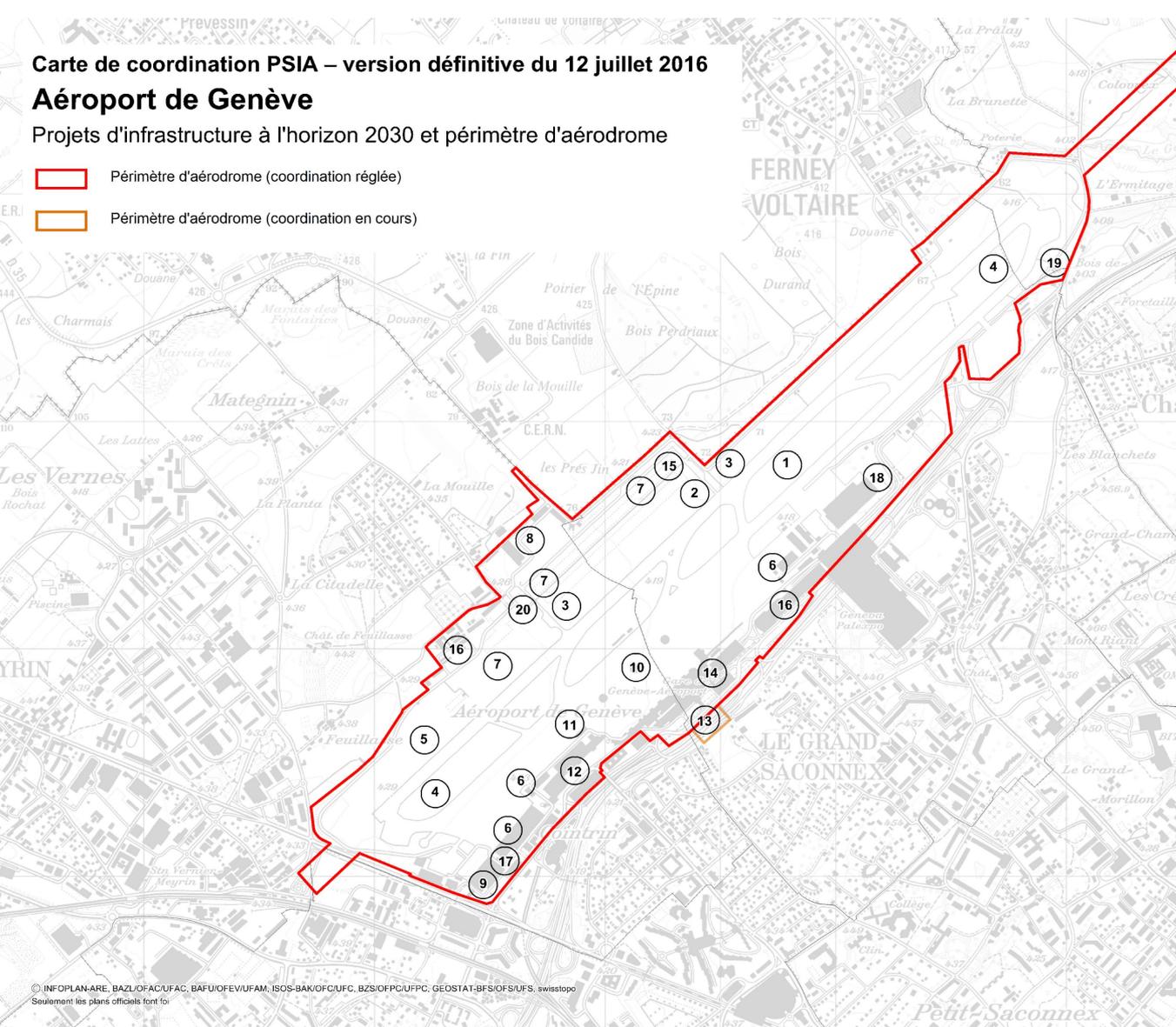
Carte de coordination PSIA – version définitive du 12 juillet 2016

Aéroport de Genève

Projets d'infrastructure à l'horizon 2030 et périmètre d'aérodrome

 Périmètre d'aérodrome (coordination réglée)

 Périmètre d'aérodrome (coordination en cours)



- 1 nouvelle sortie rapide
- 2 nouvelle sortie rapide
- 3 deux nouvelles sorties rapides
- 4 voies multiples
- 5 voie de circulation
- 6 33 positions supplémentaires
- 7 remplacement des positions pour l'aviation générale au sud par de nouvelles positions au nord
- 8 construction d'un pavillon VIP
- 9 projets hôteliers et/ou commerciaux
- 10 rénovation et augmentation de la capacité des satellites 20, 30 et 40 ;
- 11 éventuelle construction de nouveaux satellites
- 12 prolongement de la partie ouest du Terminal T1
- 13 étendue de la zone d'enregistrement
- 14 un ou plusieurs nouveaux TRIBAG
- 15 déplacement de la caserne du service de secours de l'aéroport (SSA)
- 16 relocalisation au sud et au nord des infrastructures techniques
- 17 reconstruction du bâtiment technique existant dans la zone Pré-Bois
- 18 déplacement de la chaufferie au sud du bâtiment ADIC
- 19 bassin de rétention du bassin versant du Vengeron
- 20 bassin de rétention du bassin versant du Nant d'Avanchet

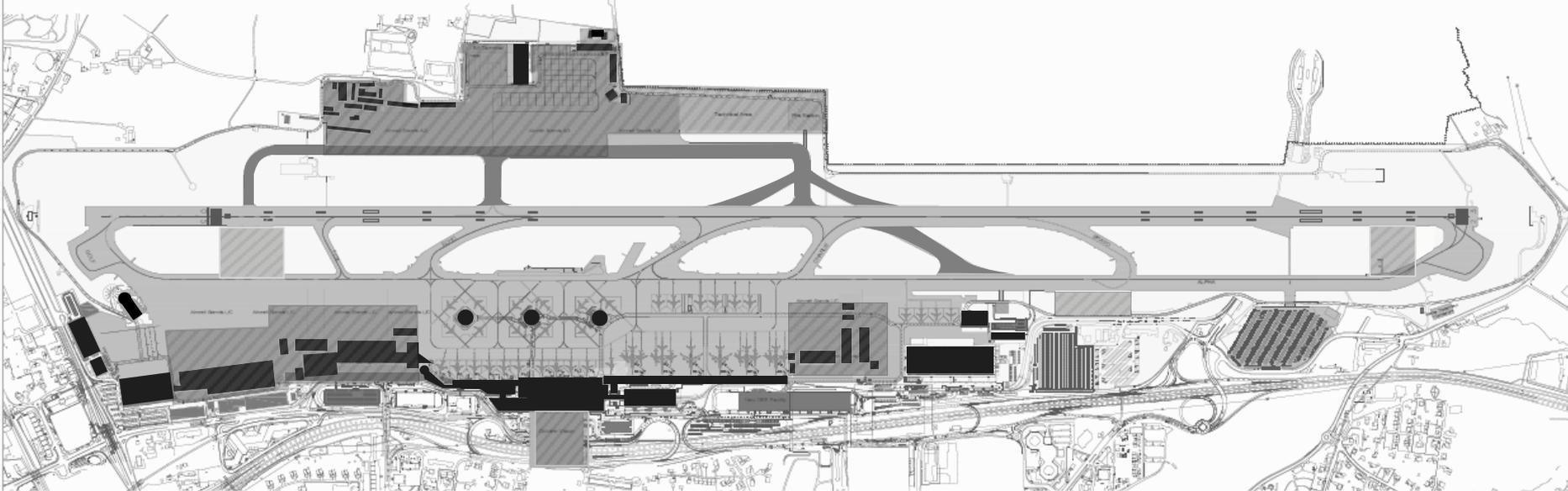
Le projet «Cointrin Vision» nécessite encore la poursuite de la coordination entre les autorités (périmètre orange - coordination en cours).

Plan directeur de développement sur site - GVA 2030

GVA - Geneva International Airport

Strategic Airport Development Plan
General Layout

- Bâtiments existants et projets autorisés
- ▨ Zone de futurs développements
- ▩ Nouvelles voies de circulation avion



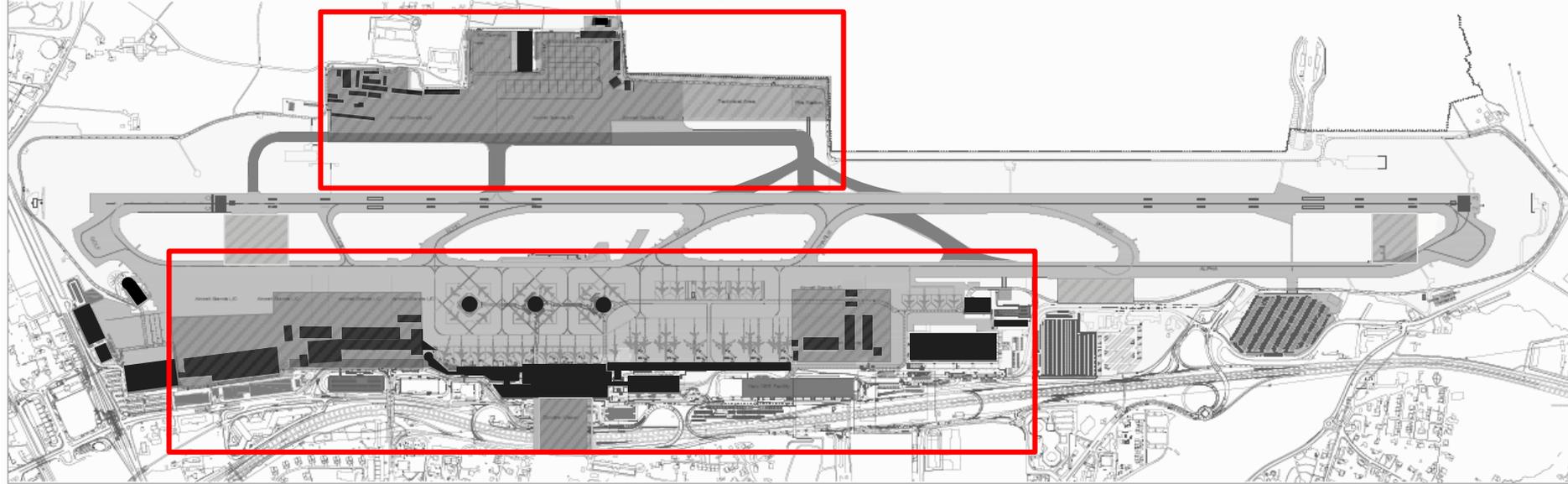
Plan directeur de développement sur site - GVA 2030

GVA - Geneva International Airport

Strategic Airport Development Plan
General Layout

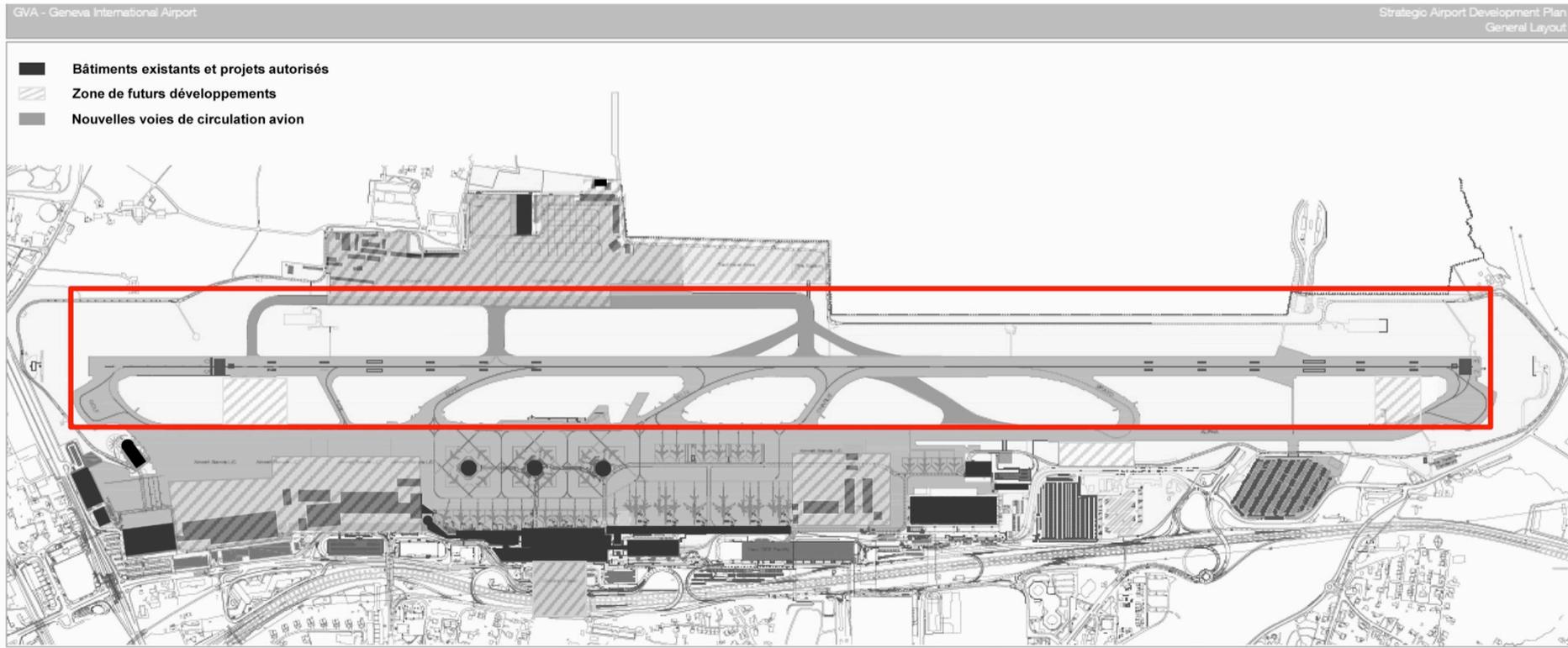
- Bâtiments existants et projets autorisés
- ▨ Zone de futurs développements
- Nouvelles voies de circulation avion

Secteur Nord : aviation générale



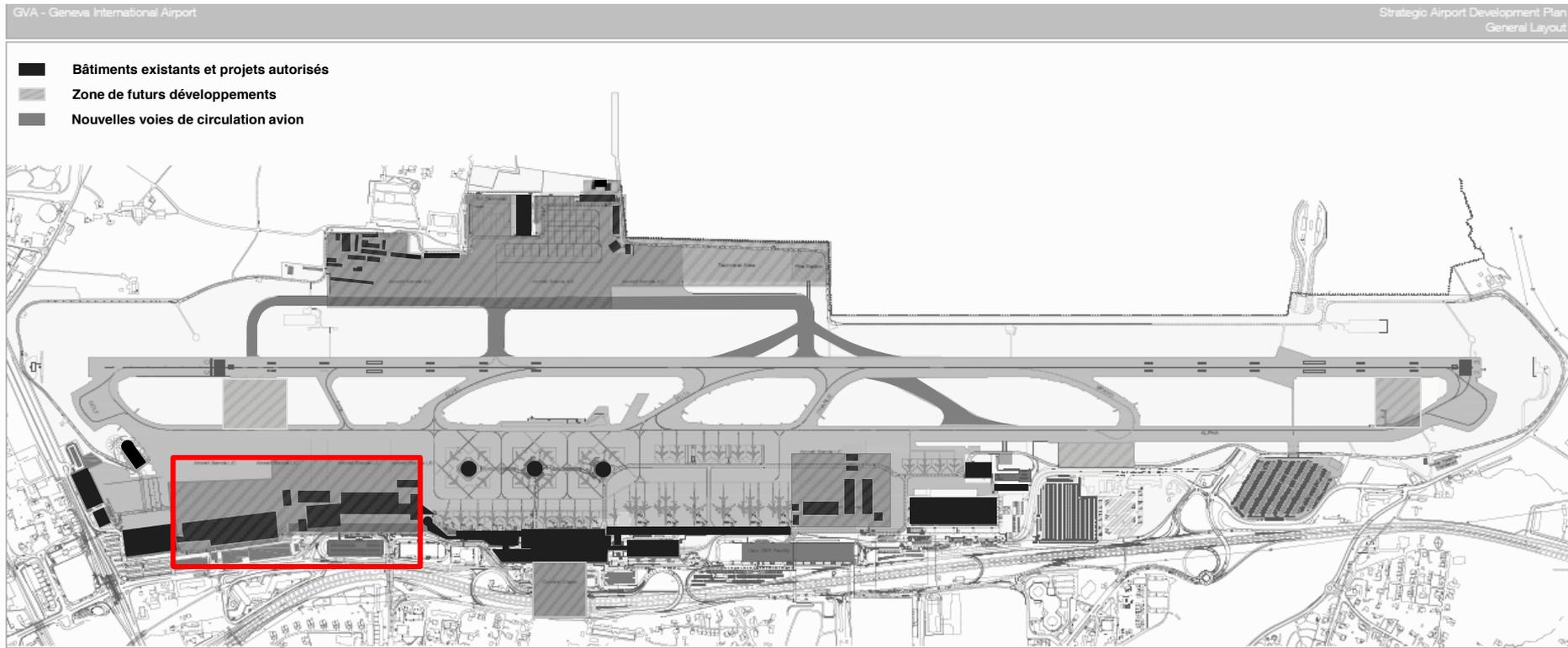
Secteur Sud : principalement aviation ligne et charter

Plan directeur de développement sur site - piste



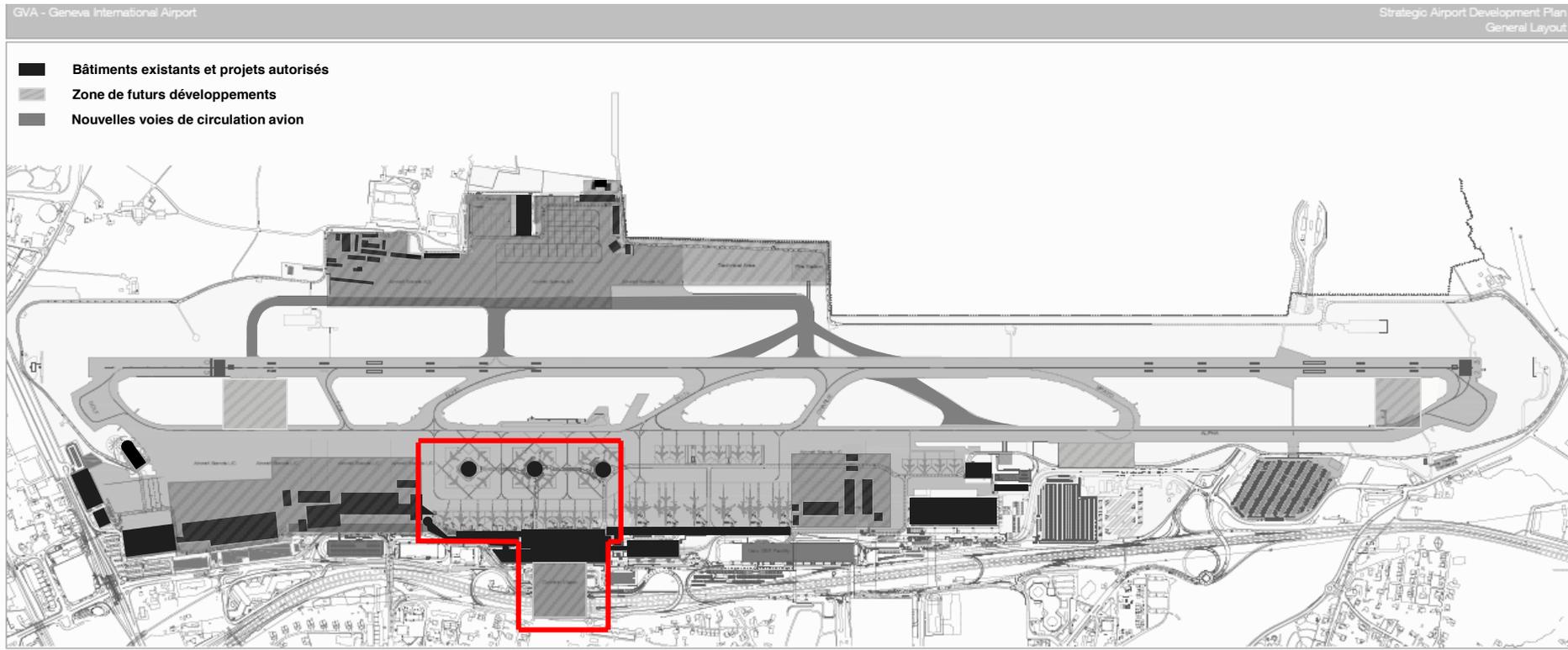
- aménagement de nouvelles sorties de pistes
- réalisation de voies multiples pour l'alignement des avions en début de pistes
- création d'une voie d'accès au seuil de piste 05
- réalisation d'un réseau de canalisations et de bassins de rétention pour les eaux du bassin versant du Vengeron et du Nant d'Avanchet

Plan directeur de développement sur site – zone ouest



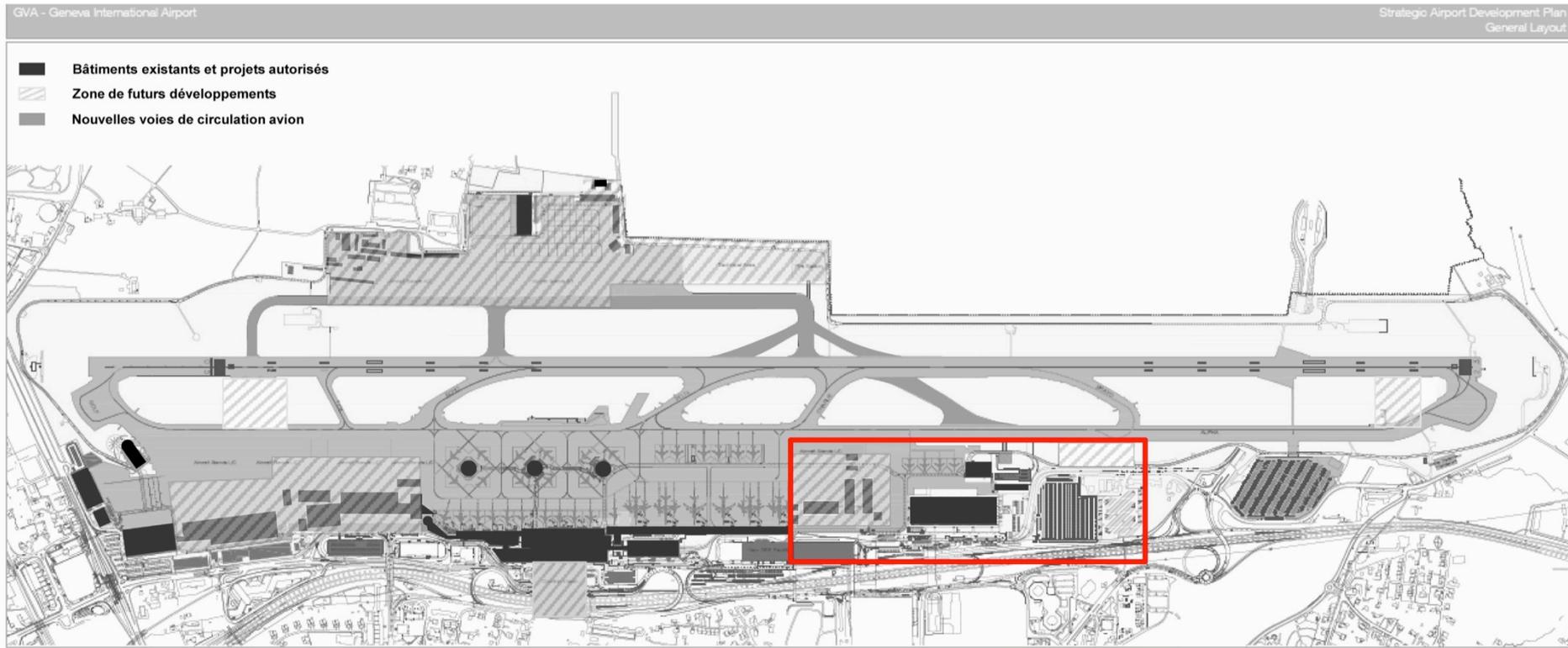
- réorganisation de la zone Ouest pour le stationnement d'avions de ligne /charter ainsi que pour de l'aviation générale
- construction d'une nouvelle aile dans la prolongation de la partie ouest du Terminal T1
- reconstruction du bâtiment technique Pré-Bois existant

Plan directeur de développement sur site – zone centrale



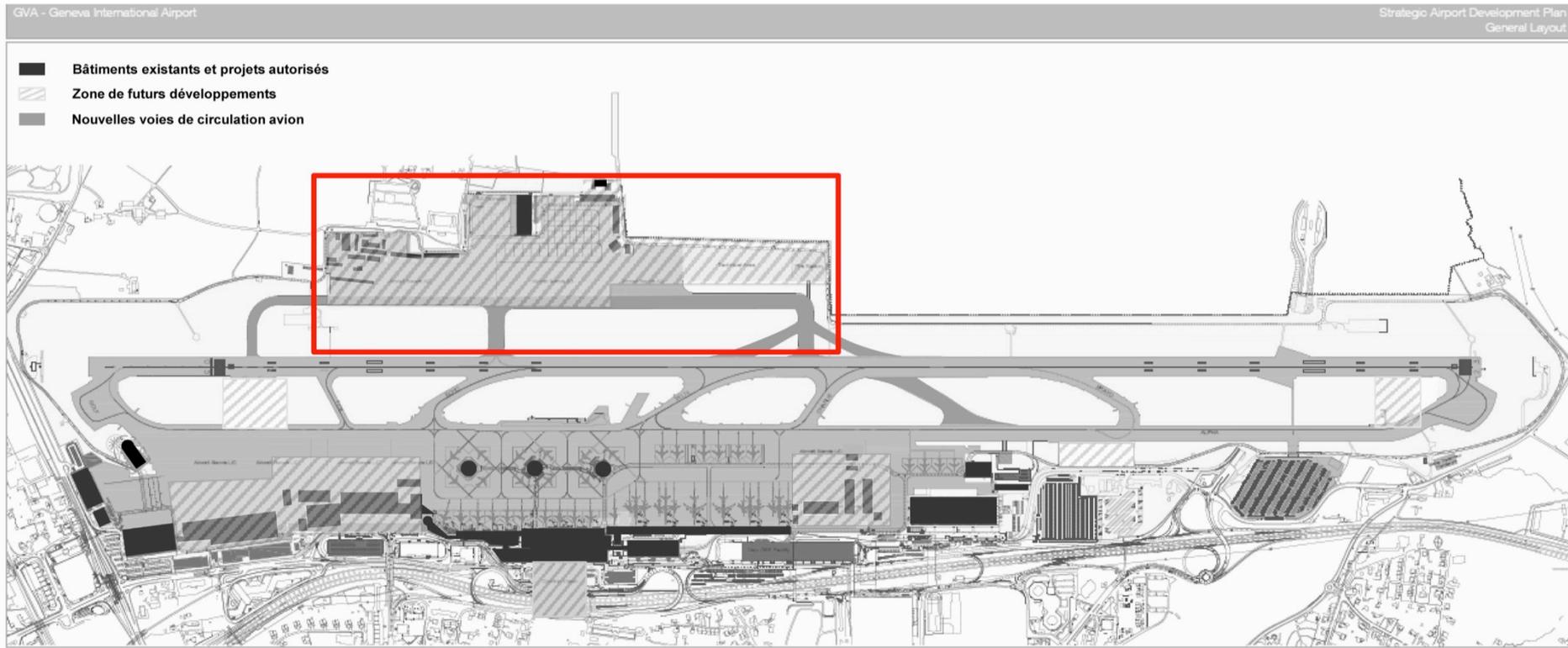
- rénovation et augmentation de la capacité des satellites 20, 30 et 40
- aménagement de nouvelles positions et salles d'embarquement à l'ouest du satellite 20
- réalisation du projet « Cointrin Vision »

Plan directeur de développement sur site – zone est



- aménagement de positions supplémentaires pour les avions de ligne et charter
- construction de nouvelles infrastructures pour le traitement des passagers et des bagages
- relocalisation de certaines installations techniques
- déplacement de la chaufferie
- interconnexion avec le réseau GENILAC

Plan directeur de développement sur site – secteur nord



- création de positions et construction de hangars pour l'aviation générale
- création d'infrastructures pour le traitement des passagers de l'aviation générale
- création d'emplacements et de hangars pour les installations et le matériel techniques
- création d'une nouvelle caserne pour le SSA
- réalisation du bassin de rétention pour les eaux du versant du Nant d'Avanchet

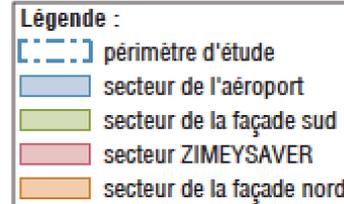
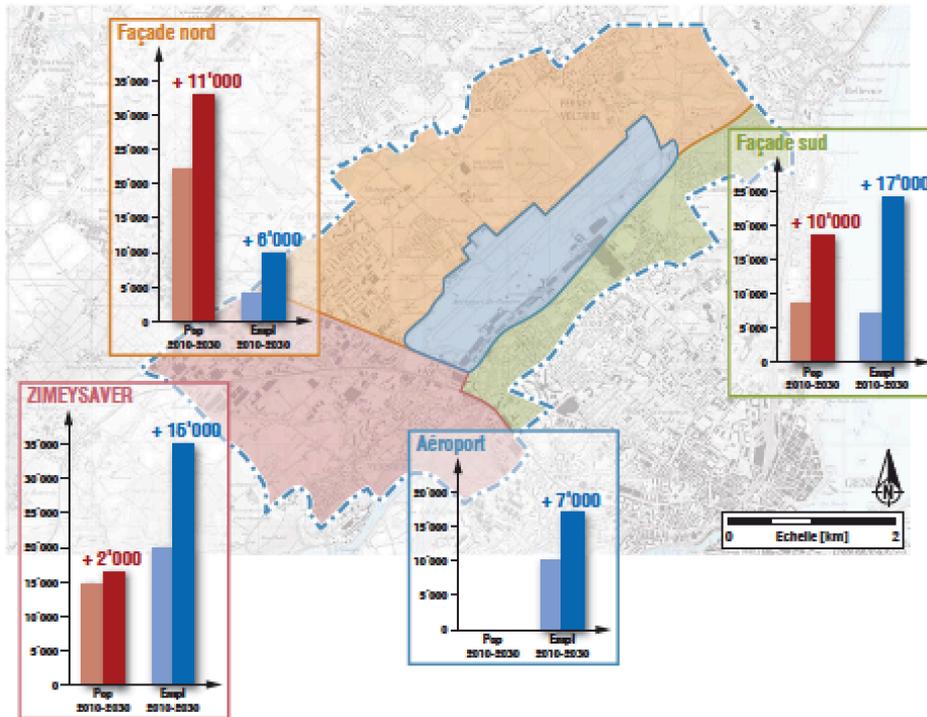
C2. Accès routier, raccordement aux TP

Développement urbain

	Périmètre élargi	Aéroport
2015	<ul style="list-style-type: none"> 39'500 habitants 40'500 emplois 22'000 places de stationnement au total (privées et publiques) Parts modales globales : 18% TC et 52% TIM. Représente 25% des déplacements du canton (500'000) 	<ul style="list-style-type: none"> 15 millions de passagers 8'500 employés Parts modales employés : 65% TIM et 25% TC Parts modales passagers : 54% TIM et 46% TC 8'900 places de stationnement 15% des déplacements sont générés (70'000dépl/j)
2030	<ul style="list-style-type: none"> 62'800 habitants (+ 59%) 85'900 emplois (+ 112%) = 1/3 des nouveaux emplois du Grand Genève + 40% de déplacements Offre transport TC planifiée + 20% et +60 à +120% de demande Parts modales TIM entre 44 et 56% et TC entre 19 et 24%. 	<ul style="list-style-type: none"> 25 millions de passagers 14'500 employés Besoin en stationnement estimés entre 2'200 et 2'800 places, Parts modales employés entre 50 et 56% pour les TIM et entre 31 et 36% pour les TC, Parts modales passagers entre 42 et 51% pour les TIM et 49 et 58% pour les TC.

Evolution du nombre d'habitants et d'emplois dans le secteur de l'aéroport (2010-2030)

Figure n°3.2



	2010	2030	Accroissement
Nombre d'habitants	39'500	62'800	+23'300 +59%
Nombre d'emplois	40'500	85'900	+45'400 +112%

- La croissance attendue à l'horizon 2030 engendrera la **présence de quelque 150'000 habitants-emplois** dans le périmètre d'étude, **soit environ +85% par rapport à la situation observée en 2010**.
- Les hypothèses de développement retenues indiquent un **déséquilibre croissant entre les nombres d'emplois et d'habitants**, avec pour tendance **un éloignement et une dispersion accrus des lieux de domicile**.

C2. Accès routier, raccordement aux TC

L'AIG s'engage à :

- Continuer à mettre en place **des actions visant à réduire les TIM** dans son plan de mobilité
- **Accroître les parts modales des TC, des modes doux et du covoiturage**
- **Minimiser l'usage de la voiture individuelle**
- **Contenir la construction de nouveaux stationnements**

Le Canton s'engage à :

- **Développer l'offre en transport**, en fonction des besoins identifiés, surtout **les TC**
- Mettre en place **des solutions de rabattement nécessaires (P+R)**
- **Améliorer l'attractivité des TC et du covoiturage** par un meilleur usage des infrastructures de mobilité (voies réservées)

Canton et AIG :

- Lier les objectifs de parts modales de l'AIG avec l'amélioration de l'offre TC et la réalisation des infrastructures
- Améliorer les infrastructures d'accueil des TC au niveau de l'interface de l'AIG, ainsi que sur la façade sud (sites propres)

Figure n°4.1

■ Mesures structurantes envisagées à l'horizon 2030 en matière de transport (non exhaustif) (1/2)

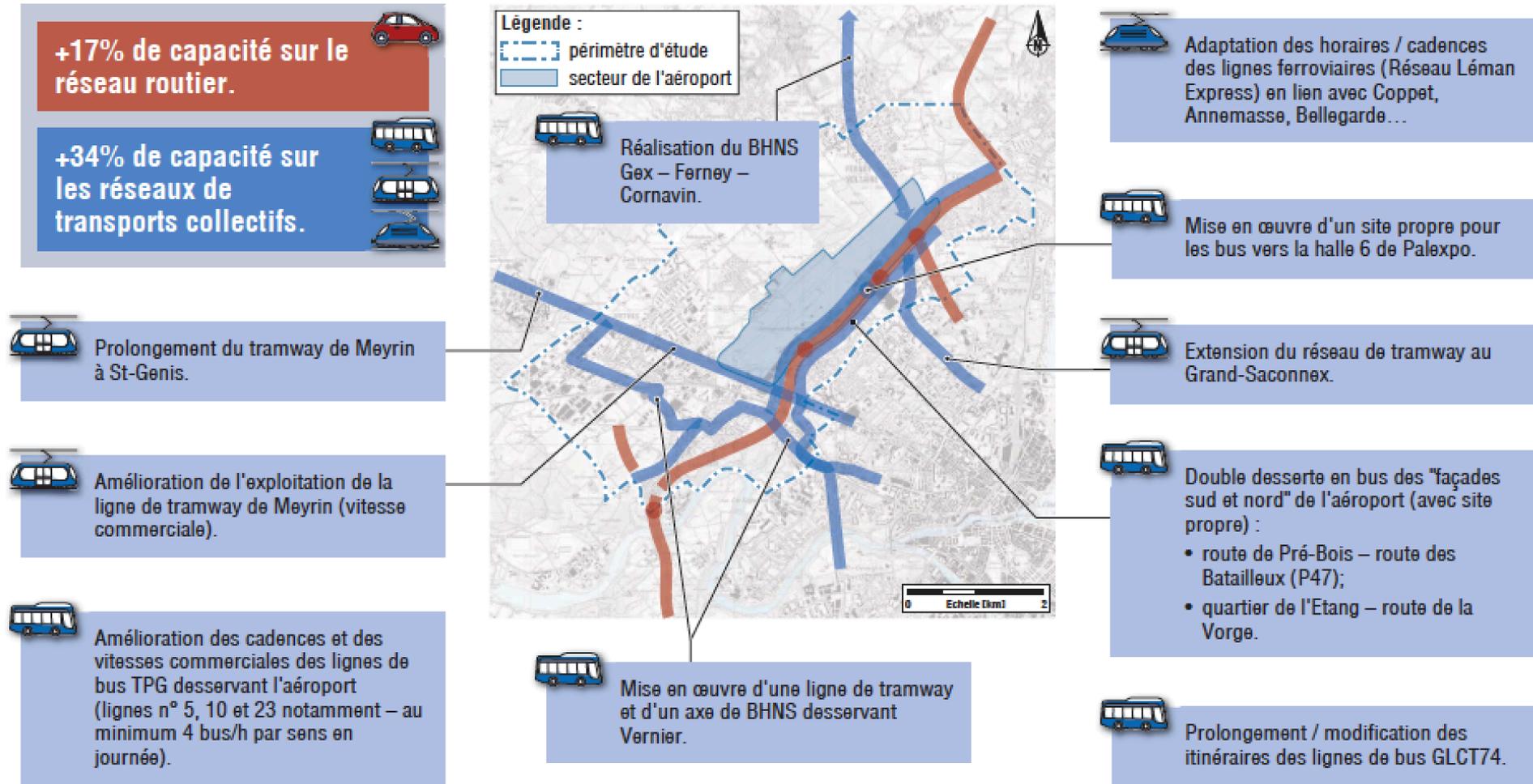


Figure n°4.2

Mesures structurantes envisagées à l'horizon 2030 en matière de transport (non exhaustif) (2/2)

+17% de capacité sur le réseau routier.



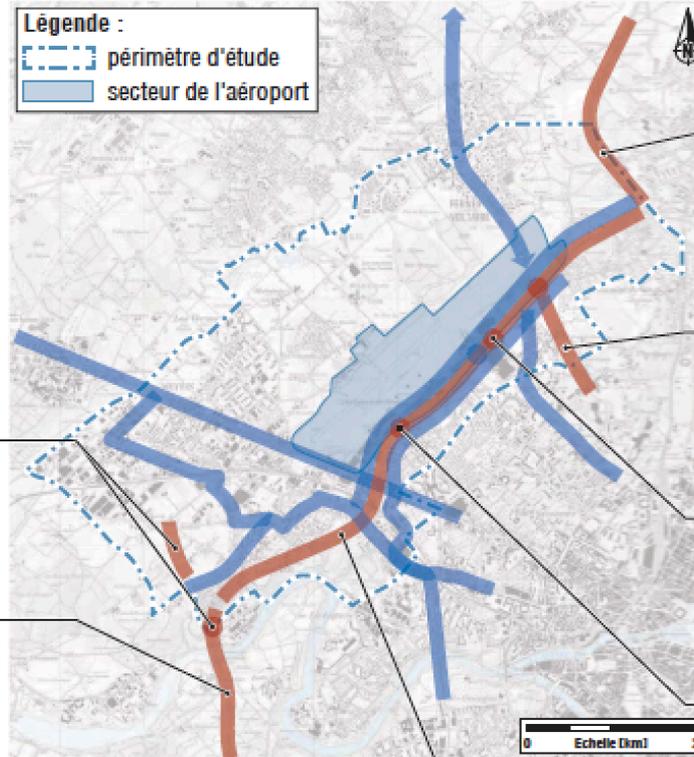
+34% de capacité sur les réseaux de transports collectifs.



A1 – création de la demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada et de la route de Montfleury.

A1 – ajout d'une voie de circulation dans chaque sens entre Vernier et Perly (pour partie au-delà de 2030).

Légende :
 périmètre d'étude
 secteur de l'aéroport



A1 – ajout d'une voie de circulation dans chaque sens entre Nyon et Le Vengeron (pour partie au-delà de 2030).

Réalisation de la route des Nations et réaménagement de la jonction du Grand-Saconnex.

A1 – Adaptation des entrées / sortie de l'autoroute dans le secteur de Palexpo.

Nouvel accès à l'autoroute depuis Louis-Casaï.

A1 – ajout d'une voie de circulation dans chaque sens dans le secteur aéroportuaire (y compris au niveau des tunnels de Vernier).

■ Fréquentation des transports collectifs et sollicitation du réseau routier à l'horizon 2030 (période de pointe du soir)

Figure n°4.3



• Surcharge de plusieurs lignes de transports publics :

- tramway Cornavin – Meyrin – CERN;
- bus BHNS Genève – Ferney;
- trains CFF depuis la gare de Genève-Cornavin en direction du canton de Vaud.

- Pas de saturation des bus / trains aux abords immédiats de l'aéroport.

+60% à +120%
de fréquentation des réseaux
de transports collectifs



• Saturation des axes suivants :

- **autoroute A1**, en particulier en direction de Versoix et de Perly;
- **route de Ferney (douane) et route de Vernier**;
- quais du centre-ville ainsi que plusieurs ponts sur le Rhône;
- route Suisse.

- Peu de congestion aux abords immédiats de l'aéroport.

+30% à +50%
de fréquentation du réseau
routier



source : Citec – Scénario B "réaliste" – HPS 2030
(17h00-18h00)

Conclusions du DETEC sur le protocole de coordination

Vision coordonnée des partenaires pour l'horizon 2030 **sauf pour la thématique du bruit :**

- Canton de Genève soutient **un scénario de développement de l'exposition au bruit différent** du scénario initialement discuté (plafonnement entre 22h00 et 24h00).
- **OFAC** considère que ce scénario **impacterait directement le modèle économique des principales compagnies aériennes** et que le plafonnement **mettrait en péril les possibilités de développer des vols long-courriers.**
- **DETEC** considère que le **scénario initial offre une meilleure marge de manœuvre** sur le long terme. Il propose **l'application de l'article 31a de l'OPB** (aucune opération entre 24h et 6h) qui permettrait de concilier le développement de l'AIG et la crise du logement.

Conclusions du DETEC

Aujourd'hui :

- Une **divergence entre le DETEC et le Canton de Genève** subsiste, sur **l'exposition au bruit à l'horizon 2030**

Demain : procédure d'adoption de la fiche PSIA (début 2017)

- Phase **d'information / participation de la population**
- Phase **de consultation des Cantons de Genève et Vaud + France**
- **Evaluation de l'ensemble des prises de position** reçues par l'OFAC
- Le **DETEC statuera en vue de proposer la fiche PSIA** au Conseil fédéral

Après-demain : application de la fiche PSIA

- Nouveau **bruit admissible fixé - cadastre du bruit adapté**
- Modification **du Plan directeur cantonal**
- Modification de **diverses planifications inférieures** impactées