

Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Fiche d'objet Aéroport de Genève

Consultation des autorités

2 février 2018

Plan

- Rappel de la procédure
- Résumé des décisions
- Proposition de préavis

RAPPEL DE LA PROCEDURE

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

Processus de coordination PSIA

(Confédération, cantons de Genève et de Vaud, exploitant de l'aéroport, Skyguide)

Protocole de coordination

du 12.07.2016

Établissement de la fiche du PSIA

Projet de fiche de l'installation

1^{ère} consultation des offices fédéraux (COT)

Consultation des autorités suisses et françaises, information / participation de la population suisse et française
22.11.2017 - 08.01.2018

2^e consultation des offices fédéraux

Adoption par le Conseil fédéral
prévue au 2^e semestre 2018

Fiche du PSIA relative
à l'aéroport de Genève

Fixe développement de l'aéroport de Genève

Horizon temporel : 2030

Publication du projet de fiche PSIA :
15 novembre 2017

Information/participation de la population :
22 novembre 2017 - 8 janvier 2018

Consultation des autorités :
22 novembre 2017 - 16 mars 2018

PSIA – Acteurs

Partenaires

Afin de mener à bien ce processus, des représentants de la Confédération, du Canton de Genève et de l'aéroport de Genève ont travaillé ensemble. Le Canton de Vaud et Skyguide ont participé ponctuellement aux discussions lorsque les thèmes abordés les concernaient directement. Enfin, les communes touchées par le développement de l'aéroport ont été informées de l'avancement du projet par le Canton de Genève ; le Canton de Vaud et la France ont été informés par l'OFAC.

PSIA – Sommaire

Situation initiale

- Informations générales et données techniques
- Rôle et fonction de l'installation
- Collaboration avec la France
- Etat de la coordination

Décisions

- 1 Rôle et fonction de l'installation
- 2 Conditions générales de l'exploitation
- 3 Exposition au bruit
- 4 Documentation de l'exposition au bruit
- 5 Aire de limitation d'obstacles
- 6 Périmètre d'aérodrome
- 7 Protection de la nature et du paysage
- 8 Protection des eaux
- 9 Accessibilité terrestre de l'aéroport
- 10 Protection de l'air

Explications

- 1 Rôle et fonction de l'installation
- 2 Conditions générales de l'exploitation
- 3 Exposition au bruit
- 4 Documentation de l'exposition au bruit
- 5 Aire de limitation d'obstacles
- 6 Périmètre d'aérodrome
- 7 Protection de la nature et du paysage
- 8 Protection des eaux
- 9 Accessibilité terrestre de l'aéroport
- 10 Protection de l'air
- 11 Caractère contraignant de la présente fiche

Cartes par installation

- 1 Territoire exposé au bruit (VP DS II)
(Valeur de planification degré de sensibilité II, enveloppante)
 - 2 Aire de limitation d'obstacles
 - 3 Périmètre d'aérodrome
- Légende des cartes par installation
Explication des termes utilisés

Coordination réglée (CR)

Coordination en cours (CC)

Information préalable (IP)

RÉSUMÉ DES DÉCISIONS

1. Rôle et fonction de l'installation (CR)

Aéroport national

→ « doit pouvoir se développer de manière à **répondre à la demande** du trafic aérien dans le respect des principes du développement durable »

	2009	2016	2030
Mouvements annuels	172 671	189 840	236 000
Passagers	11 millions	16.5 millions	25 millions



Pronostics retenus

1. Rôle et fonction de l'installation (CR)

Aéroport national



« voué avant tout au **trafic aérien européen** et aux **vols intercontinentaux** répondant à **la nécessité régionale.** »

Priorité des vols long-courriers

car importants pour les entreprises et les organisations internationales.

2. Conditions générales de l'exploitation (CR)

Pour répondre à la demande :
Objectif d'atteindre **47 mouvements à l'heure**

Aujourd'hui : 40 mouvements à l'heure

2. Conditions générales de l'exploitation (CR)

Poursuite du
cadre actuel d'exploitation



Malgré procédures **CRINEN**

Règlement d'exploitation approuvé le 31 mai 2001

Recours par les associations et communes

Approbation du règlement par la CRINEN

sous réserve d'une adaptation des mouvements nocturnes et d'une réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère

Suspension de ces procédures par l'OFAC (18 septembre 2012)
dans l'attente de l'adoption de la fiche PSIA

2. Conditions générales de l'exploitation (CR)

Poursuite du
cadre actuel d'exploitation



Maintien des heures
d'exploitation permet
d'augmenter le bruit nocturne

(cf. chapitres 3 et 4)

Heures d'exploitation
selon l'art. 39 ss OSIA

Décollages entre 6h et 23h59
avec 30 minutes de retard autorisés

Atterrissages entre 5h et 23h59
avec 30 minutes de retard autorisés

2. Conditions générales de l'exploitation (CR)

- Extension de horaires d'exploitation de l'aire Nord de 22h00 à 24h00.
- Nouveaux vols long-courriers planifiés durant la tranche horaire 22h00 – 24h00 devront être exploités par les avions les plus performants au niveau acoustique (sera intégré dans le règlement d'exploitation).
- Mise en place de mesures afin de diminuer les retards des vols planifiés avant 22h00, mais décollant après 22h00.

« Les mesures techniques et opérationnelles sont mises en œuvre si tant est qu'elles soient économiquement supportables »

3. Exposition au bruit

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

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

→ **Simple moyenne**

3. Exposition au bruit

Définition des courbes de bruit :

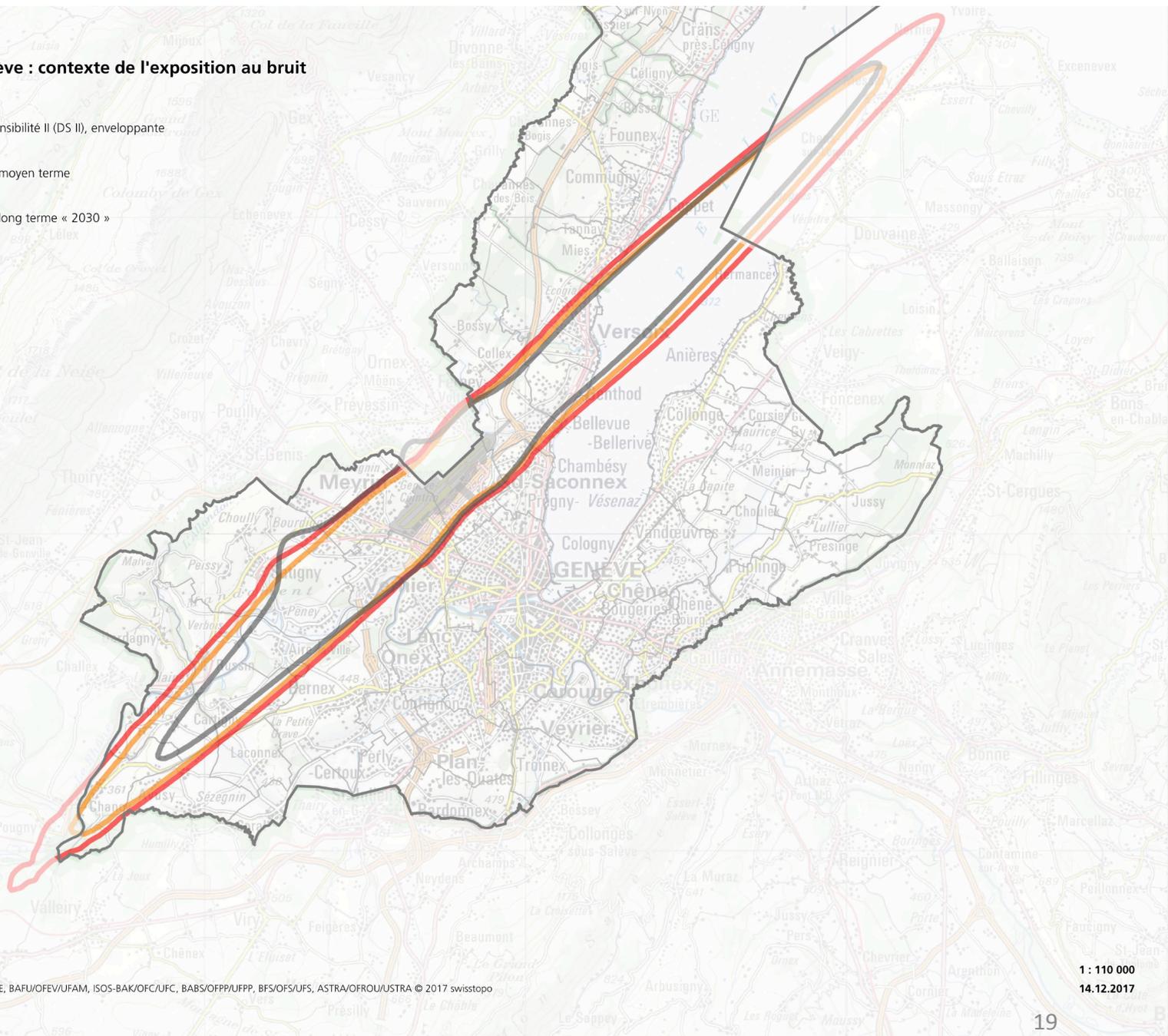
	Courbe moyen terme	Courbe long terme « 2030 »	Delta
Mouvements annuels	199 000	236 000	+ 37 000
grands avions pendant les heures du jour	168 200	205 900	+ 37 500
petits avions pendant les heures du jour	19 200	18 500	- 700
mouvements entre 22h et 23h	7 600	8 300	+ 700
mouvements entre 23 et 24h	3 800	3 300	- 500
mouvements entre 5h et 6h	0	0	0

Aéroport national de Genève : contexte de l'exposition au bruit

Territoire exposé au bruit (VP DS II)

Valeur de planification (VP), degré de sensibilité II (DS II), enveloppante

-  Courbe de bruit PSIA à moyen terme
-  Courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 »
-  Cadastre de bruit 2009

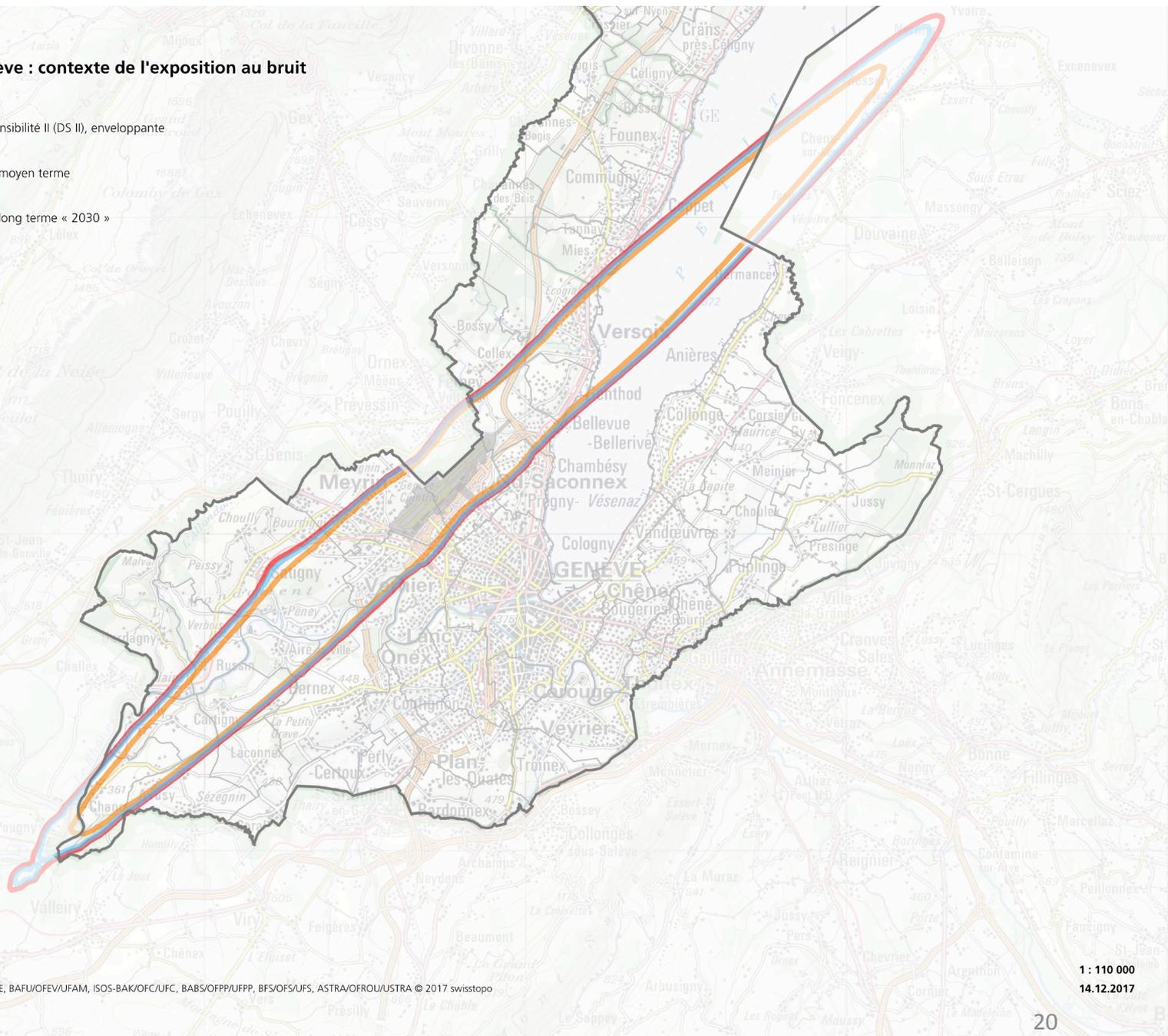


Aéroport national de Genève : contexte de l'exposition au bruit

Territoire exposé au bruit (VP DS II)

Valeur de planification (VP), degré de sensibilité II (DS II), enveloppante

-  Courbe de bruit PSIA à moyen terme
-  Courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 »
-  Courbe de bruit 2016

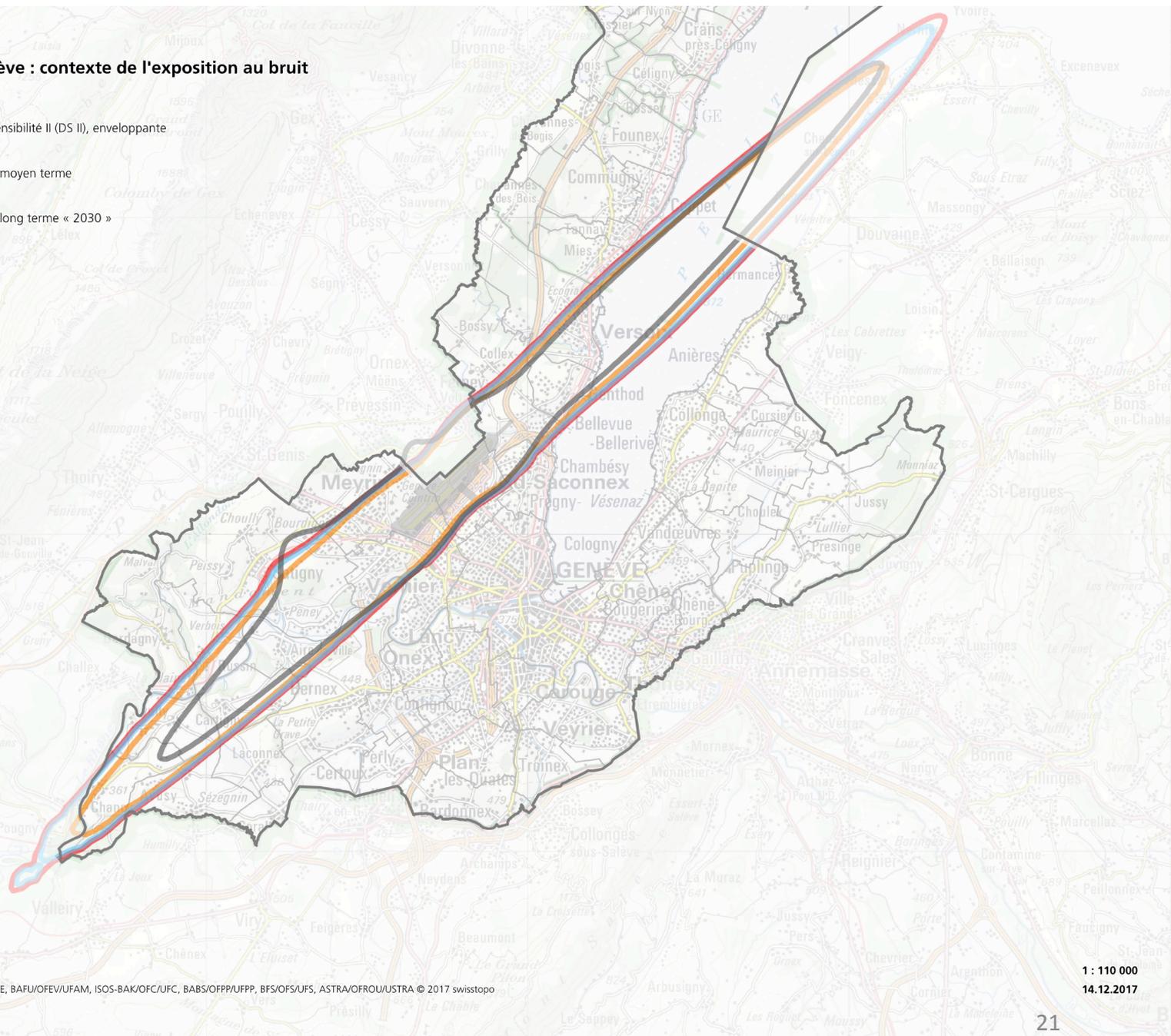


Aéroport national de Genève : contexte de l'exposition au bruit

Territoire exposé au bruit (VP DS II)

Valeur de planification (VP), degré de sensibilité II (DS II), enveloppante

-  Courbe de bruit PSIA à moyen terme
-  Courbe de bruit PSIA à long terme « 2030 »
-  Cadastre de bruit 2009
-  Courbe de bruit 2016



3. Exposition au bruit (CR)

« Ainsi, après une **courte période d'augmentation de l'exposition au bruit** qui atteindra le maximal défini par la courbe de bruit à moyen terme, s'en suivra **une phase de stabilisation** de plusieurs années suite à laquelle il est attendu que **l'exposition au bruit commence à diminuer** pour s'orienter vers la courbe de bruit à long terme « 2030 »... »

3. Exposition au bruit

La courbe 2030 table sur **plus de mouvements**, mais **moins de bruit** grâce à :

- Un **renouvellement de la flotte** *mais limite des progrès technologiques*
- Une **diminution des retards** des vols planifiés avant 22h00, mais décollant après 22h00 *mais pas de mesures proposées*
- **Trois nouveaux vols long-courriers entre 22h et 24h**, mais liaisons assurées uniquement par **des avions les plus performants** au niveau acoustique *mais pas de définition de la performance du niveau acoustique*

3. Exposition au bruit

Dans les faits, une **dégradation de la situation nocturne** :

- Plus de vols de nuit qu'aujourd'hui
- Déplacement de certaines positions réservées à l'aviation générale dans l'aire Nord et extension de son exploitation jusqu'à 24h

Aujourd'hui ouvert jusqu'à 22h

3. Exposition au bruit (CC)

Courbe long terme « 2030 » → Possibilité de se baser dessus pour la planification cantonale

+ 1 600 logements

Sous réserve d'une **preuve de baisse de bruit**

Sur 3 années civiles

Lors du contrôle de la troisième année, l'exposition au bruit devra être plus petite que lors du contrôle de la première.

3. Exposition au bruit (CR)

- **Exposition au bruit**
 - Canton et communes **tiennent compte** du territoire exposé au bruit dans leurs instruments **d'aménagement du territoire**
- **Bruit admissible** (selon 37a OPB)
 - Fixé par une **procédure administrative déterminante**
 - Ne devra **pas dépasser la courbe de bruit moyen terme**
 - Cette exposition admissible est **opposable aux tiers**
- **Cadastre de bruit**
 - **Adapté** en fonction du bruit admissible décidé

4. Documentation de l'exposition au bruit (CR)

« **L'exposition au bruit admissible** approuvé (37a OPB) dans le cadre d'une procédure administrative déterminante doit **en principe être respectée.** »

« **S'il est établi ou anticipé** que les immissions de bruit **dépassent** notablement et durablement (pendant au moins trois ans consécutifs) l'exposition au bruit admissible, l'autorité d'exécution fédérale, après consultation des cantons concernés, ordonne à **l'exploitant de l'aéroport de prendre les mesures nécessaires pour que le cadre légal soit respecté.** »

4. Documentation de l'exposition au bruit (CR)

« Au cas où ces mesures se révéleraient impraticables pour des questions d'ordre technique, opérationnel ou économique, l'exploitant proposera un nouveau bruit admissible (allègements).

→ Absence de réelles contraintes

4. Documentation de l'exposition au bruit (CR)

« **L'exposition sonore** provoquée par le trafic aérien **est à calculer et à analyser** chaque **année par l'exploitant de l'aéroport.** »

→ *Manque de contrôle*

4. Documentation de l'exposition au bruit (CR)

« Les **mécanismes cantonaux** de surveillance de l'exposition au bruit servent à alimenter les débats au niveau cantonal et **ne lient pas la Confédération.** »

→ *Déni démocratique*

Décisions

- 1 Rôle et fonction de l'installation
- 2 Conditions générales de l'exploitation
- 3 Exposition au bruit
- 4 Documentation de l'exposition au bruit
- 5 Aire de limitation d'obstacles
- 6 Périmètre d'aérodrome
- 7 Protection de la nature et du paysage
- 8 Protection des eaux
- 9 Accessibilité terrestre de l'aéroport
- 10 Protection de l'air

9. Accessibilité terrestre de l'aéroport (CR)

« **Confédération, Canton et exploitant coordonnent** les projets et œuvrent chacun dans leur domaine de compétence afin de garantir sur le long terme **une accessibilité** fiable, sûre, confortable et **en capacités suffisantes à l'aéroport.** »

9. Accessibilité terrestre de l'aéroport (CR)

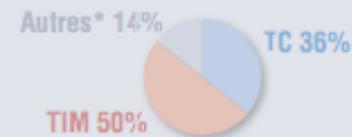
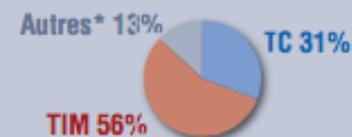
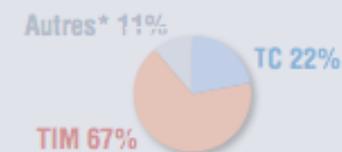
	Actuel	Prévisions
Déplacements/jour	500 000	740 000

← + 2% par an

Prise en compte de trois scénarios contrastés d'évolution des parts modales à l'horizon 2030

- scénario A :**
 - maintien des parts modales actuelles
 - besoins de stationnement supplémentaires pour les voitures = **6'900 places** (+2'100 places pour les employés et +4'800 places pour les passagers)
- scénario B "réaliste" :**
 - croissance limitée à + 20% pour le trafic motorisé
 - besoins de stationnement supplémentaires pour les voitures = **2'800 places** (+800 places pour les employés et +2'000 places pour les passagers)
- scénario C "volontariste" :**
 - aucune croissance admise pour le trafic motorisé
 - besoins de stationnement supplémentaires pour les voitures = **1'000 places** (+150 places pour les employés et +850 places pour les passagers)

Employés



Passagers de l'aéroport



* autres = mobilité douce et co-voiturage

Les besoins de stationnement supplémentaires intègrent également l'offre liée aux agences de location de véhicules, au co-voiturage...

→ **Manque d'ambition**

9. Accessibilité terrestre de l'aéroport

> ENGAGEMENTS SUR DES OBJECTIFS DE PARTS MODALES

	2016			2030		
	Passagers	Employés	Canton (mob 2030)	Passagers	Employés	Secteur (mob 2030)
Transport individuel	58%	66%	60%	42%	56%	53%
Transport public	47%	25%	17%	58%	32%	27%
MD et covoiturage	0%	9%	23%	0%	12%	20%

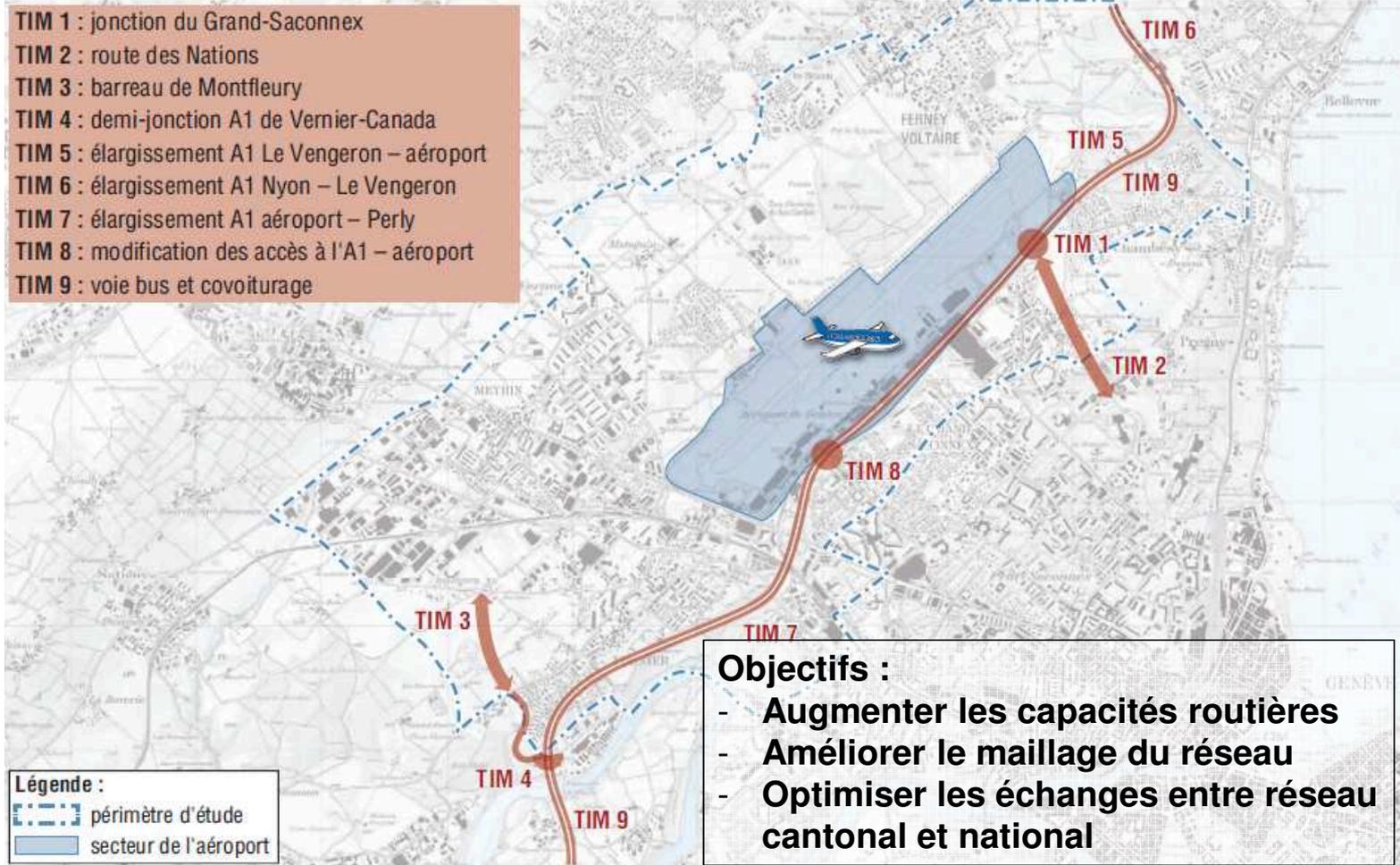
> ENGAGEMENT À LIMITER L'EXTENSION DES PARKINGS

- Accord sur le nombre de places supplémentaires pouvant être construites : entre 2'200 et 2'800
- Accord conditionnés aux réalisations d'offres et d'infrastructures de transport.

9. Accessibilité terrestre de l'aéroport (CR)

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

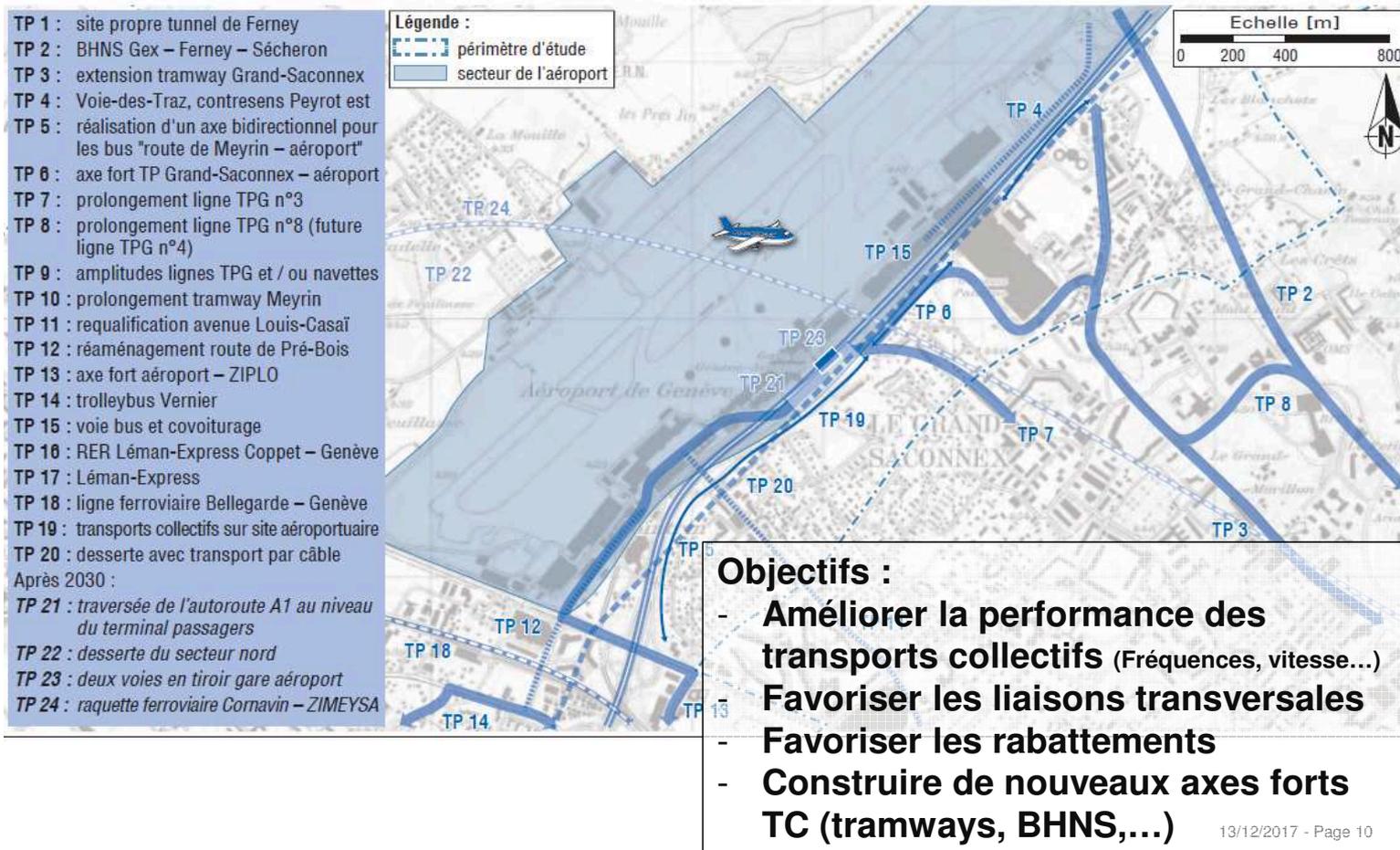
> 9 MESURES : ENVIRON 2'520 MCHF HT



9. Accessibilité terrestre de l'aéroport (CR)

TRANSPORTS COLLECTIFS

> 24 MESURES : ENVIRON 2'680 MCHF HT



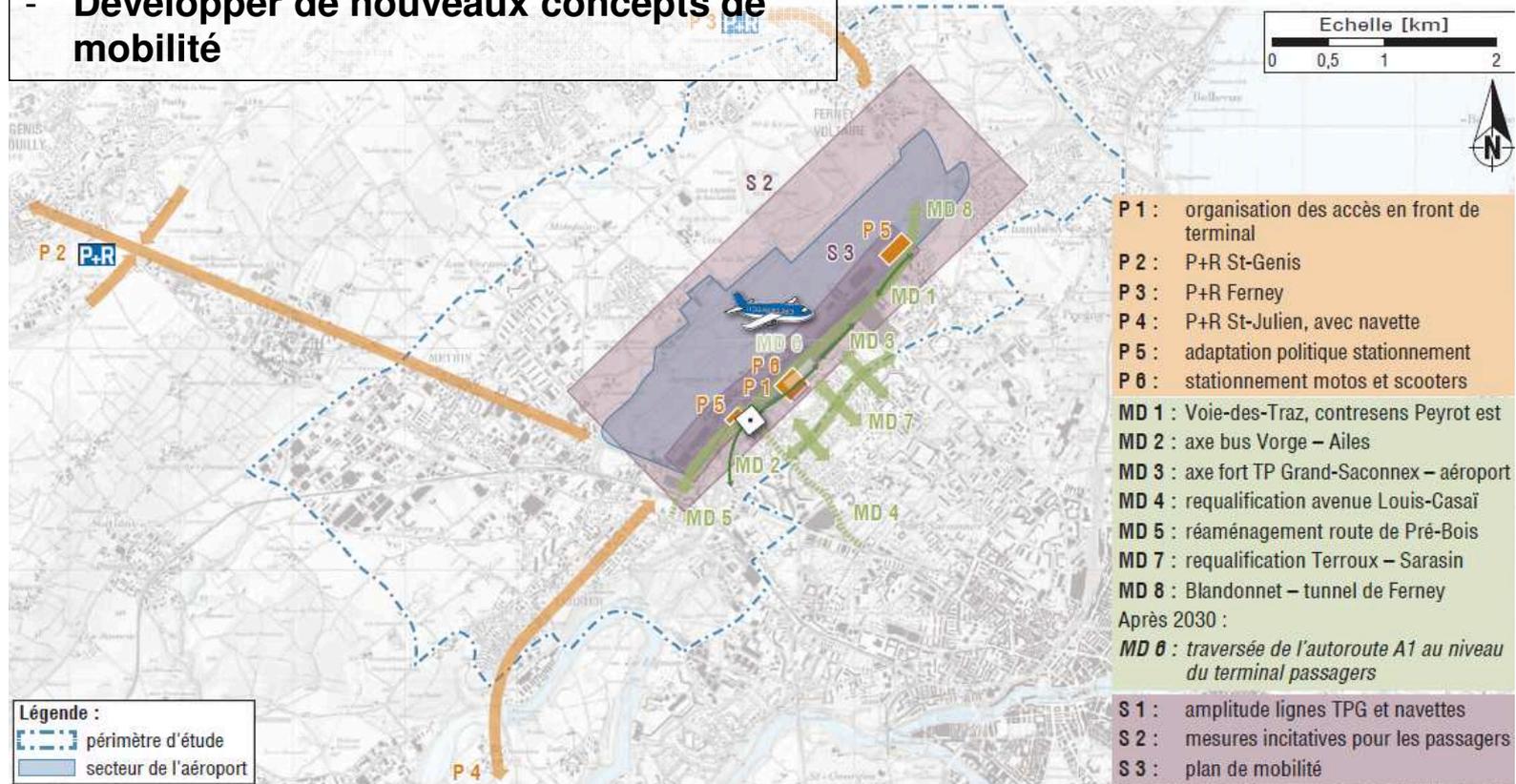
13/12/2017 - Page 10

9. Accessibilité terrestre de l'aéroport (CR)

MOBILITÉ DOUCE, PARKINGS, SERVICES

Objectifs :

- Favoriser le report modal
- Inciter à l'usage de la mobilité douce
- Développer de nouveaux concepts de mobilité



9. Accessibilité terrestre de l'aéroport (CR)

« **La desserte des nouveaux développements urbains** dans le secteur de l'aéroport devra être coordonnée et en cohérence avec les mesures prévues pour l'accessibilité de l'aéroport, **afin de ne pas péjorer l'accessibilité du secteur.** »

10. Protection de l'air (CR)

Malgré **les objectifs de la Confédération et du canton** en matière de **réduction des émissions de gaz à effet de serre** :

« **Une pollution de l'air excessive**, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, **doit être tolérée à moyen terme** dans le périmètre de l'aéroport et des zones voisines. »

« **A long terme**, il y a lieu de **veiller à ce que les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air puissent être respectées** moyennant l'application d'un plan de mesures de l'aéroport respectivement du canton. »

10. Protection de l'air (CR)

Augmentation des valeurs d'émission
des oxydes d'azote entre 2020 et 2030

Contribution relative de l'aéroport
par rapport aux émissions cantonales de NO₂ :

2012 : 24% **2030 : 40%**

Efforts faits sur le tarmac,
mais **rien sur le mouvement des avions**

Pas de mention du climat

Absence de la prise en compte de la santé

*Malgré la demande des communes de prendre en compte
l'EIS cofinancée par l'Etat et l'ATCR*

SYNTHESE

Considérations générales

- Procédure de consultation uniquement sur **le mécanisme général**
- **Les répercussions concrètes sur le terrain ne sont pas connues** (cartes avec les courbes de bruit par tranche horaire non disponibles)
- Primat des **objectifs économiques** : « répondre à la demande »

Bruit

- **Courbes de bruit** moyen et long terme **constituent une détérioration** par rapport à la situation de 2016
- **Aggravation de la situation nocturne**
 - **Long-courriers supplémentaires** durant la **période nocturne (22h00 – 23h00)**
 - Déplacement de **positions réservées** à l'aviation générale **dans l'aire Nord et extension de l'exploitation jusqu'à minuit**
- Calcul biaisé car uniquement prise en compte du **bruit moyen**

Bruit

- Manque de **contraintes**
- **Amélioration technologique** ne peut pas tout résoudre
- **Auto-évaluation** de l'aéroport
- Déni des **considérations cantonales**

Mobilité

- Choix du scénario réaliste : **manque d'ambition**
- **Saturation des réseaux**, au détriment de la **santé des populations** riveraines et de **l'attractivité des territoires**
- Ce n'est pas aux autres projets de **s'adapter au développement de l'aéroport** (*croissance de 23'300 habitants et 45'400 emplois entre 2010 et 2030*)

Climat

- La croissance du nombre de vols **anéantit les efforts faits par le canton et les communes**
- Pas de volonté **de limiter le nombre de vols**
- **Doit faire partie des principes majeurs du PSIA**

Santé

- Admission **d'une aggravation de la pollution de l'air et sonore**
- **Santé et climat ne sont pas pris en compte** dans la pesée des intérêts
- **Droit de polluer**

PROJET DE PREAVIS

Les communes signataires du présent courrier **préavisent négativement** le projet de fiche PSIA et demandent expressément à la Confédération, au canton de Genève et à l'aéroport de reprendre leurs travaux pour mieux prendre en compte les demandes émanant des collectivités et de la société civile en vue d'un développement plus équilibré de l'aéroport de Genève.

En effet, nous considérons que le projet de fiche PSIA soumis à consultation publique:

- ne **respecte pas le processus démocratique** en ne mettant pas à disposition les courbes de bruit par tranche horaire durant la période de consultation publique, ce qui ne permet pas de juger des effets concrets des dispositifs proposés ;

- ne respecte pas les **objectifs et principes** contraignants figurant dans **les constitutions fédérale et cantonale**, ainsi que dans diverses **lois, ordonnances et règlements** relatifs à **la protection de l'environnement et de la santé des populations** ;

- ne respecte pas **les engagements** pris par la **Confédération** et le **canton de Genève** en matière de **réduction des gaz à effet de serre** ;

- contribue globalement à **aggraver la pollution atmosphérique et sonore** sur les territoires riverains de l'aéroport ;

- **sous-estime les impacts territoriaux** générés par la courbe plafond, notamment sur les projets de développement portés par le canton et les communes ;

- porte **une grave atteinte** à la tranquillité des riverains pendant la **période nocturne**, la plus sensible du point de vue de la santé;

- ne détermine pas **de mesures concrètes et contraignantes** pour atteindre les valeurs de **la courbe de bruit « 2030 »** qui reste ainsi un **vœu pieu** n'engageant ni les autorités, ni l'exploitant ;

- devrait assurer une **pesée d'intérêts** entre différentes politiques publiques, ce qu'elle ne fait pas, car les thématiques relatives au **climat** et à la **santé** en sont absentes ;

- se contente de proposer une mise à niveau des **infrastructures de mobilité**, **sans** inscrire ces investissements dans **une réelle stratégie** visant à apporter des solutions durables aux problèmes de congestion des réseaux de mobilité ;

- **ignore les implications et les conséquences foncières** des courbes de bruit.