

## **Extraits du Protocole de coordination (PSIA)**

« Les entreprises de transport aérien planifient avec grande retenue les vols durant la période nocturne. »

« Dans le cadre de la procédure CRINEN I relative à l'examen de la faisabilité d'une réduction des horaires nocturnes de l'AIG, suspendue par décision de l'OFAC le 18 septembre 2012 dans l'attente de l'adoption de la fiche PSIA par le Conseil fédéral, le Canton de Genève a été appelé à se prononcer. A cet égard, il se positionne positivement sur le maintien des heures d'exploitation actuelles de l'AIG. »

« Afin de définir le cadre de développement de l'aéroport à l'horizon 2030, des pronostics de trafic fondés sur la demande ont été réalisés. Les pronostics retenus par les partenaires à la coordination pré-voient 235'000 mouvements annuels à l'horizon 2030 dont 190'000 mouvements du trafic de ligne et charter et 45'000 mouvements de l'aviation générale, ainsi que 25 millions de passagers.

Cette demande pourra être accommodée avec la piste existante. Afin de répondre à la demande lors des heures de pointe, il est envisagé d'augmenter la capacité déclarée de la piste. Ainsi, **à l'horizon 2030, les experts de l'AIG et de Skyguide évaluent la capacité déclarée de la piste à 47 mouvements (en planification horaire) par heure** (aviation commerciale et aviation générale). »

« Au niveau de l'impact des courbes de bruit à l'horizon 2030 sur l'aménagement du territoire, le Canton de Genève constate que l'augmentation du bruit prévisible à l'horizon 2030 entraînera un allongement des courbes enveloppantes sur un axe NE-SW de même qu'une légère extension sur la façade sud de l'aéroport. Ce développement aura un impact significatif sur plusieurs potentiels de logements identifiés par le plan directeur cantonal (PDCn 2030) et influencera la pratique en matière de police des constructions. **Le Canton de Genève soutient par conséquent un autre scénario, réduisant l'impact territorial en plafonnant le volume de bruit sur la période 22h-24h.** Conformément au programme de législature 2014-2018 du Conseil d'Etat genevois, **les impacts générés par l'augmentation de l'exposition au bruit devront faire l'objet de compensations sur le plan de l'aménagement.** La nature et les modalités d'application des compensations envisagées seront définies en marge du processus de coordination. Cette question des compensations n'est pas liée à la fiche PSIA et sera réglée au niveau cantonal. »

« Au niveau des infrastructures prévues pour le roulage et le stationnement des aéronefs, les projets à l'horizon 2030 sont les suivants :

- une nouvelle sortie rapide pour l'aire Sud en piste 05 ;
- une nouvelle sortie rapide pour l'aire Nord piste 05 ;
- deux nouvelles sorties rapides pour l'aire Nord piste 23 ;
- des voies multiples (multiple line-up) pour l'alignement des avions aux seuils de piste 05 (seuil décalé) et 23 ;
- **une voie de circulation au nord qui mène au seuil 05 ;**
- 33 positions supplémentaires pour les avions de ligne et charter au sud de la plateforme ;
- **le remplacement des positions pour l'aviation générale au sud par de nouvelles positions au nord. »**

« Concernant les installations dédiées à l'accueil des passagers, les projets suivants sont prévus à l'horizon 2030 :

- **la construction d'un pavillon VIP sur l'aire Nord ;**
- la rénovation et l'augmentation de la capacité des satellites 20, 30 et 40 ;
- l'éventuelle construction de nouveaux satellites à l'ouest du satellite 20 ;
- le prolongement de la partie ouest du Terminal T1 (« aile Ouest ») ;
- **l'étendue de la zone d'enregistrement perpendiculairement à l'axe du Terminal T1 existant, au-dessus de l'autoroute, couplée au développement d'un pôle d'activité, le tout intégré au tissu urbain de la façade sud de l'aéroport (projet « Cointrin Vision ») ;**
- un ou plusieurs nouveaux TRIBAG sur l'aire Sud ;
- projets hôteliers et/ou commerciaux à l'étude au sud-ouest. »

« Lors de la dernière séance d'information auprès des communes en décembre 2015, le Conseil d'Etat du Canton de Genève a exposé son scénario de développement de l'aéroport aux communes concernées dans l'objectif de répondre aux préoccupations liées à l'augmentation des nuisances sonores et à la diminution des

potentiels de logements. Concrètement, ce scénario propose de plafonner le volume de bruit généré durant les heures de nuit (22 heures – minuit) au niveau projeté en 2020 »

« L'OFAC a effectué une analyse technique du scénario proposé par le Canton de Genève. Les résultats de cette analyse montrent que ce scénario table sur un renouvellement de la flotte jugé trop optimiste et impacte directement le modèle économique des principales compagnies aériennes qui opèrent à Genève. **Il appert également que le plafonnement de l'exposition au bruit pour les heures de la nuit (22 heures – minuit) mettrait en péril les possibilités pour développer des vols long-courriers dont les départs depuis l'Europe se** »  
« Selon le DETEC, le scénario de développement de l'exposition au bruit tel que présenté dans le cadre du processus de coordination, **à savoir sans nouvelle restriction**, offre notamment sur le long-terme une meilleure marge de manoeuvre afin de répondre au développement spécifique de l'aéroport de Genève dans le contexte de la Genève Internationale. En tant qu'aéroport national, l'aéroport de Genève fait partie de l'infrastructure de base de la Suisse et du système global de transport. **A ce titre, et selon le Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016**, il doit pouvoir répondre à la demande du marché s'agissant des liaisons aériennes. »

« Ainsi, **il subsiste actuellement une divergence entre le DETEC et le Canton de Genève** concernant l'exposition au bruit à l'horizon 2030. »

« Concernant plus spécifiquement le rôle, le but et la fonction de l'aéroport de Genève, il ressort du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique du 18 octobre 2000 (III B1-B7-2 et III B1-B7-3) les points suivants.

L'aéroport de Genève appartient au réseau des aéroports nationaux, au même titre que Bâle-Mulhouse et Zürich. Il constitue ainsi un élément central de l'infrastructure aéronautique suisse et du système de transport national et international et doit contribuer à relier la Suisse au réseau de transport aérien international. Il représente **une plateforme aéroportuaire (hub) nationale du trafic aérien international** et fait partie du système de transport global.

Plus précisément, il doit remplir sa fonction régionale axée sur les vols intercontinentaux nécessaires à l'échelon régional et sur le trafic aérien européen et se développer en conséquence. »

« Il est envisagé à moyen terme d'aménager et **d'étendre l'exploitation de l'aire Nord jusqu'à minuit**, conformément aux heures d'ouverture de l'aéroport. Cet aménagement sera dûment considéré dans le cadre de la procédure déterminante, eu égard à tous les aspects de la question (économique, environnemental et social). »

### A3.5

#### ARGUMENTAIRE QUALITATIF

L'AIG souligne les particularités de la plateforme aéroportuaire genevoise. Il relève que presque la totalité des passagers aériens de Genève sont des passagers qui habitent dans la région franco-valdo-genevoise, y travaillent ou s'y rendent. La proportion de voyageurs en correspondance est de seulement 4%. Cette réalité résulte du fait qu'aucune compagnie de ligne n'opère un réseau de correspondance à Genève. **L'aéroport de Genève n'est donc pas une plateforme d'échange (« hub »)**. Le trafic aérien à Genève peut être qualifié de trafic « de point à point ».

Par conséquent, à la différence d'un aéroport qui joue plutôt le rôle de plateforme de correspondance (« hub »), le trafic de l'aéroport de Genève est réparti toute la journée et non par « vagues ». Effectivement, un « hub » est caractérisé par un flux d'avions qui atterrissent sur la plateforme de correspondance 1h30 à 2h avant le départ des long-courriers et qui décollent 1h30 à 2h après l'arrivée des vols long-courriers.

A Genève, le matin, les vols d'apport vers les plateformes d'échange (« hub ») doivent donc rejoindre celles-ci à temps pour permettre aux passagers en correspondance d'embarquer sur les vols long-courriers. Dans l'autre sens, le soir, les compagnies aériennes assurent le transport de passagers à destination de Genève depuis les plateformes d'échange. Ainsi, à Genève, une grande partie des vols du soir et du matin tôt assurent une liaison avec des plateformes d'échange ou des centres d'affaires. C'est également dans cette perspective que les derniers vols du soir font escale à Genève durant la nuit, afin d'assurer la desserte des plateformes d'échange à temps le lendemain matin.

Par ailleurs, la région genevoise offre un marché spécifique à l'aéroport puisque le nombre de passagers qui voyagent pour des raisons professionnelles à Genève est estimé à 40% environ. Ces voyageurs demandent de pouvoir faire l'aller et le retour dans la même journée.

#### A1.4

Concernant plus spécifiquement le rôle, le but et la fonction de l'aéroport de Genève, il ressort du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique du 18 octobre 2000 (III B1-B7-2 et III B1-B7-3) les points suivants.

L'aéroport de Genève appartient au réseau des aéroports nationaux, au même titre que Bâle-Mulhouse et Zürich. Il constitue ainsi un élément central de l'infrastructure aéronautique suisse et du système de transport national et international et doit contribuer à relier la Suisse au réseau de transport aérien international. **Il représente une plateforme aéroportuaire (hub) nationale du trafic aérien international et fait partie du système de transport global.**

Plus précisément, il doit remplir sa fonction régionale axée sur les vols intercontinentaux nécessaires à l'échelon régional et sur le trafic aérien européen et se développer en conséquence.