



Processus de coordination du Plan sectoriel de
l'infrastructure aéronautique (PSIA)

Aéroport de Genève

Protocole de coordination

Sommaire

Résumé	3
Partie I Informations générales	11
1. Introduction	12
2. Cadre juridique en matière d'aménagement du territoire	13
3. Processus d'élaboration de la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève.....	14
3.1 Première phase : élaboration du protocole de coordination PSIA	15
3.2 Deuxième phase : procédure d'adoption de la fiche PSIA	16
4. Eléments déterminés dans la fiche PSIA	17
5. Conclusions du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) sur le protocole de coordination.....	18
6. Suite de la procédure : établissement de la fiche PSIA et coordination avec le Plan directeur cantonal du Canton de Genève (PDCn).....	20
Partie II Protocole de coordination PSIA	21
1. Bloc A.....	22
1.1 Thématique A1. <i>Rôle, but et fonction de l'installation</i>	23
1.2 Thématique A2. <i>Exploitation</i>	30
1.3 Thématique A3. <i>Rôle économique et social</i>	39
2. Bloc B.....	53
2.1 Thématique B1. <i>Prestations de trafic</i>	54
2.2 Thématique B2. <i>Exposition au bruit</i>	59
2.3 Thématique B3. <i>Utilisation du sol</i>	66
2.4 Thématique B4. <i>Protection de l'air et climat</i>	71
3. Bloc C	86
3.1 Thématique C1. <i>Infrastructure, bâtiments</i>	87
3.2 Thématique C2. <i>Accès routier, raccordement aux transports publics</i>	99
3.3 Thématique C3. <i>Périmètre d'aérodrome</i>	107
3.4 Thématique C4. <i>Détente, tourisme, loisirs</i>	113
3.5 Thématique C5. <i>Limitation d'obstacles</i>	115
3.6 Thématique C6. <i>Prévention des accidents majeurs</i>	118
4. Bloc D	121
4.1 Thématique D1. <i>Protection de la nature et du paysage</i>	122
4.2 Thématique D2. <i>Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines</i>	131
4.3 Thématique D3. <i>Agriculture</i>	138
Glossaire et abréviations	142
Liste des annexes	148

Résumé

Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Le PSIA se compose de deux parties : la partie conceptionnelle, approuvée par le Conseil fédéral en octobre 2000 et qui présente les exigences et objectifs généraux, et la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aérodrome. En effet, une fiche spécifique à chaque aérodrome fixe notamment le cadre en matière de construction et d'exploitation, et ce de manière contraignante pour les autorités.

Le processus d'élaboration d'une fiche PSIA se compose de deux phases distinctes. La première phase correspond au processus de coordination entre autorités concernées ; le résultat de cette coordination est consigné dans un protocole de coordination. La deuxième phase correspond à la procédure d'adoption de la fiche PSIA par le Conseil fédéral.

Dans le cadre de l'élaboration de la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève, la première phase (processus de coordination) a été initiée officiellement le 14 mars 2013. A Genève, ce processus de coordination se fonde sur un partenariat entre les services fédéraux concernés, les services cantonaux compétents et l'exploitant de l'aéroport. Le résultat de cette coordination est consigné dans un protocole de coordination dont ce présent document fait l'objet. Il a été élaboré conjointement par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie du Canton de Genève (DALE) et l'Aéroport International de Genève (AIG). Le protocole de coordination ne représente pas un instrument à caractère juridiquement contraignant. C'est sur la base de ce protocole de coordination que sera élaborée la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève et que le Plan directeur cantonal du Canton de Genève (PDCn) sera adapté. La fiche PSIA est contraignante pour les autorités.

Ce présent document est structuré en deux parties. La première partie « Informations générales » détaille le cadre juridique, le processus d'élaboration de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève, les éléments qui sont déterminés dans la fiche PSIA et sa procédure d'adoption.

La deuxième partie correspond au protocole de coordination à proprement parler. Il contient les résultats des discussions qui ont eu lieu entre les partenaires au processus de coordination pour l'élaboration de la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève. Les études élaborées dans le cadre du processus de coordination figurent en annexe.

Le contenu de chacune des thématiques est résumé ci-dessous.

Thématique A1. Rôle, but et fonction de l'installation

Tel qu'il ressort de la partie générale du PSIA, l'aéroport de Genève appartient au réseau des aéroports nationaux. Il représente ainsi un élément central de l'infrastructure aéronautique suisse et doit pouvoir se développer en conséquence afin de répondre à la demande. Le trafic de ligne constitue la première priorité de l'aéroport de Genève. En tant qu'aéroport national, l'aéroport de Genève doit offrir une infrastructure performante, conforme à la fonction qu'il remplit. Les étapes d'extension requises doivent être engagées en temps utile et optimisées, compte tenu des critères de l'aménagement du territoire et des aspects économiques, écologiques et sociaux.

Thématique A2. Exploitation

L'AIG ne prévoit pas de modification du cadre instauré par le règlement d'exploitation en vigueur (approuvé le 31 mai 2001).

Les entreprises de transport aérien planifient avec grande retenue les vols durant la période nocturne. Pour les décollages (à l'horaire ou retardés) entre 22h00 et 06h00, une redevance additionnelle (additionnelle à la redevance bruit) est perçue par l'AIG (redevance incitative). L'AIG a par ailleurs confirmé qu'il n'entendait pas procéder à des modifications des horaires d'exploitation ni la pratique actuelle relative aux mouvements entre 05h00 et 06h00 du matin.

Au niveau des procédures de vol, et avec l'évolution de la technologie, des optimisations des procédures existantes sont 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.

Thématique A3. Rôle économique et social

Le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016* (ch. 5.2.1) précise que les aéroports nationaux représentent pour la Suisse les plaques tournantes du trafic aérien international. Ils font partie de l'infrastructure de base de la Suisse et du système global de transport. Ils doivent pouvoir répondre à la demande du marché s'agissant des liaisons aériennes. La partie générale du PSIA (principe 6, partie III B-4, adapté le 15 mai 2013) précise que « les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable (...) ». Par ailleurs, l'importance du rôle économique de l'aéroport de Genève est confirmée dans plusieurs études.

L'AIG entend poursuivre les actions entreprises notamment au niveau des opportunités de formation pour les jeunes (places d'apprentissage) et des possibilités d'insertion et réinsertion pour les jeunes et moins jeunes.

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.

Thématique B1. Prestations de trafic

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 prévoient 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).

Thématique 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 et les trajectoires de vol. L'exposition au bruit est représentée par les courbes correspondant aux valeurs limites d'exposition au bruit, pour chaque degré de sensibilité.

Dans le cadre de l'élaboration du protocole de coordination, l'AIG a calculé les courbes d'exposition

au bruit pronostiquées à l'horizon 2030 sur la base des 235'000 mouvements présentés dans la thématique précédente *B1. Prestations de trafic* et d'hypothèses de trafic. Le contrôle, les démarches et les procédures envisagées en cas de dépassement de l'exposition au bruit admissible, compris dans le cadre du bruit fixé dans la fiche PSIA, ont été définis. Compte tenu des impacts environnementaux et territoriaux du scénario initial de réponse à la demande, le Canton de Genève soutient un autre scénario reposant sur le plafonnement du volume de bruit pour les deux premières heures de nuit (22h-24h) au sens de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41).

Thématique *B3. Utilisation du sol*

L'exposition au bruit à l'horizon 2030 retenue dans le protocole de coordination de la thématique *B2. Exposition au bruit* est représentée sur le plan de zones cantonal en vigueur. La figure 1 ci-dessous représente, pour un degré de sensibilité II, les courbes enveloppantes (exposition au bruit pour toutes les tranches horaires) pour les niveaux d'exposition correspondant aux valeurs de planification et d'immissions (annexe 5 OPB).

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 législation 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.

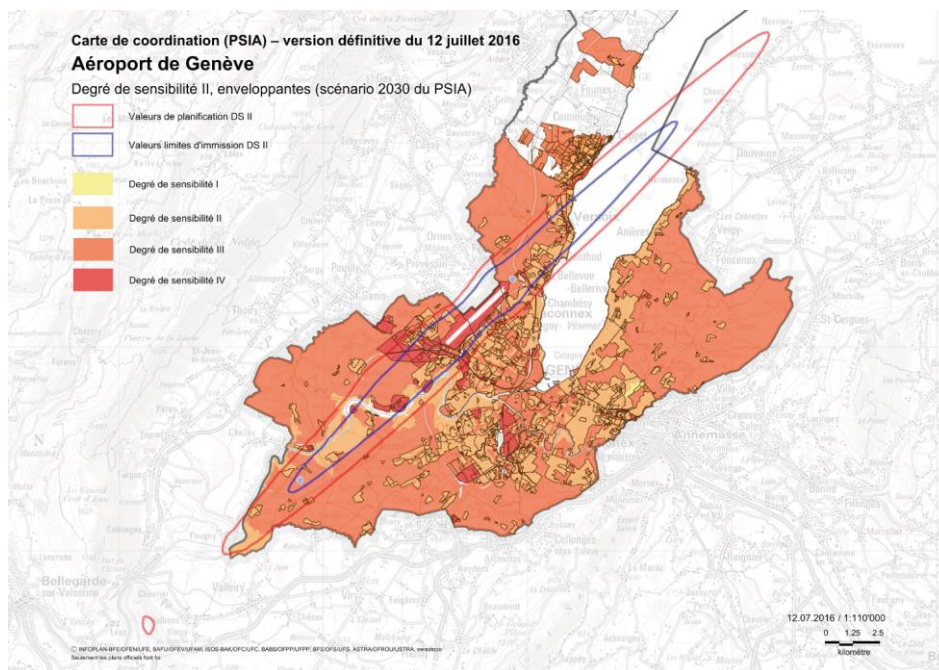


Figure 1 : exposition au bruit à l'horizon 2030 (degré de sensibilité II, enveloppantes)

Thématique B4. Protection de l'air et climat

Dans le cadre du processus, une étude a été réalisée sur l'état futur de la qualité de l'air à l'horizon 2030. Au niveau des oxydes d'azote, les valeurs d'émissions augmenteront entre 2020 et 2030 dans la zone aéroportuaire. L'impact des émissions de l'aéroport en termes d'immissions de NO₂ est particulièrement marqué sur le tarmac. La contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions cantonales de NO_x passe de 24% en 2012 à 40% en 2030. Au niveau des poussières fines (PM10), la contribution de l'aéroport aux émissions totales de PM10 est de l'ordre de 4% en 2014 et passe à 6,6% en 2030.

Les différentes mesures mises en place par l'AIG de même que celles prévues dans le *Plan de mesures OPair 2013-2016*, ainsi que dans les Plans OPair suivants, devront être réalisées et poursuivies.

La question du climat est également traitée dans cette thématique. C'est la Confédération qui est compétente en matière de protection du climat.

Thématique C1. Infrastructure, bâtiments

Le développement prévu des infrastructures à l'horizon 2030 a été discuté et coordonné par les partenaires à la coordination.

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.

Au niveau des installations techniques et de secours, les projets prévus à l'horizon 2030 sont les suivants :

- le déplacement au nord de la caserne du service de secours de l'aéroport (SSA) ;
- la relocalisation au sud et au nord des infrastructures techniques, notamment les équipements techniques pour l'assistance en escale (Ground Service Equipment) ;
- la reconstruction du bâtiment technique existant (vétuste) dans la zone Pré-Bois ;
- le déplacement de la chaufferie au sud du bâtiment ADIC ;
- le bassin de rétention du bassin versant du Vengeron ;

- le bassin de rétention du bassin versant du Nant d'Avanchet.

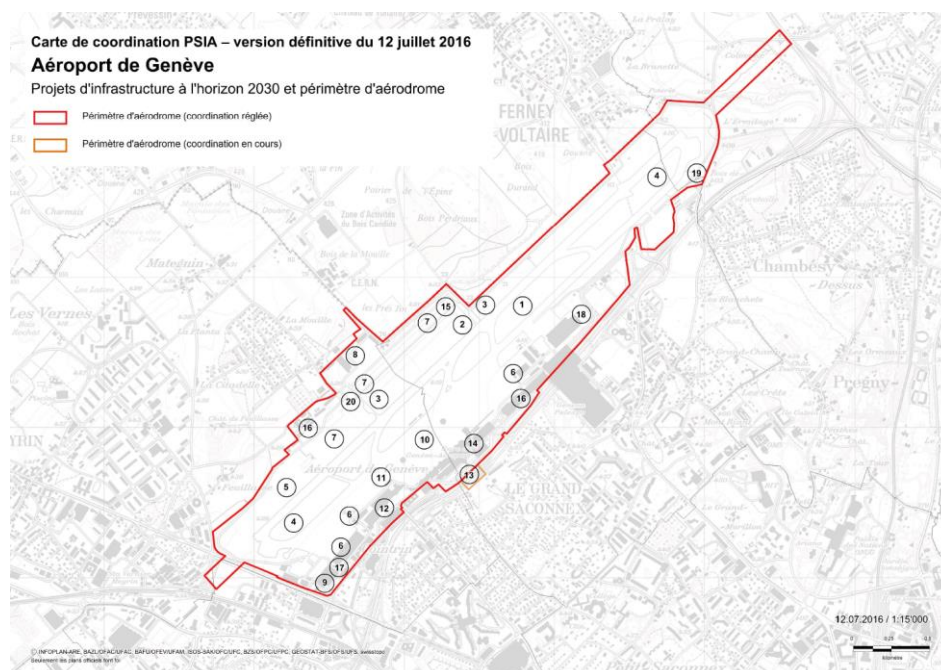


Figure 2 : projets d'infrastructure à l'horizon 2030 et périmètre d'aérodrome (voir pp. 108-110 pour la légende des numéros)

Thématique C2. Accès routier, raccordement aux transports publics

La Confédération, le Canton de Genève et l'exploitant coordonnent les projets et œuvrent chacun dans leur domaine de compétence afin de garantir une bonne qualité de l'accessibilité à l'aéroport, en particulier par les transports publics dont la part modale doit être augmentée en vue de la réalisation de l'objectif qui sera défini pour 2030. L'exploitant soutient cet objectif par le développement d'un plan de mobilité ambitieux en coordination avec le Canton.

A cet effet, une étude sur la mobilité dans le secteur aéroportuaire a été menée conjointement par le Canton de Genève et l'AIG. Les principales conclusions de l'étude sont les suivantes : les infrastructures de transport seront saturées à l'horizon 2030, en particulier aux heures de pointes ; le secteur lié aux Grands Projets et à l'aéroport se développera fortement et l'offre de transport collectif ne correspond pas toujours à la demande.

Sur la base de cette étude, le Canton de Genève et l'AIG prennent des engagements à l'horizon 2030 qui sont détaillés dans le protocole de coordination.

Le Canton de Genève, en coordination avec l'AIG et les offices concernés de la Confédération, devra approfondir les engagements cantonaux courant 2016 afin de déterminer les infrastructures nécessaires et les objectifs à atteindre à l'horizon 2030 notamment au niveau des parts modales et de l'offre en parkings, en vue de les intégrer dans le projet de fiche PSIA à l'automne 2016.

Thématique C3. Périmètre d'aérodrome

Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations de l'aéroport. Il englobe les constructions et installations existantes nécessaires à l'exploitation ainsi que les extensions prévues faisant l'objet d'une demande et dont les effets sont connus.

Les projets prévus à l'horizon 2030 ont été pris en compte dans la coordination. Le périmètre d'aérodrome ainsi défini se trouve en catégorie « coordination réglée », à l'exception du projet « Cointrin Vision » dont le périmètre se trouve en catégorie « coordination en cours ».

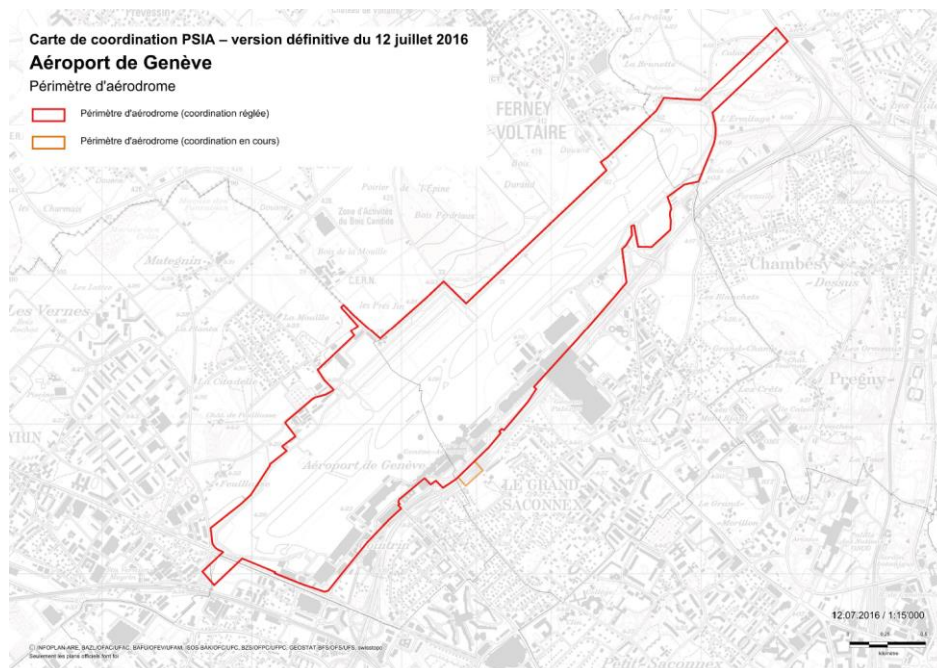


Figure 3 : périmètre d'aérodrome

Thématique C4. Détente, tourisme, loisirs

A partir d'une analyse cartographique permettant de confronter le périmètre d'aérodrome PSIA aux chemins pour piétons, aux chemins de randonnée pédestre, aux voies historiques d'importance nationale et régionale, et aux espaces verts ou publics existants et projetés, aucun conflit n'a été identifié.

Thématique C5. Limitation d'obstacles

Le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles est déterminant pour établir le plan des zones de sécurité. Une mise à jour de ce cadastre est en cours de finalisation. Une zone de sécurité doit être établie pour chaque aéroport afin que l'espace aérien soit dégagé de tout obstacle présentant un risque inacceptable à la navigation aérienne. Les plans des zones de sécurité approuvés par le DETEC constituent une restriction de droit public apportée à la propriété foncière. Le plan des zones de sécurité actuellement en vigueur pour l'aéroport de Genève est celui de mars 1978. Sur la base du cadastre de limitation d'obstacles actualisé, un nouveau plan des zones de sécurité sera établi par l'AIG.

La figure 4 présente, pour information, les territoires avec limitation d'obstacles du futur plan des zones de sécurité.

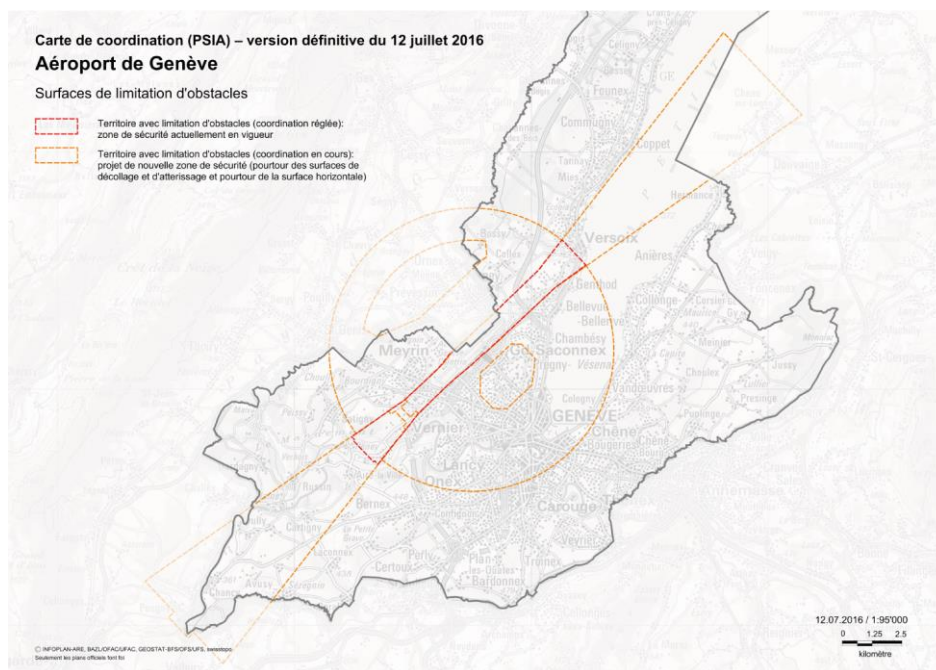


Figure 4 : territoires avec limitation d'obstacles

Thématique C6. Prévention des accidents majeurs

Pour les aéroports nationaux notamment, l'OFAC est responsable de l'exécution de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012). Il est tenu de valider le rapport succinct OPAM ainsi que chaque mise à jour. Un tel rapport pour l'aéroport de Genève est en cours de validation.

Thématique D1. Protection de la nature et du paysage

Dans l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP), deux objets se situent dans la région genevoise. Il s'agit de l'IFP n° 1204 « Le Rhône genevois – Vallons de l'Allondon et de La Laire » et l'IFP n° 1207 « Marais de la haute Versoix ». Ces deux objets se trouvent sous la CTR (Control zone) de l'aéroport de Genève. Toutefois, il n'y a pas de conflit identifié avec les buts de protection.

Au niveau des inventaires cantonaux, l'AIG doit prendre en compte le site prioritaire flore se trouvant à l'intérieur du périmètre PSIA.

Il est prévu que l'AIG valorise les zones vertes de l'installation d'après la conception « Paysage Suisse (CPS : objectifs 6^E et 6^F) ». L'AIG a élaboré un plan de gestion des surfaces herbeuses de même qu'un Manuel de l'aménagement et de gestion paysagers, comprenant un plan et un manuel de gestion. L'AIG dispose également d'inventaires faunes et flores ainsi qu'une cartographie des stations dignes de protection.

Par ailleurs, l'AIG est tenu de poursuivre l'application des principes et lignes directrices contenues dans le document de l'OFAC et de l'OFEV « La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations » (OFAC/OFEV, 2004). Dans ce cadre, l'AIG doit porter une attention particulière à la qualité et à la diversité des espaces concernés.

Thématique D2. Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines

L'aéroport se trouve en partie en secteur de protection des eaux (secteur B). Ce secteur a été défini par le Canton et représente les zones concernées par la présence d'une nappe d'eau souterraine du domaine public mais dont sa profondeur permet de garantir une certaine protection naturelle. En outre, ce secteur doit être protégé comme un secteur de protection des eaux souterraines exploitables (secteur A_u).

Concernant la zone de protection des eaux, il n'existe à priori pas de conflits potentiels entre l'exploitation de l'aéroport et les zones de protection des eaux souterraines.

Dans le cas particulier de l'aéroport de Genève, le réseau privé de l'aéroport fait l'objet d'un plan général d'évacuation des eaux (PGEE). L'AIG doit poursuivre la mise en œuvre des actions du PGEE sur le bassin versant du Vengeron, faire valider le concept d'évacuation des eaux sur le bassin versant du nant d'Avanchet (phase II PGEE) et planifier la mise en œuvre des différentes mesures prévues en coordination avec les aménagements projetés sur l'aire nord (phase III PGEE).

Au niveau du procédé de dégivrage des aéronefs et de déverglçage des aires de mouvement, l'AIG suit l'évolution des processus dans ce domaine et met en œuvre les processus les plus respectueux possibles compte tenu des impératifs de la sécurité.

Thématique D3. Agriculture

L'aéroport de Genève n'a pas d'impact ni de conflit sur les surfaces d'assolements (SDA) et les activités agricoles.

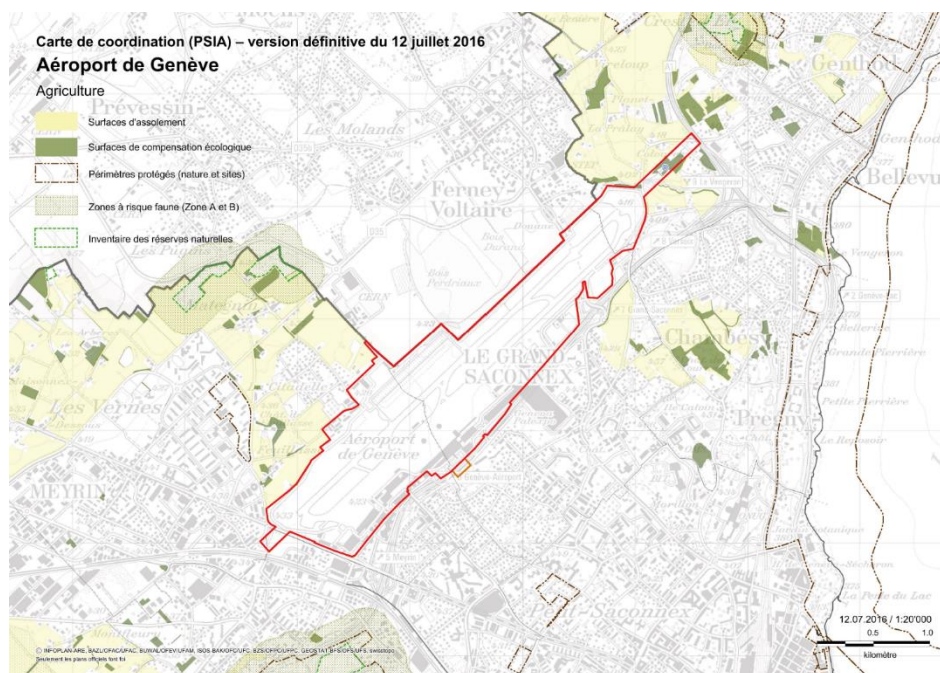


Figure 5 : agriculture

Partie I Informations générales

1. Introduction

Le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) est l'instrument de planification et de coordination de la Confédération pour l'aviation civile. Le PSIA se compose de deux parties : la partie conceptionnelle¹, approuvée par le Conseil fédéral en octobre 2000 et qui présente les exigences et objectifs généraux, et la partie exigences et objectifs par installation incluant les fiches détaillées pour chaque aérodrome. En effet, une fiche spécifique à chaque aérodrome fixe notamment le cadre en matière de construction et d'exploitation, et ce de manière contraignante pour les autorités.

Le processus d'élaboration d'une fiche PSIA comporte deux phases distinctes. La première phase correspond au processus de coordination entre autorités concernées. Au cours de cette phase, les perspectives de développement de l'installation et son exploitation sont coordonnées, sous l'angle de l'aménagement du territoire, avec les exigences de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Le résultat des discussions au cours de cette première phase est matérialisé dans un protocole de coordination dont la version aboutie constitue le présent document. La deuxième phase correspond à la procédure d'adoption de la fiche PSIA et d'adaptation du Plan directeur cantonal (PDCn). En effet, sur la base du protocole de coordination, la fiche PSIA est élaborée et le PDCn est adapté. Les procédures formelles relatives au PSIA et au PDCn se déroulent de manière coordonnée.

Dans le cadre de l'élaboration de la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève, la première phase (processus de coordination) a été initiée officiellement le 14 mars 2013. Dans le contexte du Canton de Genève², ce processus de coordination se fonde sur un partenariat entre les services fédéraux concernés, les services cantonaux compétents et l'exploitant de l'aéroport. Le résultat de cette coordination est consigné dans un protocole de coordination dont ce présent document fait l'objet. Il a été élaboré conjointement par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie du Canton de Genève (DALE) et l'Aéroport International de Genève (AIG). Le protocole de coordination ne représente pas un instrument à caractère juridiquement contraignant. Il vise à faciliter la coordination entre les parties concernées et contribue à une meilleure harmonisation des efforts de la Confédération et des cantons en matière d'aménagement du territoire. C'est sur la base de ce protocole de coordination que sera élaborée la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève et que le PDCn du Canton de Genève sera adapté. La fiche PSIA est contraignante pour les autorités.

En outre, ce présent protocole de coordination s'adresse aux experts des autorités compétentes fédérales et cantonales et est publié, pour information, sur le site Internet de l'OFAC. Ce document est structuré en deux parties.

La première partie « Informations générales » détaille le cadre juridique de même que le processus d'élaboration de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève (chapitres 2 et 3). Sont également présentés les éléments qui sont déterminés dans la fiche PSIA (chapitre 4). Le DETEC présente ses conclusions dans le cinquième chapitre. Enfin, le dernier chapitre de cette première partie définit la suite de la procédure concernant l'adoption de la fiche PSIA de même que la nécessaire coordination avec l'adaptation du PDCn du Canton de Genève (chapitre 6).

La deuxième partie correspond au protocole de coordination à proprement parler. Il contient les résultats des discussions qui ont eu lieu entre les partenaires au processus de coordination pour l'élaboration de la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève. Le protocole de coordination se veut exhaustif dans les différentes thématiques abordées ; ce sont ainsi seize thématiques qui sont traitées et regroupées en quatre blocs cohérents. Le protocole de coordination est élaboré sous forme de tableau à trois colonnes. Le chapitre 3.1 de la première partie « Informations générales » explique la manière de le lire. Enfin, les études élaborées dans le cadre du processus de coordination figurent en annexe.

¹ Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), Parties I-III B et Annexes, Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), 18 octobre 2000.

² Dans le Canton de Genève, c'est le Canton qui est en charge de la planification d'affectation et non les communes.

2. Cadre juridique en matière d'aménagement du territoire

Aux termes de l'art. 87 de la Constitution fédérale (Cst. ; RS 101), 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 du PSIA relative à l'aéroport de Genève définit le cadre de développement de l'infrastructure et de son exploitation à l'horizon 2030. Elle définit en particulier le but de l'aéroport, le périmètre requis, les grandes lignes de l'affectation, l'équipement, les conditions opérationnelles générales de même que les effets sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement selon l'art. 3a, al. 2 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1). La fiche se fonde sur les objectifs et exigences généraux énoncés dans la partie conceptionnelle du PSIA du 18 octobre 2000 approuvée par le Conseil fédéral. Selon l'art. 22 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1), les décisions du PSIA ont force obligatoire pour les autorités de tous niveaux.

Le PSIA devient ainsi un cadre de référence pour les procédures relatives à l'aéroport de Genève (concession, règlement d'exploitation et approbation des plans). Ces procédures sont régies par la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0).

L'art. 75 Cst. stipule que l'aménagement du territoire incombe aux cantons. Les décisions d'aménagement du territoire énoncées dans le PSIA en matière d'aviation sont l'équivalent des décisions d'aménagement du territoire énoncées dans les plans directeurs cantonaux en matière de développement territorial. Le PSIA et les plans directeurs sont à coordonner conformément aux principes figurant dans la LAT et sont complémentaires, ce qui oblige les autorités fédérales et cantonales à collaborer. En cas de divergence persistante entre le PSIA et les plans directeurs cantonaux, la LAT prévoit une procédure de conciliation.

Dans le cadre de l'élaboration de la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève, le Conseil fédéral statue en dernière instance sur la fiche de l'aéroport de Genève et les adaptations à apporter au Plan directeur du Canton de Genève (PDCn).

3. Processus d'élaboration de la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève

Le processus d'élaboration de la fiche PSIA comporte deux phases distinctes. La première phase correspond au processus de coordination entre autorités qui a été officiellement initié le 14 mars 2013. Cette première phase se matérialise par l'élaboration d'un protocole de coordination dont ce présent document fait l'objet. La deuxième phase correspond aux procédures d'adoption de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève et d'adaptation du Plan directeur du Canton de Genève (PDCn) qui se font de manière coordonnée.

Les deux phases d'élaboration de la fiche PSIA sont résumées dans la figure 6 ci-dessous et détaillées dans les sous-chapitres suivants.

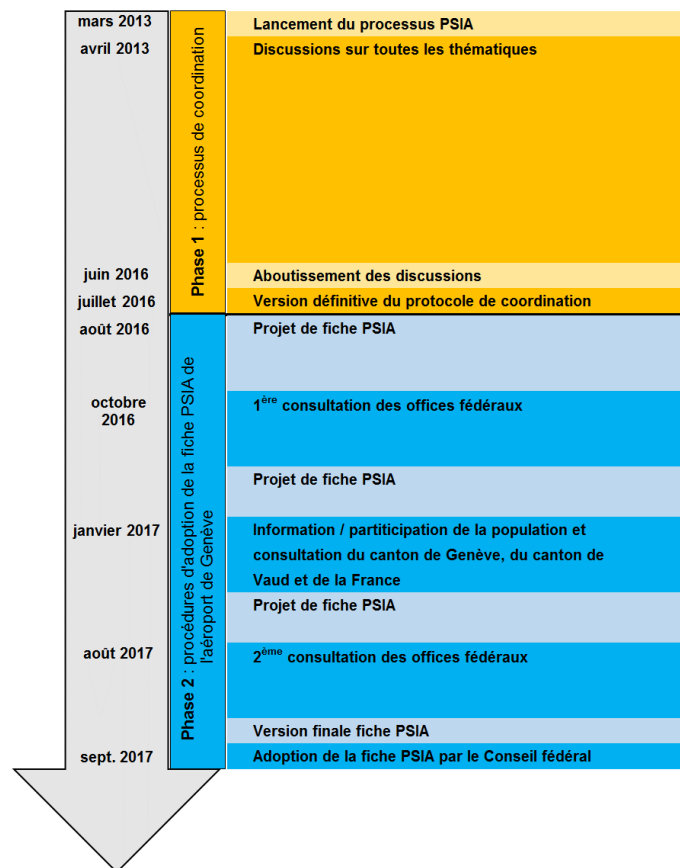


Figure 6 : déroulement du processus PSIA relatif à l'aéroport de Genève

3.1 Première phase : élaboration du protocole de coordination PSIA

Le processus de coordination PSIA vise, d'une part, à définir le cadre de l'exploitation et du développement des infrastructures de l'aéroport de Genève à l'horizon 2030, et, d'autre part, en garantir la cohérence avec le Plan directeur cantonal du Canton de Genève (PDCn). En outre, ce processus permet de coordonner, sous l'angle de l'aménagement du territoire, l'exploitation et le développement des infrastructures de l'aéroport de Genève avec les exigences de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Le protocole de coordination ne représente pas un instrument à caractère juridiquement contraignant. Il vise à faciliter la coordination entre les parties concernées et contribue ainsi à une meilleure harmonisation des efforts de la Confédération et des cantons en matière d'aménagement du territoire.

Ce processus de coordination est mené par la Confédération (DETEC) avec l'OFAC comme Office responsable. Dans le cadre de l'élaboration de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève, cette coordination a été lancée officiellement le 14 mars 2013 et se fonde, à Genève³, sur un partenariat entre la Confédération (OFAC), le Canton de Genève (représenté par le Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE)) et l'exploitant de l'aéroport de Genève (Aéroport International de Genève (AIG)).

L'ensemble des instances concernées au niveau fédéral et cantonal a participé au processus de coordination. Au niveau fédéral, il s'agit des instances suivantes : Office fédéral du développement territorial (ARE), Office fédéral de l'environnement (OFEV), Office fédéral de l'agriculture (OFAG), Office fédéral des transports (OFT), Office fédéral des routes (OFROU) et le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO). Au niveau cantonal, il s'agit du Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), du Département de la sécurité et de l'économie (DSE) et du Département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé (DEAS). Enfin, les instances concernées du Canton de Vaud et Skyguide ont été invitées à participer lorsque les thématiques abordées les touchaient.

Au cours du processus de coordination, le Conseil d'Etat du Canton de Vaud et la France (Direction générale de l'aviation civile, DGAC) ont été informés sur l'avancement du projet par l'OFAC. Le Canton de Genève, pour sa part, a organisé cinq séances d'information (12 janvier, 2 mars, 4 mai, 29 septembre et 10 décembre 2015) auxquelles l'ensemble des communes genevoises, vaudoises et françaises touchées par le développement de l'aéroport à l'horizon 2030 ont été invitées à participer.

Le processus de coordination a donné lieu à 19 séances de coordination, entre 2013 et 2016, réunissant les différentes instances concernées énumérées ci-dessus. La coordination se veut exhaustive dans les différentes thématiques abordées ; ce sont ainsi seize thématiques qui ont été traitées et regroupées en quatre blocs cohérents, comme illustré dans la figure 7 ci-dessous.

Bloc A	Bloc B	Bloc C	Bloc D
A1. Rôle, but et fonction de l'installation	B1. Prestations de trafic	C1. Infrastructure, bâtiments	D1. Protection de la nature et du paysage
A2. Exploitation	B2. Exposition au bruit	C2. Accès routier, raccordement aux transports publics	D2. Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines
A3. Rôle économique et social	B3. Utilisation du sol	C3. Périmètre d'aérodrome	D3. Agriculture
	B4. Protection de l'air et climat	C4. Détente, tourisme, loisirs	
		C5. Limitation d'obstacles	
		C6. Prévention des accidents majeurs	

Figure 7 : blocs et thématiques du processus de coordination

³ Dans le Canton de Genève, c'est le Canton qui est en charge de la planification d'affectation et non les communes.

Le résultat des discussions du processus de coordination est consigné dans un protocole de coordination qui fait l'objet de la deuxième partie de ce document. Le protocole de coordination est élaboré sous la forme d'un tableau à trois colonnes, correspondantes aux trois phases selon lesquelles chaque thématique a été développée : l'*Etat initial*, le *Développement prévu* et la *Suite à donner*.

L'*Etat initial* correspond à la situation actuelle qui prévaut pour l'aéroport de Genève. Le *Développement prévu* correspond à la situation future envisagée d'ici 2030 avec l'identification des conflits potentiels. Il faut comprendre par « développement prévu » non seulement ce qui est envisagé de modifier – ou pas – dans les conditions cadre de l'aéroport de Genève, mais aussi le développement prévu au niveau de l'aménagement du territoire, de la réglementation ou encore de la politique. Finalement, la *Suite à donner* correspond aux actions à mener dans le futur, que ce soit au niveau du contenu de la fiche PSIA ou de la situation projetée de l'aéroport d'ici 2030. Ces actions résultent de l'arbitrage des différents objectifs décrits dans la phase *Développement prévu*.

Dans le cadre du processus de coordination, un certain nombre d'études ont été menées afin de permettre de définir le cadre de développement de l'aéroport de Genève à l'horizon 2030. Elles figurent en annexe du présent document.

Ce protocole de coordination sert de base à l'élaboration de la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève ainsi qu'à l'adaptation du PDCn du Canton de Genève. Le chapitre suivant décrit la procédure d'adoption de ladite fiche, ainsi que le cadre dans lequel intervient la coordination nécessaire de la fiche PSIA et du PDCn du Canton de Genève, qui doit être adapté en conséquence.

3.2 Deuxième phase : procédure d'adoption de la fiche PSIA

Sur la base de ce protocole de coordination, un projet de fiche est élaboré. La procédure d'adoption de la fiche PSIA est ensuite menée. Cette procédure comprend plusieurs étapes, à savoir : une 1^{ère} consultation des offices fédéraux, une information / participation de la population et la consultation du Canton de Genève, du Canton de Vaud et de la France, une 2^{ème} consultation des offices fédéraux et enfin l'adoption de la fiche par le Conseil fédéral.

C'est également sur la base du présent protocole de coordination que le PDCn du Canton de Genève est adapté. A cet égard, la procédure d'adaptation du PDCn genevois est coordonnée à l'adoption de la fiche PSIA. La figure 6 du chapitre 3 ci-dessus synthétise le déroulement de la procédure d'adoption de la fiche PSIA.

4. Eléments déterminés dans la fiche PSIA

La fiche PSIA définit le cadre du développement de l'infrastructure et de l'exploitation de l'aéroport de Genève à l'horizon 2030. Elle se fonde d'une part sur les objectifs et exigences généraux énoncés dans la partie conceptionnelle du PSIA du 18 octobre 2000, de l'autre sur les conclusions du processus de coordination matérialisées dans le présent protocole de coordination. La fiche PSIA déterminera en outre les points énumérés ci-dessous.

- Le rôle et la fonction de l'aéroport en concordance avec les principes de la partie conceptionnelle du PSIA applicables à l'aéroport de Genève.
- Les conditions générales de l'exploitation.
- Le territoire exposé au bruit (courbe de bruit enveloppante, correspondant à la valeur de planification pour le degré de sensibilité II, VP DS II).
- L'aire de limitation d'obstacles. Elle correspond au pourtour extérieur des surfaces de limitation d'obstacles qui figurent sur le plan des zones de sécurité. Le Canton de Genève prend en considération dans son plan d'aménagement les surfaces de limitation d'obstacles du plan des zones de sécurité en ce sens qu'il ne créera aucune zone à bâtir dont les constructions pourraient faire saillie au-dessus d'une surface de limitation d'obstacles. L'aire de limitation d'obstacles indiquée dans la fiche PSIA n'est en soi pas directement liée à une limitation de la hauteur des objets mais renvoie simplement à la zone concernée du plan des zones de sécurité. Le plan des zones de sécurité lie les propriétaires fonciers et assure ce faisant que les zones concernées soient dégagées d'obstacles. Un tel plan existe pour l'aéroport de Genève ; il devra être adapté conformément à la fiche PSIA.
- Le périmètre d'aérodrome. Il délimite la zone occupée par les installations aéroportuaires. A l'intérieur de ce périmètre d'aérodrome, les installations aéroportuaires seront prioritaires même si d'autres constructions et installations (installations annexes) resteront envisageables. La construction d'une installation annexe est conditionnée à l'existence d'une zone correspondante dans le plan d'affectation.
- Les principes en matière de remplacement et de compensation écologiques selon la loi sur la protection de la nature et du paysage.
- Les principes relatifs à la qualité de la desserte terrestre de l'aéroport et à son intégration dans le réseau de transports global, les infrastructures de transport (transports publics et transports individuels motorisés) nécessaires et les parts modales des différents types de trafic à l'horizon 2030.

Ces éléments seront déterminés dans la fiche PSIA qui comporte une partie texte et des cartes.

5. Conclusions du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) sur le protocole de coordination

Initié officiellement le 14 mars 2013, le processus de coordination a rassemblé les partenaires à la coordination que sont les services compétents de la Confédération, du Canton de Genève, de l'AIG de même que du Canton de Vaud et de Skyguide pour certaines thématiques spécifiques, afin de coordonner le cadre d'exploitation et de développement de l'aéroport de Genève à l'horizon 2030.

Au cours des séances de coordination rassemblant les partenaires cités ci-dessus, l'analyse de l'ensemble des thématiques traitées a donné lieu à des échanges fructueux en vue de coordonner l'exploitation et le développement des activités de l'aéroport de Genève. Il ressort de ce processus une vision coordonnée des partenaires sur le cadre d'exploitation et de développement de l'aéroport à l'horizon 2030 sauf sur la thématique de l'exposition au bruit.

Parallèlement à ce processus de coordination, le Canton de Genève a organisé entre janvier 2015 et juin 2015 trois séances d'information auprès des communes suisses et françaises touchées par le développement de l'aéroport de Genève. D'après les analyses effectuées par le Canton de Genève, l'extension des courbes de bruit à l'horizon 2030 impacte le potentiel d'accueil de logements du Canton de Genève et les nuisances sonores subies par la population. Face à ces constats, le Conseil d'Etat genevois a décidé, en juin 2015, de marquer une pause dans le processus de coordination. Durant cette pause qui a duré jusqu'en décembre 2015, le Conseil d'Etat a organisé deux nouvelles séances d'information.

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. Selon le Canton de Genève, ce scénario permettrait d'atténuer l'impact sur le potentiel constructible pour du logement, d'inciter l'industrie du transport aérien à améliorer la performance acoustique des aéronefs, de maintenir la qualité de vie dans les communes riveraines, de limiter les impacts à long terme sur la santé publique, de répondre de manière convaincante aux préoccupations des communes riveraines et de mettre en œuvre les principes inscrits dans le programme de législature du Conseil d'Etat, tout en permettant à l'aéroport de poursuivre son développement. Le scénario proposé par le Canton implique pour l'aéroport de mettre en œuvre des mesures opérationnelles pour respecter le plafonnement. Ainsi, dans le cadre du processus de coordination, le Canton de Genève soutient un scénario de développement de l'exposition au bruit à l'horizon 2030 différent de celui qui a été discuté initialement dans le cadre du processus de coordination.

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 font durant les heures de la nuit (vols pour l'Amérique du Sud ou l'Afrique du Sud par exemple).

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 manœuvre 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.

Concernant l'impact de l'évolution de l'exposition au bruit prévue à l'horizon 2030 sur le potentiel de logements du Canton de Genève, le DETEC estime que la mise en application de l'art. 31a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41), relatif aux dispositions spéciales concernant les aéroports où circulent de grands avions, permettrait de concilier l'activité de l'aéroport de Genève avec le développement territorial aux alentours de cette installation aéroportuaire. La mise en œuvre de cet article nécessite qu'aucune opération de vol ne soit prévue entre 24h et 6h.

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

Dans le cadre de la procédure d'adoption de la fiche PSIA, une phase d'information / participation de la population et de consultation des Cantons de Genève et Vaud de même que de la France sera organisée. Dans ce cadre, les instances concernées de même que la population auront la possibilité de s'exprimer sur le projet de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève et de remettre leur prise de position auprès de l'OFAC. Cette phase de consultation est actuellement prévue de se dérouler durant le 1^{er} semestre de l'année 2017.

C'est sur la base d'une évaluation de l'ensemble des prises de position reçues durant cette phase de consultation que le DETEC sera en mesure de statuer en vue de proposer au Conseil fédéral l'adoption de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève.

Suite à l'adoption de la fiche PSIA, le nouveau bruit admissible sera fixé et le cadastre de bruit sera adapté en conséquence. La fixation de ce nouveau bruit admissible aura lieu dans le cadre d'une procédure administrative avec mise à l'enquête publique. Le concept de mesures d'isolation acoustique des habitations sera également adapté.

6. Suite de la procédure : établissement de la fiche PSIA et coordination avec le Plan directeur cantonal du Canton de Genève (PDCn)

Le présent protocole de coordination récapitule les résultats du processus de coordination. Il recense les points de convergence et de divergence entre les parties à la procédure : les autorités fédérales, cantonales et l'exploitant de l'aéroport (AIG). Il ne comporte toutefois pas de décision contraignante.

Le DETEC s'appuiera sur le présent rapport pour élaborer le projet de la fiche PSIA relative à l'aéroport de Genève. En cas de divergence entre les parties au processus, le DETEC retient dans le projet de fiche les positions qu'il juge pertinentes. La fiche n'intègre que les éléments qui, en tant qu'exigence supérieure, concernent le développement de l'infrastructure et de l'exploitation de l'aéroport et sur lesquels il incombe au Conseil fédéral de statuer.

Le PDCn du Canton de Genève sera adapté sur la base du présent protocole de coordination. Les procédures formelles relatives à la fiche PSIA de l'aéroport de Genève et au PDCn du canton de Genève seront coordonnées. La fiche pourra être adaptée en fonction du résultat des procédures d'information / participation publique et de consultation des autorités. En cas de divergence persistante entre le PDCn du Canton de Genève et la fiche PSIA, la procédure de conciliation prévue par la LAT sera engagée.

Une fois la fiche approuvée, les décisions qu'elle contient lient les autorités, à tous les niveaux, 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 ; elles n'ont pas de caractère contraignant.

Pour les besoins des différentes procédures de consultation (participation publique, consultation des autorités), la fiche du PSIA sera accompagnée notamment du présent protocole de coordination. Après la phase d'information / participation publique et de consultation du Canton de Genève, du Canton de Vaud et de la France, il sera complété en fonction des avis rendus lors de ces procédures de consultation. Ce rapport explicatif n'aura pas de caractère contraignant.

Les étapes nécessaires jusqu'à l'adoption de la fiche par le Conseil fédéral sont indiquées dans la figure 6 du chapitre 3. La population et les autorités auront l'occasion de se prononcer sur la fiche PSIA de l'aéroport de Genève ; la population dans le cadre de la procédure d'information / participation et les autorités dans le cadre de la procédure de consultation. Le calendrier détaillé doit encore être arrêté.

Partie II Protocole de coordination PSIA

1. Bloc A

1.1 Thématique A1. *Rôle, but et fonction de l'installation*

A1. Rôle, but et fonction de l'installation



A1.1	La création légale et officielle de l'aéroport de Cointrin, avec l'autorisation d'exploiter accordée par l'Office fédéral de l'air, date du 22 septembre 1920. Les premières lignes commerciales sont ouvertes en 1922. Un programme d'adaptation des installations de l'aéroport est envisagé dans les années 1950 et s'est poursuivi depuis lors.	L'aéroport poursuit l'adaptation de ses installations. Dans les prises de décision concernant l'adaptation ou la création d'installations aéroportuaires, il s'agit de s'assurer que la santé soit prise en compte (au sens de l'art. 4 de la loi sur santé du Canton de Genève (LS ; K1 03)) au même titre que les impacts environnementaux. Pour toutes les nouvelles installations d'aérodrome qui ne sont pas soumises à une étude de l'impact sur l'environnement (EIE) – ainsi que leurs modifications considérables au sens de l'art. 2 de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011) – l'AIG élabore sur sa propre initiative une matrice d'impact sur l'environnement dont certains éléments peuvent être développés dans une notice d'impact sur l'environnement (NIE).	Confédération : fixer les buts et fonctions dans la fiche par installation du PSIA.
A1.2	L'aéroport est au bénéfice d'une concession octroyée le 31 mai 2001 et sa validité court jusqu'au 31 mai 2051.	La concession est valable jusqu'au 31 mai 2051.	Confédération : fixer les buts et fonctions dans la fiche par installation du PSIA.
A1.3	Le <i>Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)</i> du 18 octobre 2000 expose l'orientation générale de l'aviation civile suisse (parties III B-3 et III B-4).	L'aéroport doit être maintenu, amélioré qualitativement et développé afin de pouvoir répondre de façon	Les buts et fonctions généraux de l'installation ont été déterminés dans le <i>Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)</i> du 18 octobre 2000 et consolidés

A1. Rôle, but et fonction de l'installation



Ainsi, la Confédération instaure des conditions propres à garantir les transports aériens indispensables à la société et à l'économie. Une infrastructure moderne, répondant aux exigences de sécurité, s'avère nécessaire à cette fin. Le réseau en place doit pouvoir être maintenu dans son ensemble, amélioré qualitativement et, au besoin, développé moyennant les conditions suivantes : la priorité est donnée au trafic aérien public ; en cas de capacité insuffisante d'une installation donnée, des possibilités de délestage sont à rechercher dans le réseau global ; les infrastructures en place doivent être optimisées avant d'envisager une extension supplémentaire ; les nouveaux besoins doivent être couverts d'abord dans le cadre du réseau global en place.

Enfin, les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande même lorsque les dimensions économique et sociale de la mobilité impliquent qu'aux environs de ces installations 1) les valeurs limites d'exposition au bruit ne puissent être partout respectées et 2) les valeurs limites d'immissions pour les polluants cogénérés par l'aviation ne puissent être respectées qu'avec plusieurs années de retard sur les délais prescrits par l'ordonnance sur la protection de l'air.

optimale à la demande en tenant compte des impératifs de la sécurité et du développement durable, notamment la protection de la population contre les nuisances et les risques sanitaires, sur la base des connaissances scientifiques.

Concernant le développement de l'aéroport et ses effets sur l'environnement, il est entendu que les mesures d'assainissement sont étudiées préalablement à l'octroi d'allègements. Il s'agit en effet de gérer l'évolution de l'urbanisation dans les secteurs géographiques concernés par le bruit des avions, comme indiqué dans la fiche A20 du *Plan directeur cantonal Genève 2030* (PDCn 2030). L'AIG souligne l'importance qu'une telle mesure d'aménagement du territoire soit prise à temps, dans la perspective d'une approche

avec le Canton lors de la consultation.

Confédération : fixer les buts et fonctions dans la fiche par installation du PSIA.

A1. Rôle, but et fonction de l'installation



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.

Le trafic de ligne y revêt la première priorité. En tant qu'aéroport national, l'aéroport de Genève doit offrir une

équilibrée de la gestion du bruit, telle que préconisée par l'OACI.

L'aéroport constitue un élément central de l'infrastructure aéronautique suisse et doit pouvoir se développer en conséquence.

Les buts et fonctions généraux de l'installation ont été déterminés dans le *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)* du 18 octobre 2000 et consolidés avec le Canton lors de la consultation.

Confédération : fixer les buts et fonctions dans la fiche par installation du PSIA.

A1. Rôle, but et fonction de l'installation



infrastructure performante, conforme à la fonction qu'il remplit. Les étapes d'extension requises doivent être engagées en temps utile et optimisées, compte tenu des critères de l'aménagement du territoire et des aspects économiques, écologiques et sociaux.

A1.5

Le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016* (ch. 5.1.1) fixe comme objectif central de tisser un dense réseau de liaisons aériennes entre la Suisse et l'Europe et d'établir des vols directs avec les principaux centres mondiaux – cet objectif était d'ailleurs déjà formulé dans le *Rapport sur la politique aéronautique* de 2004. La dernière édition de ce *Rapport sur la politique aéronautique* (2016) relève également que les aéroports nationaux représentent pour la Suisse les plaques tournantes du trafic aérien international. Ils font partie de l'infrastructure de base de la Suisse et du système global de transport. Ils doivent pouvoir répondre à la demande du marché s'agissant des liaisons aériennes (ch. 5.2.1). La partie générale du PSIA (principe 6, partie III B-4, adapté le 15 mai 2013) précise que « les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable (...) ».

Inchangé.

Confédération : fixer les buts et fonctions dans la fiche par installation du PSIA.

A1. Rôle, but et fonction de l'installation



Cette demande de trafic aérien à l'aéroport de Genève est multiple (vols long-courriers, vols court-courriers, vols d'affaires, vols privés, vols VFR, etc.). Parmi cette demande très large, les vols long-courriers restent une priorité pour l'AIG et un avantage pour la région dans la mesure où ils constituent une des incitations prépondérantes à l'établissement et au maintien d'organisations et d'entreprises internationales à Genève et dans le bassin lémanique.

L'AIG gère la demande en incitant notamment les compagnies à planifier avec grande retenue les mouvements d'avion durant la période nocturne.

- A1.6** La décision d'octroi de la concession fédérale d'exploitation de l'Aéroport International de Genève du 31 mai 2001 mentionne que la vocation de l'aéroport de Genève est de relier la Suisse au trafic aérien mondial ; le trafic de ligne y revêt la première priorité. L'AIG est en outre ouvert au trafic charter, aux vols taxi de transport, au trafic non commercial, à l'instruction générale et aux vols d'hélicoptères. Ces éléments sont repris dans le *Règlement d'exploitation de l'Aéroport International de Genève* du 6 avril 2001 (Art. 2 et 3).

Il est anticipé que le trafic VFR pour les avions et les hélicoptères (instruction et loisir) soit progressivement restreint dans les années à venir, en raison des contraintes de capacité dans l'espace aérien et sur la plateforme aéroportuaire. L'OFAC a mandaté un Institut pour étudier la question du déplacement d'une partie de l'aviation générale de l'aéroport de Genève.

L'ordre de priorité fixé à l'article 3 du *Règlement d'exploitation de l'Aéroport International de Genève* du 6 avril 2001 sera mis en œuvre concrètement au détriment du trafic VFR pour les avions et les hélicoptères. Une modification du règlement d'exploitation est à prévoir si l'ordre de priorité est changé.

Confédération : fixer les buts et fonctions dans la fiche par installation du PSIA.

A1. Rôle, but et fonction de l'installation



- A1.7** Finalement, au niveau cantonal, l'art. 2 de la loi sur l'Aéroport International de Genève (LAIG ; H3 25) stipule que l'Aéroport International de Genève a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations en offrant, au meilleur coût, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs. Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement.
- Il n'y a pas de changement prévu de la loi sur l'Aéroport International de Genève qui ait un impact territorial.
- Confédération : fixer les buts et fonctions dans la fiche par installation du PSIA.
-

1.2 Thématique *A2. Exploitation*

A2. Exploitation



REGLEMENT D'EXPLOITATION

A2.1	<p>Le règlement d'exploitation actuellement en vigueur a été approuvé le 31 mai 2001. Cette décision a fait l'objet de recours, jugés par la CRINEN (Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement, aujourd'hui remplacée dans ses attributions par le Tribunal administratif fédéral, TAF) concernant, notamment, l'adaptation des mouvements nocturnes (CRINEN I), une réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère (CRINEN II) et l'introduction d'une approche segmentée de la piste 23 (CRINEN III). Ces éléments sont développés aux points A2.3, A2.4 et A2.5 ci-dessous.</p>	<p>L'AIG ne prévoit pas de modification du cadre instauré par le règlement d'exploitation.</p> <p>Le règlement d'exploitation pourrait être modifié en fonction de l'issue des décisions CRINEN I et II.</p>	<p>Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les conditions cadre de l'exploitation après que les instances concernées auront été entendues.</p>
-------------	--	--	--

HEURES D'EXPLOITATION

A2.2	<p>Les grandes lignes des heures d'exploitation sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">• l'aéroport est ouvert à tous les aéronefs admis dans le trafic intérieur ou international• la priorité est donnée aux vols du trafic de ligne• l'aéroport est ouvert de 06h00 à 24h00 pour les vols commerciaux et de 06h00 à 22h00 pour les	<p>L'AIG ne prévoit pas de modification du règlement d'exploitation, en particulier s'agissant de l'ordre de priorité de vols et des heures d'utilisation de la piste. Demeurent réservées les modifications qui pourraient résulter des développements mentionnés ci-dessous.</p>	<p>Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les conditions cadres de l'exploitation après que les instances concernées auront été entendues.</p>
-------------	---	--	---

A2. Exploitation



- vols non commerciaux
- durant la période nocturne (entre 22h00 et 06h00) :
 - entre 22h00 et 06h00, vols non commerciaux : décollages et atterrissages interdits
 - entre 22h00 et 06h00, vols commerciaux : décollages interdits sauf entre 22h00 et 24h00 :
 - pour les décollages à plus de 5'000km sans escale dont le bruit ne dépasse pas l'indice de bruit 98
 - pour les décollages des autres vols dont le bruit ne dépasse pas l'indice de bruit 96
 - entre 22h00 et 06h00, vols commerciaux : atterrissages interdits sauf de 22h00 à 24h00 et à partir de 05h00. En vertu du droit fédéral, les atterrissages sont autorisés entre 05h00 et 06h00 le matin ; mais la pratique actuelle de l'AIG consiste à ne pas consentir à la planification d'atterrissages, ni accepter des mouvements à l'atterrissage, entre 05h00 et 06h00.
 - entre 00h00 et 00h30, les décollages et les atterrissages sont autorisés pour les vols
- A moyen terme, l'article 39a de l'OSIA sera modifié pour refléter les nouvelles normes (indice de bruit) plus sévères éditées par l'UE (chapitre 3 moins 10 EP-NdB).
- L'AIG n'entend pas modifier la pratique actuelle relative aux mouvements entre 05h00 et 06h00 du matin.

A2. Exploitation



commerciaux retardés. A partir de 00h30, des dérogations peuvent être accordées par l'exploitant uniquement en cas d'événements exceptionnels imprévus.

Les entreprises de transport aérien planifient avec grande retenue les vols durant la période nocturne. Pour les décollages (à l'horaire ou retardés) entre 22h00 et 06h00, une redevance additionnelle (additionnelle à la redevance bruit) est perçue par l'AIG (redevance incitative).

PROCEDURES CRINEN I, II et III

A2.3

La CRINEN a demandé à l'AIG d'évaluer les coûts et bénéfices des mesures suivantes dans le cadre de la procédure CRINEN I :

- plafonner le nombre de mouvements nocturnes aux fins de respecter les valeurs limites d'immissions (VLI) ;
- étendre la période de couvre-feu actuel aux horaires 22 heures - 23 heures, 23 heures - 24 heures, 06 heures - 07 heures, ainsi qu'entre 22 heures et 08 heures les samedis et dimanches ;

Pas de changement prévu, étant précisé que la retenue dont font preuve les entreprises de transport aérien n'implique pas une renonciation absolue à la planification de mouvements, en particulier des décollages, entre 22h00 et 24h00.

Une modification du règlement d'exploitation est possible en fonction de l'issue du suivi de la décision CRINEN I.

Compte tenu des conclusions de l'évaluation des coûts et des bénéfices de restrictions opérationnelles supplémentaires qui figurent dans le rapport de 2007, l'AIG estime que les coûts d'un plafonnement du nombre de mouvements aux fins de respecter les VLI ou d'une extension du couvre-feu actuel l'emportent

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les conditions cadre de l'exploitation après que les instances concernées auront été entendues.

OFAC : conduire et mener à terme le suivi de la décision de la CRINEN.

AIG : le cas échéant, déposer une demande de modification du règlement d'exploitation.

A2. Exploitation



- supprimer l'utilisation des routes KONIL (D3.0 GVA) entre 22h00 et 06h00, décollage en piste 23 avec virage à droite en direction du massif du Jura.

L'AIG a déposé un rapport le 22 mai 2007 auprès de l'OFAC. L'évaluation du rapport par l'OFAC et sa décision sur la nécessité de modifier le règlement d'exploitation ont été suspendues le 18 septembre 2012 car les bases de référence indispensables à l'examen d'une modification de l'exploitation font défaut. Les mesures imposées par la CRINEN concernant les modalités de l'exploitation nocturne de l'aéroport seront examinées par l'OFAC subséquemment à l'adoption de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève par le Conseil fédéral.

A2.4

CRINEN II concerne les mesures qui pourraient éventuellement être prises pour réduire les nuisances occasionnées par l'aviation légère.

L'AIG a remis en 2008 un rapport définissant un projet de réduction des nuisances occasionnées par l'aviation légère (en lien avec l'évolution de l'exploitation de la piste B en herbe).

sur les bénéfiques. Il n'y a donc pas lieu de soumettre l'exploitation de l'aéroport durant la période nocturne à des restrictions opérationnelles supplémentaires.

Dans le cadre du processus de coordination, les parties prenantes s'appuieront sur différentes études, données de base ou réflexions qui leur permettront de se positionner clairement sur le sujet.

La procédure CRINEN I est traitée dans la thématique *A3. Rôle économique et social*.

Une modification du règlement d'exploitation est possible en fonction de l'issue du suivi de la décision CRINEN II.

OFAC : le cas échéant, conduire et mener une procédure de modification du règlement d'exploitation.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les conditions cadre de l'exploitation après que les instances concernées auront été entendues.

OFAC : conduire et mener à terme le suivi de la décision de la CRINEN II.

AIG : le cas échéant, déposer une demande de modification du règlement d'exploitation.

A2. Exploitation



Afin de répondre aux normes OACI (questions de sécurité liées aux turbulences de sillage), la piste en herbe ne peut plus être exploitée de manière indépendante de la piste A en béton selon décision de l'OFAC du 5 juin 2012.

A2.5 CRINEN III concerne l'introduction d'une approche segmentée au milieu du lac par piste 23.

L'OFAC s'est prononcé sur cette question le 12 septembre 2012 en concluant qu'il ne peut être introduit une approche segmentée par piste 23 au sens de la décision de la CRINEN du 23 mars 2006. Cette décision a fait l'objet d'un recours qui a été rejeté par le TAF par arrêt du 5 mai 2015.

PROCEDURES DE VOL (IFR)

A2.6 Les procédures IFR de départ (SIDs) et d'arrivée (STARs) sont publiées dans la *Publication Aéronautique Suisse (AIP)* et font partie intégrante du règlement d'exploitation.

La procédure de départ des routes KONIL (D3.0 GVA)

Pas de développement prévu.

Avec l'évolution de la technologie, des optimisations des procédures existantes sont 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.

OFAC : le cas échéant, conduire et mener une procédure de modification du règlement d'exploitation.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les conditions cadre de l'exploitation après que les instances concernées auront été entendues.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les conditions cadre de l'exploitation après que les instances concernées auront été entendues.

AIG : le cas échéant et selon l'issue du suivi de la décision CRINEN I, déposer une demande de modification

A2. Exploitation



est interdite aux aéronefs les plus bruyants (classe de bruit 1 à 3).

Volonté de l'AIG et de l'OFAC de continuer à favoriser les procédures actuelles de descente continue (Continuous Descent Operation, CDO).

A titre d'exemple, le régime d'utilisation des procédures de départ des routes KONIL (D3.0 GVA) les soirs dès 22h00 sera déterminé selon l'issue du suivi de la décision CRINEN I.

A titre d'autre exemple, un projet RNP-APP (Required navigation performance approach) pour les approches en 05 et 23 est en cours d'étude. Ce type d'approche sera utilisable pour les avions et les équipages certifiés, notamment en cas de maintenance ou de panne de l'ILS.

du règlement d'exploitation.

OFAC : le cas échéant, conduire et mener à terme une procédure de modification du règlement d'exploitation.

A2.7 Les secteurs d'attente (holding) sont publiés dans la *Publication Aéronautique Suisse (AIP)*.

L'AIG ne prévoit pas de modification des secteurs d'attente (holding).

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les conditions cadre de l'exploitation après que les instances concernées auront été entendues.

PROCEDURES DE VOL (VFR)

A2.8 Les procédures actuelles VFR (Visual flight rules) pour les avions sont publiées dans la *Publication Aéronautique Suisse (AIP) VFR Manual*.

Depuis le 30 octobre 2013, les minima de séparation en raison des turbulences de sillage sont appliqués, avec pour corollaire l'introduction d'une PPR (Prior permission required) pour les mouvements VFR sur la piste en gazon.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les conditions cadre de l'exploitation après que les instances concernées auront été entendues.

AIG : le cas échéant, déposer une demande de modification du règlement d'exploitation.

A2. Exploitation



- A2.9** Les procédures actuelles VFR pour les hélicoptères sont publiées dans la *Publication Aéronautique Suisse (AIP) VFR Manual*.
- Le règlement d'exploitation a été modifié concernant les routes de survol des hélicoptères dans le but de compléter le train de mesures mis en œuvre par l'AIG visant à limiter les nuisances occasionnées par ce type de trafic. Afin d'atténuer les nuisances sonores produites par l'arrivée et le départ des hélicoptères, les modifications suivantes ont été amenées :
- limitation de la vitesse maximale à 100 nœuds pour les hélicoptères en vol à l'intérieur et à proximité de la CTR ;
 - augmentation de l'altitude de survol de 500 pieds par rapport aux prescriptions antérieurement publiées et ceci sur l'essentiel des routes d'arrivée et de départ.

Une poursuite de la diminution du nombre de mouvements VFR est anticipée. En 2030, il n'y aura vraisemblablement presque plus de mouvements VFR sur l'aéroport de Genève.

L'introduction d'une PPR aviation légère au 30 octobre 2013, en lien avec l'application stricte des minima de séparation en raison des turbulences de sillage, concerne également le trafic hélicoptère VFR (à l'instar du trafic avion VFR). Pour les hélicoptères, l'autorisation de faire mouvement est en outre liée à la garantie d'une place de stationnement (PPR stationnement hélicoptères).

À court-moyen terme, une zone dédiée à l'approche et au décollage des hélicoptères est envisagée (Final approach and take-off area, FATO) afin de répondre à une évolution des normes internationales (Convention de Chicago, Annexe 14, Volume 2).

OFAC : le cas échéant, conduire et mener à terme une procédure de modification du règlement d'exploitation.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les conditions cadre de l'exploitation après que les instances concernées auront été entendues.

AIG : le cas échéant, déposer une demande de modification du règlement d'exploitation.

OFAC : le cas échéant, conduire et mener à terme une procédure de modification du règlement.

A2. Exploitation



EXPLOITATION AIRE NORD

- | | | |
|---|---|--|
| <p>A2.10 Actuellement, il n'y a plus d'activité sur l'aire Nord à partir de 22 heures.</p> | <p>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).</p> | <p>AIG : le cas échéant, déposer une demande de modification du règlement d'exploitation.</p> <p>OFAC, Canton et AIG : veiller à assurer la prise en compte des enjeux territoriaux de cet aménagement.</p> <p>OFAC : le cas échéant, conduire et mener à terme une procédure de modification du règlement d'exploitation.</p> |
|---|---|--|
-

1.3 Thématique A3. *Rôle économique et social*

A3. Rôle économique et social



RAPPORT SUR LA POLITIQUE AERONAUTIQUE DE LA SUISSE 2016

A3.1 Le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016* (ch. 5.2.1) précise que les aéroports nationaux représentent pour la Suisse les plaques tournantes du trafic aérien international. Ils font partie de l'infrastructure de base de la Suisse et du système global de transport. Ils doivent pouvoir répondre à la demande du marché s'agissant des liaisons aériennes. La partie générale du PSIA (principe 6, partie III B-4, adapté le 15 mai 2013) précise que « les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable (...) ».

L'importance du rôle économique de l'AIG est confirmée.

Confédération : considérer le rôle économique et social dans la fiche par installation du PSIA.

Les documents suivants mentionnent également l'importance économique de l'aéroport de Genève : *Le « Grand Genève » : centre urbain et pôle métropolitain*, 2011 ; *Stratégie développement économique de la région transfrontalière*, 2012 ; *Genève et la Suisse : comparaisons internationales 2012-2013* ; *Qualité de la localisation des cantons et régions suisses*, 2013.

A3. Rôle économique et social



A3.2 ROLE ECONOMIQUE

La localisation de l'aéroport à proximité du centre urbain est un atout, mais cette situation représente également une contrainte du point de vue de l'aménagement du territoire. Ainsi, des externalités négatives doivent être considérées au regard des externalités positives.

Les externalités positives du point de vue économique sont en partie documentées dans un certain nombre d'études existantes mentionnées dans le présent protocole de coordination.

Les externalités négatives dans les domaines environnementaux (bruit, qualité de l'air, etc.) font l'objet de considérations approfondies dans les autres thématiques du protocole de coordination.

Néanmoins, il y a lieu de mentionner les externalités négatives du point de vue économique, liées aux contraintes que représente l'exploitation de l'aéroport et son développement pour l'urbanisation des zones exposées au bruit du trafic aérien.

À ce titre et conformément aux exigences légales, l'AIG

L'AIG a élaboré un nouveau concept d'isolation acoustique qui a été mis à l'enquête publique au printemps 2016. La procédure d'adoption de ce concept est en cours.

Confédération : considérer le rôle économique et social dans la fiche par installation du PSIA.

A3. Rôle économique et social



souligne qu'il a dédommagé les ayants-droit d'une indemnité pour expropriation formelle de leurs droits de voisinage à concurrence de plus de CHF 40 millions. En outre, les habitations des personnes exposées au bruit du trafic aérien ont été insonorisées par l'AIG dans le périmètre le plus exposé au bruit du trafic aérien (valeurs d'alarme) conformément aux exigences légales, et même au-delà sur la base d'un engagement volontaire à concurrence d'un montant total de CHF 42 millions à ce jour. Ce programme se poursuit dans un cadre obligatoire conformément à la décision de l'OFAC du 6 juin 2013.

Le Canton s'est associé à une étude de l'impact du développement de l'aéroport sur la santé initiée par l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport (ATCR), par analogie aux dispositions prévues à l'art. 4 de la loi cantonale sur la santé.

A3.3 ROLE SOCIAL

Outre les nombreux emplois directement et indirectement liés à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire déjà mentionnés, l'AIG précise qu'il offre, avec les autres sociétés sur le site, des opportunités de formation

L'AIG poursuit les actions entreprises.

Confédération : considérer le rôle économique et social dans la fiche par installation du PSIA.

A3. Rôle économique et social



pour les jeunes (places d'apprentissage) et des possibilités d'insertion et réinsertion pour les jeunes et moins jeunes (notamment le label « 1+ plus pour tous »).

L'AIG mentionne également qu'il publie un bilan social et participe régulièrement à la Cité des métiers.

L'AIG précise finalement qu'il consacre chaque année un montant de plusieurs centaines de milliers de francs pour soutenir des activités (sponsoring) dans le domaine sportif, culturel et social, en particulier dans les communes riveraines.

ARGUMENTAIRE QUANTITATIF ET QUALITATIF

A3.4 ARGUMENTAIRE QUANTITATIF

L'étude INFRAS (2011) *Volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz* précise les éléments notables suivants.

La valeur ajoutée liée à l'aviation civile en Suisse se monte globalement à 20 milliards de CHF en 2008 (p. 10). Au niveau suisse, la part de la valeur ajoutée (effets directs) produite par l'aéroport de Genève s'élève à

L'importance du rôle économique de l'AIG est confirmée.

Confédération : considérer le rôle économique et social dans la fiche par installation du PSIA.

A3. Rôle économique et social



20,4%. Plus de CHF 7 milliards et 43'000 emplois sont liés à l'exploitation de l'aéroport de Genève (p. 71). Le document intitulé *Aviation benefits beyond borders*, ATAG, March 2012, aborde la question au niveau mondial.

L'impact économique d'easyJet a été étudié dans le rapport *The economic impact of easyJet in the Geneva region* mené par Bakbasel en 2012. Cette étude souligne les éléments suivants :

- easyJet a contribué à optimiser de 30% l'accessibilité de Genève entre 2004 et 2010 ;
- l'activité économique d'easyJet à Genève génère une valeur ajoutée brute totale de 455 millions de CHF (somme des effets directs, indirects et catalytiques) et un revenu total de 179 millions de CHF. L'impact total sur l'emploi est d'environ 1'800 équivalents temps plein (sans les emplois liés au tourisme).

A3.5 ARGUMENTAIRE QUALITATIF

L'AIG souligne les particularités de la plateforme aéroportuaire genevoise. Il relève que presque la totalité des

Inchangé.

Confédération : considérer le rôle économique et social dans la fiche par installation du PSIA.

A3. Rôle économique et social



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,

A3. Rôle économique et social



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.

CRINEN I ET PSIA

- A3.6** Par sa décision du 23 mars 2006, la CRINEN (Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement, aujourd'hui remplacée dans ses attributions par le Tribunal administratif fédéral, TAF) a demandé à l'AIG d'évaluer les coûts et bénéfices des mesures suivantes dans le cadre de la procédure CRINEN I :
- plafonner le nombre de mouvements nocturnes aux fins de respecter les valeurs limites d'immissions ;

Le Canton considère que l'aéroport de Genève est l'une des infrastructures clés de la région. Dès lors, le Canton est opposé à la mise en place de plafonnements du nombre de mouvements pendant la nuit et aux extensions du couvre-feu nocturne demandées dans le cadre de la procédure CRINEN I. En effet, le Canton considère que ces mesures seraient de nature à affecter fortement le dynamisme économique de la région.

OFAC : conduire et mener à terme le suivi de la décision CRINEN I.

AIG : le cas échéant, déposer une demande de modification du règlement d'exploitation.

OFAC : le cas échéant, conduire et mener une procédure de modification du règlement d'exploitation.

A3. Rôle économique et social



- étendre la période de couvre-feu actuel aux horaires 22 heures - 23 heures, 23 heures - 24 heures, 06 heures - 07 heures, ainsi qu'entre 22 heures et 08 heures les samedis et dimanches ;
- supprimer l'utilisation des routes KONIL (D3.0 GVA) entre 22h00 et 06h00, décollage en piste 23 avec virage à droite en direction du massif du Jura.

L'AIG a remis deux études le 22 mai 2007 auprès de l'OFAC concernant l'évaluation de restrictions opérationnelles supplémentaires pour les mouvements nocturnes à l'aéroport de Genève.

Consulté par l'OFAC, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) s'est prononcé le 21 décembre 2009 sur les deux études. L'OFEV estime que l'analyse détaillée de l'impact économique des scénarios n'est pas du ressort de la division bruit. Dans le cadre de sa compréhension des points demandés, il considère que les résultats présentés dans les études ne permettent pas une compréhension correcte de l'impact socio-économique des différentes mesures. Ainsi, il n'est pas non plus possible sur cette base qu'il prenne une position conclusive par rapport aux questions posées par la CRINEN.

A3. Rôle économique et social



L'évaluation du rapport par l'OFAC et sa décision sur la nécessité de modifier le règlement d'exploitation sont suspendues depuis le 18 septembre 2012. La procédure sera reprise dès que la fiche PSIA de l'aéroport de Genève aura été adoptée par le Conseil fédéral.

En effet, la décision de l'OFAC du 18 septembre 2012 précise que l'adaptation des horaires d'exploitation ne soulève pas uniquement des questions purement techniques de faisabilité mais nécessite une analyse approfondie de la situation et des conséquences qu'elle entraîne. Une concertation de toutes les parties et entités intéressées est nécessaire. De même, du point de vue de l'intérêt général, une réflexion politique plus large sur le développement futur de l'aéroport concerné ainsi que sur l'importance de son rôle au sein des infrastructures nationales s'impose. Or, c'est précisément le but d'une fiche PSIA que de coordonner l'ensemble de ces éléments pour aboutir à une exploitation cohérente d'un aéroport.

Suite à la demande des différents partenaires à la coordination du processus PSIA, l'OFEV et l'AIG ont fait part des conclusions communes suivantes sur le résultat de l'étude SH&E de mai 2007.

A3. Rôle économique et social



L'AIG et l'OFEV s'accordent à considérer comme souhaitable, mais extrêmement difficile, d'examiner et comparer correctement les coûts et les bénéfices de restrictions opérationnelles supplémentaires pour les mouvements nocturnes à Genève. Les efforts déployés par l'AIG pour quantifier les coûts et les bénéfices à périmètres équivalents ont trouvé une limite, au-delà de laquelle il semble difficile voire même impossible d'aller. Une appréciation des enjeux d'un plafonnement des mouvements nocturnes aux VLI ou d'une extension du couvre-feu sur la base de critères qualitatifs s'avère utile et nécessaire, à défaut d'un critère de dimensionnement quantitatif scientifiquement établi non disponible.

Comme déjà repris ci-dessus (paragraphe A3.5), l'aéroport de Genève ne fait pas face aux mêmes demandes que les plateformes de correspondance (« hub »). En effet, les vols doivent être programmés dès le matin jusqu'à la nuit afin d'assurer le transport des passagers à destination et au départ des hubs. Il apparaît donc essentiel à l'AIG de pouvoir opérer dès 6h du matin jusqu'à minuit. Le modèle économique *low-cost*, fortement implanté à l'aéroport de Genève, est uniquement possible grâce aux horaires d'exploitation actuels qui permettent aux compagnies aériennes d'effectuer les rotations quotidiennes indispensables à leur bon fonctionnement

A3. Rôle économique et social



(productivité optimisée des avions et des équipages).

ETUDE SUR L'IMPACT ECONOMIQUE DE L'AEROPORT DE GENEVE (2014)

A3.7

Une étude sur l'impact économique de l'activité aéroportuaire pour l'économie de Genève et sa région (ANNEXE 1) a été réalisée par l'Institut CREA de la faculté HEC de l'Université de Lausanne avec notamment comme objectif de calculer l'impact par tranche horaire.

Inchangé.

Confédération : considérer le rôle économique et social dans la fiche par installation du PSIA.

Les principaux résultats de cette étude sont les suivants :

- 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

A3. Rôle économique et social



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.

A la lecture de cette étude, il apparaît donc que les activités des divers acteurs liés à l'aéroport apportent un soutien non-négligeable au tissu économique de la région (GE, VD et France voisine). L'aéroport est un employeur important qui génère des effets d'entraînements

A3. Rôle économique et social



considérables et garantit un accès international. Les auteurs de l'étude indiquent que, actuellement, il n'est pas possible de calculer l'impact par tranche horaire sur la valeur ajoutée et les emplois créés ou maintenus par l'aéroport, les données nécessaires à un tel calcul étant inexistantes.

2. Bloc B

2.1 Thématique *B1. Prestations de trafic*

B1. Prestations de trafic



NOMBRE DE MOUVEMENTS

- B1.1** Le nombre de mouvements en 2015 s'élève à 188'829 mouvements, dont :
- 147'564 mouvements trafic de ligne et charter
 - 39'575 mouvements d'aviation générale y compris aviation légère
- L'augmentation annuelle du nombre total de mouvements entre 1996 et 2015 s'élève en moyenne à 1,4%.

Une prévision de la demande a été faite par l'AIG au début du processus de coordination (2013) au terme de laquelle le nombre de mouvements prévu pour 2030 est de 235'000, dont :

- 190'000 mouvements trafic de ligne et charter
- 45'000 mouvements aviation générale (y compris une faible proportion d'aviation légère, principalement des hélicoptères)

Cette prévision est fondée sur l'analyse des données historiques (1996-2012). L'année 1996 correspond au retrait de Swissair et à l'avènement du low cost à Genève. Cette prévision est confortée à l'horizon 2025 par une étude économétrique menée en 2010 par Hochtief. Cette prévision de trafic de l'AIG fondée sur la demande est basée sur l'hypothèse que l'évolution du trafic sur les 17 prochaines années (jusqu'en 2030) se poursuivra comme pour les 17 dernières années.

Pour information, l'étude de prévision de trafic menée par Hochtief en 2010 prévoit 220'000 mouvements de

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les prestations de trafic après que les instances concernées auront été entendues.

B1. Prestations de trafic



ligne et charter et aviation générale en 2025. De même, l'étude menée par Intraplan en 2005 prévoit 187'700 mouvements en 2030 pour le trafic de ligne et charter.

L'OFAC a mandaté Intraplan pour réactualiser la prévision de trafic de la demande pour l'AIG issue de l'étude de 2005. Cette étude, actualisée et réalisée par Intraplan en décembre 2014 (ANNEXES 2 et 3), prévoit 248'000 mouvements à l'horizon 2030.

Cette étude considère notamment que la demande de trafic du segment de l'aviation générale est de 57'000 mouvements à l'horizon 2030, contrairement à la prévision de trafic faite par l'AIG dans laquelle le nombre de mouvements de l'aviation générale est de 45'000 à l'horizon 2030.

CAPACITE DE LA PISTE

- B1.2** La capacité déclarée de la piste est de 40 mouvements par heure (en planification). La prévision de trafic présentée est fondée sur la demande. Cette demande pourra être accommodée avec la piste existante. Afin de répondre à la demande

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les prestations de trafic après que les instances concernées auront été entendues.

B1. Prestations de trafic



lors des heures de pointe, il est envisagé d'augmenter la capacité déclarée de la piste. A 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).

Le Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants du Canton de Genève (SABRA) et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) expriment le point de vue que cette augmentation de la capacité déclarée ne doit pas intervenir la nuit.

TAUX DE REMPLISSAGE DES AVIONS

B1.3 Le taux de remplissage moyen en 2015 se monte à 74%, alors qu'il n'était que de 63,3% en 2003.

Il est anticipé que le taux de remplissage va s'améliorer à l'avenir à Genève pour atteindre 80% à 90%. Par ailleurs, il est anticipé que la taille des avions va augmenter. Par exemple, les avions code OACI D devraient disparaître au profit des avions code E.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les prestations de trafic après que les instances concernées auront été entendues.

B1. Prestations de trafic



NOMBRE DE PASSAGERS

- B1.4** Le nombre de passagers en 2015 s'élève à 15'771'271. Selon l'étude Hochtief (2010), le nombre de passagers en 2025 s'élève à 16'500'000. L'étude ne donne pas de précisions concernant le taux de remplissage.
- L'AIG anticipe, en fonction du taux de remplissage des avions considéré, que le nombre de passagers en 2030 est de l'ordre de 25 millions, en considérant un taux de remplissage des avions de 90%.
- L'étude menée par Intraplan en décembre 2014 (ANNEXES 2 et 3) prévoit que le nombre de passagers à l'horizon 2030 soit de l'ordre de 25 millions.
- Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les prestations de trafic après que les instances concernées auront été entendues.

FICHE PSIA

- B1.5** Les partenaires au processus de coordination PSIA retiennent les résultats des calculs de la prévision de la demande de trafic élaborée dans le cadre des travaux du processus de coordination, à savoir 235'000 mouvements et 25 millions de passagers à l'horizon 2030.
- OFAC : dans la fiche PSIA, retenir 235'000 mouvements et 25 millions de passagers comme prévision de la demande à l'horizon 2030.

2.2 Thématique *B2. Exposition au bruit*

B2. Exposition au bruit



EXPOSITION AU BRUIT

- B2.1** Le calcul de l'exposition au bruit repose sur le nombre de mouvements, la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les trajectoires de vol.
- L'exposition au bruit est représentée par les courbes correspondant aux valeurs limites d'exposition au bruit donné, pour chaque degré de sensibilité, soit :
1. la courbe du trafic total de jour (6h00 à 22h00)
 2. la courbe des grands avions de nuit, 1^{ère} heure de nuit (22h00 à 23h00)
 3. la courbe des grands avions de nuit, 2^{ème} heure de nuit (23h00 à 24h00)
 4. la courbe des grands avions de nuit, 3^{ème} heure de nuit (5h00 à 6h00)
 5. la courbe des petits aéronefs
- Afin de documenter l'impact global des nuisances sonores, une courbe « enveloppante » trace le pourtour de l'extension maximale des cinq courbes mentionnées ci-dessus.

L'AIG a calculé l'exposition au bruit à l'horizon 2030 selon un scénario dont les hypothèses sont détaillées dans l'ANNEXE 4. Les trajectoires ont été numérisées sur la base des tracés radar de l'année 2012 et le sens d'utilisation des pistes est basé sur l'analyse du trafic observé entre 2002 et 2011.

A l'horizon 2030, presque tous les avions voleront conformément aux procédures de départ et d'arrivée IFR. Les hélicoptères en VFR voleront selon leurs propres trajectoires.

Les cartes d'exposition au bruit figurent dans l'ANNEXE 5.

Le Canton soutient un autre scénario développé au point B2.2.

Futur bruit admissible : un groupe de travail réunissant l'OFAC, l'OFEV, le Canton et l'exploitant a été constitué pour définir la procédure en vue de la fixation du bruit admissible.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les conditions cadres et l'exposition au bruit à l'horizon 2030 après que les instances concernées auront été entendues. La fiche PSIA lie les autorités.

OFAC : fixer le bruit admissible selon l'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. Il tient compte des considérations liées au principe de prévention, et implique l'octroi d'allègements de la part de l'OFAC. Cette exposition admissible est opposable aux tiers.

OFAC : une fois l'exposition admissible fixée dans le cadre d'une décision, adapter le cadastre d'exposition au bruit (art. 37 OPB) sur les mêmes bases, sans délai.

OFAC : dans la fiche PSIA, fixer la procédure de contrôle annuel de l'exposition au bruit ainsi que les démarches envisagées en cas de dépassement de l'exposition au bruit admissible de la manière suivante (voir aussi l'ANNEXE 6).

B2. Exposition au bruit



Le cadastre de bruit documente la charge sonore déterminée selon l'art. 36 OPB et aussi, par voie de conséquence, la charge sonore admissible selon l'art. 37a OPB et constitue la base pour l'application de l'OPB (chapitres 5 et 6 relatifs aux autorisations de construire et à la planification territoriale) ainsi que pour l'insonorisation selon l'art. 25 LPE (fenêtres antibruit). En soi, le cadastre de bruit n'est pas opposable aux tiers.

Le cadastre de bruit actuellement en vigueur pour l'aéroport de Genève a été élaboré en mars 2009 ; la charge sonore représentée correspond à la charge sonore effective due au trafic réel de l'année 2000, soit avec un total de 170'568 mouvements. Cette charge sonore correspond à l'état de référence fixé dans le cadre du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation et de l'approbation du règlement d'exploitation de 2001. Elle représente également le bruit admissible selon la teneur actuelle de l'OPB (art. 37a OPB). Le bruit admissible est opposable aux tiers dès lors que celui-ci a été fixé dans une décision résultant d'une procédure d'approbation des plans ou de modification du règlement d'exploitation.

L'exposition au bruit admissible approuvé (37a OPB) dans le cadre d'une procédure administrative déterminante doit en principe être respectée. A cette fin, l'exposition sonore provoquée par le trafic aérien est à calculer et à analyser chaque année par l'exploitant de l'aéroport. Il soumet à l'autorité d'exécution fédérale dans les 5 mois une analyse de situation et, en cas de dépassement notable du bruit admissible (augmentation de 1dB ou plus par rapport au bruit admissible), les mesures qu'il propose afin d'éviter que le dépassement ne se reproduise.

L'autorité d'exécution fédérale approuve l'analyse de situation et les mesures proposées par l'exploitant de l'aéroport, après consultation des cantons concernés, de Skyguide et du Board of Airlines Representatives.

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, de Skyguide et du Board of Airlines Representatives, ordonne à l'exploitant de l'aéroport de

B2. Exposition au bruit



prendre les mesures nécessaires pour que le cadre légal soit respecté.

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) dans le cadre d'une procédure administrative en vertu de la loi sur l'aviation. Le bruit admissible doit se trouver à l'intérieur du cadre fixé dans la fiche PSIA.

La procédure de fixation du nouveau bruit admissible comprend la demande d'allègements et entraîne l'adaptation du concept d'insonorisation.

Une fois le nouveau bruit admissible fixé, l'autorité d'exécution adaptera le cadastre de bruit, sans délai.

B2.2 POSITIONNEMENT DU CANTON DE GENEVE

Canton : compte tenu des impacts territoriaux et environnementaux résultant du développement de l'aéroport à l'horizon 2030, le canton propose de plafonner le

Le canton demande formellement aux offices fédéraux concernés (OFAC, OFEV, ARE) de procéder à une pesée d'intérêts entre les besoins de l'économie, la santé

B2. Exposition au bruit



volume du bruit généré durant les deux dernières heures de la période d'exploitation de l'aéroport à l'état prévisible en 2020 (22 heures-minuit). Il s'agit ainsi de trouver un équilibre des intérêts entre les besoins de l'économie, de la santé des riverains et la nécessité de répondre à la crise du logement que traverse le canton. L'avantage d'un plafonnement du volume du bruit est d'apporter aux riverains la garantie que le bruit après 22 heures n'augmentera pas au-dessus du niveau prévisible en 2020 tout en préservant une marge de manœuvre pour l'aéroport et les opérateurs. Ainsi, même si ce plafonnement nécessitera des adaptations opérationnelles, cette solution ne remet pas en cause la volonté du canton de permettre à l'aéroport de se développer selon le modèle économique en vigueur (cf. protocole de coordination thématique *A3. Rôle économique et social*, paragraphe A3.5). Le dispositif ainsi que les courbes enveloppantes VLI DS II résultantes sont décrits dans l'ANNEXE 7.

des riverains et les impacts territoriaux.

La Confédération précise que c'est sur la base d'une évaluation de l'ensemble des prises de position qui seront transmises dans la phase de consultation de la fiche PSIA que le DETEC sera en mesure de statuer en vue de proposer au Conseil fédéral l'adoption de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève.

Canton : inscrire la courbe résultant du scénario cantonal dans le projet d'adaptation du plan directeur cantonal en cours.

ARE : l'adaptation du Plan directeur cantonal (PDCn) genevois sera soumise pour examen auprès de la Confédération pour approbation. Il ne doit pas subsister de contradictions entre un plan sectoriel et la planification directrice cantonale.

B2. Exposition au bruit



CONCEPT DE MESURES D'ISOLATION ACOUSTIQUE

B2.3 L'AIG a élaboré un concept de mesures d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit dans un périmètre déterminé autour de l'aéroport. Il a été déclaré conforme par l'OFAC en 2003.

La mise en œuvre du programme d'insonorisation se déroule sur plusieurs années. Dans une première phase (exigence légale : assainissement phonique jusqu'à VA, art. 15 OPB) qui s'étend sur deux ans à compter de l'été 2004, sont prises en compte les habitations situées dans les zones les plus exposées au bruit du trafic aérien (périmètre des valeurs d'alarme). Dans une seconde phase (engagement volontaire), le programme d'insonorisation a été étendu aux habitations exposées à un niveau de bruit moindre que VA (entre VA et VLI), dans l'ordre décroissant de la gêne sonore subie et dans la limite de l'enveloppe budgétaire disponible. Ce programme se poursuit suite à la décision de l'OFAC du 6 juin 2013 dans un cadre obligatoire (art. 8 et 10 OPB et 25 al. 2 et 3 LPE).

Par décision de l'OFAC du 6 juin 2013, l'AIG doit présenter, durant le premier semestre 2014 et après demande de prolongation de délai, un nouveau concept de mesures d'isolation acoustique portant sur les locaux à usage sensible au bruit, exposés à une charge supérieure aux valeurs limites d'immissions selon le cadastre de bruit publié en mars 2009, avec priorité pour la charge sonore actuelle réelle (années 2010 à 2012). La procédure d'adoption de ce concept est en cours.

OFAC : rendre une décision sur le nouveau concept d'isolation acoustique, dont la procédure est en cours, et coordonner l'application du concept avec le Canton (art. 45 OPB).

AIG : dans le cadre des futures modifications du bruit admissible, déposer auprès de l'OFAC une actualisation du concept de mesures d'isolation acoustique.

B2. Exposition au bruit



A titre d'information, il est précisé qu'un dispositif spécifique d'aide à l'insonorisation des habitations sises en territoire français a également été élaboré et adopté par la commission mixte franco-suisse en 2003. Ce dispositif est également en cours de réalisation.

BRUIT INDUSTRIEL (ANNEXE 6 OPB)

B2.4 Les valeurs limites d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers qui s'appliquent notamment aux aéroports sont définies dans l'annexe 6 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

Les sources de bruit industriel sur la plateforme aéroportuaire de l'AIG sont les suivantes : bruit du trafic des avions au sol ; bruit des avions aux positions ; bruit des avions lors des essais moteurs ; attentes en bout de pistes ; installations techniques des bâtiments CVC ; bruit provenant des ateliers ; trafic des véhicules (périphérie AIG) ; bruit du trafic des véhicules dans les parkings (part AIG).

Un pronostic/calcul de la charge sonore du bruit industriel – séparément pour le jour (7-19h) et la nuit (19-7h) – a été établi par l'AIG (état actuel car il n'est pas possible de connaître avec suffisamment de précision les sources de bruit déterminantes à l'horizon 2030).

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, arrêter les conditions cadres de l'exposition au bruit après que les instances concernées auront été entendues.

OFAC : déterminer l'exposition admissible (art. 37a OPB), qui sera opposable aux tiers dès lors que celle-ci aura été fixée dans une décision.

OFAC : consigner l'exposition au bruit admissible dans le cadastre de bruit industriel pour l'AIG.

OFAC : se coordonner avec le Canton (art. 45 OPB).

2.3 Thématique *B3. Utilisation du sol*

B3. Utilisation du sol



EXPOSITION AU BRUIT ET UTILISATION DU SOL

- B3.1** Utilisation du sol selon le plan de zones cantonal en vigueur (y compris les degrés de sensibilité).
- L'exposition au bruit retenue dans le protocole de coordination de la thématique *B2. Exposition au bruit* correspond aux courbes de bruit à l'horizon 2030. Les cartes de coordination qui se trouvent dans l'ANNEXE 5 représentent l'information suivante :
- situation générale, degré de sensibilité II et III, enveloppantes (courbes 2030 du PSIA) ;
 - valeurs de planification DS II : jour, 1^{ère} heure de nuit, 2^{ème} heure de nuit (courbes 2030 du PSIA) ;
 - valeurs limites d'immissions DS II : jour, 1^{ère} heure de nuit, 2^{ème} heure de nuit (courbes 2030 du PSIA) ;
 - degré de sensibilité II, enveloppantes (courbes 2030 du PSIA) ;
 - degré de sensibilité III, enveloppantes (courbes 2030 du PSIA) ;
 - légende de la carte de coordination de l'aéroport de Genève.

OFAC : inscrire la courbe enveloppante VP DS II sur la carte de la fiche PSIA.

Cantons de Genève et de Vaud : harmoniser les instruments d'aménagement du territoire avec les territoires exposés au bruit (plan directeur cantonal, plan de zones).

B3. Utilisation du sol



PLAN DIRECTEUR DU CANTON DE GENEVE

- B3.2** La fiche A20 du Plan directeur cantonal Genève 2030 (PDCn 2030) définit les principes d'aménagement applicables pour les zones à bâtir existantes et pour les nouvelles zones à bâtir. L'objectif étant de gérer l'évolution de l'urbanisation dans les secteurs concernés par le bruit des avions, en définissant des affectations compatibles avec les niveaux de bruit, pour la protection de la santé des habitants.
- Dans les secteurs dont l'affectation est non conforme aux dispositions fédérales (LPE, OPB), seuls sont autorisés les projets respectant les VLI, dans les limites des dispositions prévues à l'alinéa 2 de l'article 22 LPE. Aucune dérogation au sens de l'article 31, alinéa 2 de l'OPB n'entre en ligne de compte.
- Pour les nouvelles zones à bâtir, lorsque la VP DS II est dépassée, les secteurs sont affectés à de la mixité avec une large majorité d'activités, et/ou à des équipements sans locaux à usage sensible au bruit. Lorsque la VP du DS III est dépassée, les secteurs sont affectés exclusivement à de l'activité.

Pour définir leur programme, les projets d'aménagement, ainsi que les projets de modification de zones, dans les secteurs exposés au bruit des avions, s'appuient sur les courbes résultant du scénario cantonal (voir B3.3 ci-dessous).

Canton : l'augmentation du bruit prévisible à l'horizon 2030 entrainera un allongement des courbes enveloppantes sur un axe NE-SW et une légère extension sur la façade sud de l'aéroport. Cette extension 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 scénario cantonal vise à réduire l'impact territorial du bruit des avions.

Canton : 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.

OFAC : la question des compensations devra être réglée au niveau cantonal en tenant compte de la législation fédérale et internationale.

Canton : inscrire la courbe résultant du scénario cantonal dans le projet d'adaptation du plan directeur cantonal en cours.

Canton : assurer la cohérence entre le PDCn 2030 et la fiche PSIA.

B3. Utilisation du sol



Certains secteurs font l'objet de projets d'aménagement, visant à les assainir et les mettre en conformité avec les exigences de protection contre le bruit. L'évolution de ces périmètres vers des affectations compatibles avec le niveau de bruit des avions est acquise et doit être menée. Ces périmètres sont représentés sur la carte annexée à la fiche A20 du PDCn 2030, qui n'est pas exhaustive à cet égard.

B3.3 POSITIONNEMENT CANTON DE GENEVE

Canton : compte tenu des impacts territoriaux et environnementaux résultant du développement de l'aéroport à l'horizon 2030, le canton propose de plafonner le volume du bruit généré durant les deux dernières heures de la période d'exploitation de l'aéroport à l'état prévisible en 2020 (22 heures-minuit). Il s'agit ainsi de trouver un équilibre des intérêts entre les besoins de l'économie, de la santé des riverains et la nécessité de répondre à la crise du logement que traverse le canton. L'avantage d'un plafonnement du volume du bruit est d'apporter aux riverains la garantie que le bruit après 22 heures n'augmentera pas au-dessus du niveau prévi-

Le canton demande formellement aux offices fédéraux concernés (OFAC, OFEV, ARE) de procéder à une pesée d'intérêts entre les besoins de l'économie, la santé des riverains et les impacts territoriaux.

La Confédération précise que c'est sur la base d'une évaluation de l'ensemble des prises de position qui seront transmises dans la phase de consultation de la fiche PSIA que le DETEC sera en mesure de statuer en vue de proposer au Conseil fédéral l'adoption de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève.

B3. Utilisation du sol



sible en 2020 tout en préservant une marge de manœuvre pour l'aéroport et les opérateurs. Ainsi, même si ce plafonnement nécessitera des adaptations opérationnelles, cette solution ne remet pas en cause la volonté du canton de permettre à l'aéroport de se développer selon le modèle économique en vigueur (cf. protocole de coordination thématique A3. *Rôle économique et social*, paragraphe A3.5). Le dispositif ainsi que les courbes enveloppantes VLI DS II résultantes sont décrits dans l'ANNEXE 7.

Canton : inscrire la courbe résultant du scénario cantonal dans le projet d'adaptation du plan directeur cantonal en cours.

ARE : l'adaptation du Plan directeur cantonal (PDCn) genevois sera soumise pour examen auprès de la Confédération pour approbation. Il ne doit pas subsister de contradictions entre un plan sectoriel et la planification directrice cantonale.

2.4 Thématique *B4. Protection de l'air et climat*

B4. Protection de l'air et climat



PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (PSIA), 2000

- B4.1** Le principe 6 Partie III B-4 du PSIA, adapté le 15 mai 2013, prévoit que « les aéroports nationaux doivent pouvoir être développés pour répondre à la demande, pour autant que ce développement soit en accord avec les principes du développement durable, même lorsque les dimensions économique et sociale de la mobilité impliquent qu'aux environs de ces installations : (...); certains polluants atmosphériques (à savoir les oxydes d'azote et les poussières fines) interviennent de manière significative dans la pollution atmosphérique ».
- L'aéroport doit être maintenu, amélioré qualitativement et développé afin de pouvoir répondre de façon optimale à la demande en tenant compte des impératifs de la sécurité, du développement durable et de la santé publique, notamment la protection de la population contre les nuisances et les risques sanitaires, sur la base des connaissances scientifiques.
- Canton : considère que les principes 6 et 7 posent problème du point de vue de la LPE.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, considérer la protection de l'air après que les instances concernées auront été entendues.

Le Canton sera consulté dans le cadre de la révision de la partie conceptionnelle du PSIA.

De plus, le principe 7 Partie III B1-B7-3 du PSIA prévoit qu' « une pollution de l'air excessive, cogénérée par l'exploitation aéroportuaire, doit être tolérée à moyen terme dans le périmètre des aéroports 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 des aéroports respectivement des cantons ».

B4. Protection de l'air et climat



RESPECT DES VALEURS LIMITES DE L'ORDONNANCE SUR LA PROTECTION DE L'AIR (OPair)

B4.2

Les normes de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1) ont été fixées au niveau fédéral, sur la base des données de l'OMS reconnues (impacts sur la santé).

Le Canton de Genève est tenu légalement de faire respecter ces normes et de mettre tout en œuvre pour y parvenir le cas échéant (art. 27 al. 1, 31 et 34 OPair).

Les valeurs limites d'émissions sont spécifiées à l'annexe 1 OPair selon le type de polluant.

L'art. 2 al. 5 OPair précise que « sont considérées comme excessives les immissions qui dépassent une ou plusieurs des valeurs limites figurant à l'annexe 7 ».

La plateforme aéroportuaire de Genève est équipée d'une station EOLE qui mesure la qualité de l'air en bordure de piste, à l'endroit où la poussée des réacteurs est maximale. Un système optique enregistre en continu les concentrations des principaux polluants atmosphériques.

AIG : poursuivre les mesures mises en place et les optimiser.

Le Canton rappelle que la pollution ponctuelle n'est pas forcément représentative. La contribution de l'aéroport à la pollution du secteur constitue la donnée à prendre en considération.

Dans les limites des données disponibles, le Canton de Genève souhaite que l'impact de l'activité de l'aéroport par rapport aux autres sources cantonales soit évalué, à l'état actuel et à l'état futur (2030).

L'AIG a réalisé une étude ainsi qu'un complément sur l'état futur de la qualité de l'air à l'horizon 2030 (ANNEXE 8). Les principaux résultats sont les suivants.

Oxydes d'azote (NO_x, NO₂) :

- dans la zone aéroportuaire, augmentation des valeurs d'émissions entre 2020 et 2030 (à l'instar des émissions des industries) ;

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, considérer la protection de l'air après que les instances concernées auront été entendues.

B4. Protection de l'air et climat



riques (O_3 , SO_2 , NO_2). Un appareil à microbalance mesure les concentrations en particules fines de diamètre inférieur à $10 \mu m$ (PM10). Ces mesures sont validées et intégrées dans le réseau de mesures du Canton puis publiées à plus large échelle (transalp'air).

Il est à noter que les valeurs mesurées sont très proches de la limite ou dépassées pour les NO_2 et PM10 sur une partie de la zone aéroportuaire.

- sur le territoire genevois, diminution des concentrations moyennes annuelles de NO_2 ;
- dépassements de la limite OPair (NO_2) fixée à $30 \mu g/m^3$ en moyenne annuelle au centre-ville et à proximité de l'aéroport ;
- impact des émissions de l'aéroport en termes d'immissions de NO_2 particulièrement marqué sur le tarmac ;
- augmentation de la contribution relative de l'aéroport par rapport aux émissions cantonales (24% en 2012 et 40% en 2030).

Particules fines :

- tendance à l'augmentation des émissions dans le domaine des chauffages, dans celui des transports et du trafic aérien ;
- immissions de PM10 : VLI dépassées au centre-ville et en bordure de l'autoroute (même sans prendre en compte les émissions des activités aéroportuaires).

Le complément d'étude a permis d'estimer que l'émission de PM10 due à l'abrasion des pneus et freins

B4. Protection de l'air et climat



d'avion se chiffre à environ 2.9 t/an. Il montre également que peu de données sont disponibles sur ce sujet, et la formule utilisée pour calculer ce chiffre ne s'applique pas pour les appareils légers. Avec ce correctif, les émissions totales de PM10 de l'aéroport à prendre en compte pour 2030 passent de 18.7 à 21.6 t. La contribution de l'aéroport aux émissions de PM10 du Canton passe alors de 5.7% à 6.6%.

Un nouveau standard sur les particules fines a été approuvé par le Comité de la protection de l'environnement de l'OACI. Il entrera en vigueur pour tous les réacteurs d'avions (nouveaux et en production) le 1^{er} janvier 2020. L'OFAC s'est engagé très activement dans son élaboration et poursuit son effort pour la mise en œuvre du standard PM au sein de l'OACI.

PROTECTION DE L'AIR, POLITIQUE CLIMATIQUE ET GESTION DE L'ENERGIE DE L'AIG

B4.3 L'AIG précise les mesures suivantes pour l'amélioration de la qualité de l'air, de la politique climatique et de la

AIG : poursuivre les mesures mises en place et les optimiser.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, considérer la protection de l'air après que les instances concernées auront été entendues.

B4. Protection de l'air et climat



gestion de l'énergie (voir aussi le document *Environnement, bilan et objectifs 2013*, AIG, 2011 ; pages 12-17 et 26-27).

Trafic aérien :

- surtaxe sur les émissions gazeuses (NO_x) depuis novembre 1998, conformément à l'art. 39 de la loi fédérale sur l'aviation (LA) et à l'art. 47 de l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires ;
- optimisation des procédures d'approche et de départ (favoriser notamment les procédures de descente continue (CDO)).

Trafic induit (au sol) :

- mesures d'incitation pour les passagers depuis le 1^{er} janvier 2008 (installation de distributeurs de billets de transports publics gratuits dans le hall de distribution des bagages de l'aéroport) ;
- plan de mobilité pour les employés.

Activités aéroportuaires :

- l'AIG a rendu obligatoire l'utilisation des systèmes fixes de fourniture d'énergie aux avions (Ground Power Supply Systems – GPSS) sur

L'AIG prévoit l'extension de systèmes GPSS sur d'autres positions (positions 60) de stationnement d'avions, afin de diminuer encore les émissions liées à l'usage des APU (*Environnement, bilan et objectifs 2013*, AIG, 2011 ; page 13).

La mise en œuvre du plan de mesures de réduction de la pollution de l'air liée aux véhicules et engins circulant sur le tarmac sera poursuivie. Les mesures suivantes sont planifiées par l'AIG :

- interdiction dans l'enceinte aéroportuaire des véhicules et engins thermiques les plus polluants, soit, dès 2014, de ceux qui ne répondent pas au minimum à la norme « euro 2 » (véhicules) ou « euro phase 1 » (engins) et, dès 2019, de ceux qui ne répondent pas au minimum à la norme « euro 3 » ou « euro phase 2 » ;
- dès 2015, obligation d'équiper tous les engins pour lesquels cela est utile et possible techniquement d'un filtre à particules reconnu par l'OFEV ;

OFAC : prendre en compte les mesures ciblées concernant l'aéroport du Plan de mesures OPair cantonal dans les procédures relatives à l'aéroport de Genève.

B4. Protection de l'air et climat



- les positions équipées, ce qui évite aux avions de faire fonctionner leur turbine auxiliaire (APU) ;
- les GPSS utilisés sur les positions sont alimentés par l'électricité du bâtiment ;
 - l'AIG a adopté, en 2010, le plan de mesures de réduction de la pollution de l'air liée aux véhicules et engins circulant sur le tarmac ;
 - depuis 2009, exigences accrues en ce qui concerne les émissions des véhicules circulant dans l'enceinte aéroportuaire ;
 - la politique de l'AIG est d'équiper ses véhicules diesel de filtres à particules et d'avoir une politique de renouvellement qui prenne en compte la contribution de chaque véhicule à la pollution ;
 - depuis 2011, les tarifs des autorisations de circuler sur le tarmac sont modulés par l'AIG en fonction de critères environnementaux, dans le but de favoriser l'acquisition des véhicules les moins polluants. Les recettes excédentaires génèrent un budget alloué au financement d'équipements propres à réduire les émissions ;
 - accréditation carbone : l'AIG est certifié depuis

- mise en œuvre de campagnes de sensibilisation (arrêt du moteur, utilisation des engins, etc.) ;
- les GPU des agents d'assistance seront progressivement équipés de filtres à particules.

AIG : le remplacement des GPU fonctionnant au diesel par des équipements électriques devra être examiné.

B4. Protection de l'air et climat



2011 au niveau 3 du programme d'Accréditation Carbone des Aéroports (programme volontaire, mis en place par ACI Europe ayant pour but la réduction des gaz à effet de serre sur les aéroports (y.c. trafic aérien)).

Infrastructures :

- participation à différents programmes de gestion de l'énergie, notamment : AEnEc ; ProKilowatt ; Eco21 ; Négawatt ; « Watt Else » avec les partenaires de la plateforme ;
- mise en place d'installations solaires sur les bâtiments.

CANTON DE GENEVE : PLAN DE MESURES OPair
2013-2016

B4.4 Selon le *Plan de mesures OPair 2013-2016* du Canton de Genève (pp. 3-4), les valeurs limites d'immissions (VLI) OPair pour les principaux polluants (dioxyde d'azote, ozone et particules fines) ne sont pas respectées dans certaines parties du territoire, notamment au centre de l'agglomération et près de l'aéroport.

Dans le *Plan de mesures OPair 2013-2016*, le Canton de Genève demande que l'AIG poursuive et accroisse son action dans divers domaines clés, dont l'assainissement des infrastructures aéroportuaires et l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce par les employés et les passagers.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, considérer la protection de l'air après que les instances concernées auront été entendues.

Canton : communiquer à l'OFAC les mesures ciblées concernant l'aéroport du Plan de mesures OPair cantonal.

B4. Protection de l'air et climat



Le bilan tiré de la mise en œuvre du *Plan de mesures OPair* de 2003 à 2011 est le suivant concernant l'AIG (pp.12-13 du *Plan de mesures OPair 2013-2016*).

L'AIG s'est montré très actif dans la mise en œuvre des mesures dont il avait la responsabilité (incluses pour la plupart dans son système de management environnemental, introduit en 1997).

Concernant les installations aéroportuaires, il a notamment poursuivi la mise en place des systèmes de fourniture d'énergie aux avions. Parmi les autres points forts, on signalera notamment l'adoption du plan de mesures de réduction de la pollution de l'air liée aux véhicules et engins circulant sur le tarmac et l'installation de panneaux solaires.

En 2010, l'OFAC a introduit une nouvelle méthode de surtaxe d'émissions gazeuses pour les avions.

Le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016* tire les conclusions suivantes concernant l'impact du trafic aérien sur les émissions de substances polluantes (ch. 4.5.2) :

Les objectifs du *Plan de mesures OPair 2013-2016* (révisés en 2014 par le Canton et l'AIG) en lien avec le site aéroportuaire de Genève sont les suivants :

- diminuer la consommation d'énergie (électrique et thermique) du site de 10% par rapport à 2010 ;
- atteindre une production d'énergie solaire annuelle sur l'aéroport de 2 GWh ;
- atteindre un taux de 25% de véhicules éco-compatibles (électrique, hybride ou gaz) ;
- atteindre un taux de 60% des véhicules répondant aux dernières normes antipollution (EURO 4-5 et Com 3) ;
- atteindre un taux d'utilisation des modes de transport durables de 45% pour les passagers et les employés en 2020, avec un taux de satisfaction de 80%, étant entendu que, selon la charge fixée dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation du 31 mai 2001 de l'OFAC, il s'agit des transports publics (train, bus ou métro) et des transports non polluants (vélo, piétons, véhicules électriques).

Dans le cadre de sa lutte contre la pollution atmosphérique, le canton de Genève a adopté un nouvel outil

OFAC : prendre en compte les mesures ciblées concernant l'aéroport du Plan de mesures OPair cantonal dans les procédures relatives à l'aéroport de Genève.

B4. Protection de l'air et climat



- Les émissions de substances polluantes du trafic aérien, notamment les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et de particules fines (PM) doivent encore diminuer. La Suisse s'engage dans les enceintes internationales afin que des normes soient établies et que celles-ci soient régulièrement adaptées suivant l'état de la technique.
- Le principe de taxes d'atterrissages modulées en fonction des émissions inscrit dans la loi sur l'aviation doit être maintenu, étant entendu que les tarifs des taxes doivent être régulièrement adaptés au gré des connaissances scientifiques et du progrès technique.

Concernant le Plan de mobilité destiné à réduire l'impact environnemental des déplacements des personnels travaillant pour les sociétés aéroportuaires, l'AIG a introduit diverses mesures favorisant le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce : règles d'attribution des parkings en fonction du lieu d'habitation, abonnements UNIRESO et CFF à prix réduits, promotion de Mobility et du covoiturage, création du service

directeur : la *Stratégie de protection de l'air 2030*, validée par le Conseil d'Etat le 16 décembre 2015. Il s'agit d'un document stratégique global présentant une vision à long terme et englobant les plans de mesures périodiques d'assainissement de l'air (plans OPair). Elaborée par un comité de pilotage comprenant des représentants de tous les domaines concernés, cette stratégie permet de mieux coordonner les efforts des politiques publiques impliquées dans la protection de l'air : environnement, énergie, transports, urbanisme, santé, promotion économique.

Pour élaborer ce document qui est une première en Suisse, Genève a pris pour cadre la *Stratégie fédérale de protection de l'air* de 2009, qui fixe à long terme des pourcentages de réduction des émissions nécessaires pour atteindre des objectifs basés sur les effets sur la santé et l'environnement. La stratégie cantonale genevoise définit trois objectifs de protection de l'air à l'horizon 2030 :

1. Viser le respect des valeurs limites d'immission de l'OPair sur le territoire cantonal, notamment pour le NO₂ et les PM10.
2. Faire respecter, pour toutes les installations

B4. Protection de l'air et climat



«Navette Personnels Aéroport» (NPA) opérant en dehors des horaires TPG, etc.

stationnaires, les valeurs limites d'émission fixées dans l'OPair et le RPAir.

3. Par rapport à la situation de référence de 2005, réduire de façon volontariste les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) de 50 % et les émissions de particules fines (PM10) de 18 %.

Pour atteindre ces objectifs, l'Etat a arrêté cinq axes stratégiques. Trois « axes stratégiques ciblés » prescrivent une réduction des émissions centrées sur des activités polluantes spécifiques : trafic routier, chauffages, ainsi que secteur industriel et artisanal. Deux « axes stratégiques transversaux » concernent des activités à large échelle : élargissement de la zone à immissions excessives, sensibilisation en matière de santé, lutte contre la pollution de l'air intérieur, interventions auprès de la Confédération, installations à forte fréquentation, enfin coordination à l'échelle inter-cantonale et du Grand Genève. Tous ces axes stratégiques sont assortis d'objectifs à l'horizon 2030 et d'une gamme de moyens d'action.

Les principes généraux de la LPE demeurent applicables, notamment le critère de « l'économiquement

B4. Protection de l'air et climat



supportable » de l'art. 11 LPE.

CLIMAT

B4.5 En matière de climat, la Confédération détient une compétence exclusive.

Le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016* (ch. 4.5.2) précise que la dimension mondiale du trafic aérien a permis d'atteindre des progrès en matière de politique climatique avant tout par l'action de la Suisse dans des enceintes internationales telles que l'OACI, la CEAC et l'Union européenne. Le trafic aérien international n'est pas touché par le Protocole de Kyoto, lequel confie à l'OACI le soin d'élaborer des mesures plus détaillées. L'OACI a d'ailleurs adopté des principes en matière de lutte contre l'impact du trafic aérien sur le climat, dont s'est inspiré l'OFAC pour définir son plan d'action en vue de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation suisse, de concert avec les pays parties à la CEAC et avec les secteurs économiques suisses concernés. Ce plan a été intégré en 2012 dans la *Stratégie pour le développement durable* de la Confédération. A

Le Canton souhaite que la problématique du rejet de CO₂ soit abordée dans le cadre du processus PSIA.

OFAC : la Confédération s'engage, à travers sa politique climatique, à promouvoir la réduction des émissions de CO₂ dans l'aviation. Ainsi la loi sur le CO₂, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013, prévoit la possibilité pour le Conseil fédéral d'intégrer l'aviation civile suisse dans un système d'échange de quotas d'émissions. Cela n'est toutefois possible que si le système suisse est couplé à celui de l'UE. Si ce couplage n'est pas possible, alors des mesures équivalentes seront à développer. Les négociations de couplage ont débuté en 2011 et se sont achevées par le paraphe d'un accord en janvier 2016. Le planning de la mise en œuvre de l'accord est ouvert.

OFAC : prendre en compte l'aspect du climat en conformité avec la législation en vigueur.

B4. Protection de l'air et climat



noter que ce plan d'action est régulièrement mis à jour (dernière en date : 2015).

Le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016* tire les conclusions suivantes concernant l'impact du trafic aérien sur le climat (ch. 4.5.2) :

- L'aviation doit fournir une contribution adéquate à la protection du climat. La Suisse y veille. Il convient à cet égard de prendre en considération les évolutions sur le plan international concernant la mise en œuvre de la *Convention-cadre sur les changements climatiques* et l'évolution des mesures propres à l'aviation décrétées par l'OACI et de les influencer autant que possible en fonction des objectifs à atteindre.
- En révisant la loi sur le CO₂, le Conseil fédéral a souhaité intégrer l'aviation suisse dans le SEQE suisse pour autant que celui-ci puisse être couplé avec le SEQE-UE. Un accord sur le couplage des deux systèmes a été paraphé début 2016 mais n'a pas encore été ratifié.

La *Stratégie pour le Développement durable 2016-2019* de janvier 2016 indique (p. 22) que dans le domaine de l'aviation, le Plan d'action de l'OACI en vue de réduire

L'infrastructure aéroportuaire de l'AIG est considérée comme une installation stationnaire et peut être soumise au SEQE suisse existant si elle atteint une puissance calorifique totale de 20 MW, ce qui n'est pas le cas actuellement.

La Confédération n'a pas la liberté d'imposer des taxes (impôts) sur le carburant des vols internationaux, ou par-là, sur le CO₂. Cette limitation est spécifiquement clarifiée par la *Convention de Chicago*, qui règle les accords en matière de trafic aérien international. Une taxe sur le carburant pour les vols domestiques est toutefois en place en Suisse. Une partie des revenus de cette taxe est redistribuée, selon l'art. 86 de la Constitution, au secteur de l'aviation et permet le financement de projets dans les domaines de la sécurité, la sûreté et l'environnement.

Pour tout ce qui est des vols internationaux, c'est l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui est responsable des mises en œuvre de mesures techniques (ex. standards bruit, émissions, etc.).

B4. Protection de l'air et climat



les émissions de CO₂ de l'aviation suisse vise une amélioration du rendement du kérosène et une croissance du trafic aérien sans hausse en valeur absolue des émissions de CO₂.

En matière de climat, le résumé du *Rapport sur le développement durable dans le transport aérien* (mise à jour 2015) indique les éléments suivants (p. 3).

Compte tenu de la place que le réchauffement climatique occupe dans les discussions politiques et des actions en cours au plan international, la stabilisation des émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic aérien est devenue une thématique prépondérante de la période de référence qui court jusqu'à 2030. L'industrie aéronautique a développé à ce propos une stratégie en quatre volets :

- accélérer le progrès techniques ;
- améliorer l'infrastructure (même au-delà des frontières nationales ; Ciel unique européen) ;
- accroître l'efficacité de l'exploitation ;
- prendre des mesures économiques.

Ainsi, le comité technique pour l'environnement de l'OACI a approuvé un standard CO₂ pour les avions. Sa mise en œuvre est prévue pour le 1^{er} janvier 2020 pour les nouveaux types d'avion et en 2023 pour ceux en production.

D'autre part, l'OACI développe également une mesure basée sur le marché, qui doit être globale et s'appliquer à l'aviation civile internationale dès 2020. Une décision est attendue lors de la prochaine Assemblée générale de l'OACI en automne 2016. La Confédération s'engage activement dans les groupes de travail internationaux pour le développement de ces mesures.

Canton : conscient de sa responsabilité envers les enjeux climatiques, le Canton a initié, en 2013, l'élaboration d'un plan climat cantonal dans le cadre de la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (LDD ; A 2 60). Adopté par le Conseil d'Etat le 25 novembre 2015, ce plan fixe les orientations stratégiques de la politique climatique du Canton de Genève.

B4. Protection de l'air et climat



Dans le cadre de son engagement international (OACI, CEAC, UE), la Suisse soutient concrètement des mesures destinées à mettre dûment en œuvre cette stratégie à l'échelon mondial. Sur la base du document intitulé *ICAO Action Plan on CO₂ Emission Reduction*, l'OFAC et les milieux concernés ont développé le plan d'action *Aviation et climat* de la Suisse. Ce plan explique comment, de concert avec les autres Etats européens, la Suisse entend apporter sa contribution dans les domaines susmentionnés pour atteindre ces objectifs généraux.

3. Bloc C

3.1 Thématique *C1. Infrastructure, bâtiments*

C1. Infrastructure, bâtiments



PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (PSIA), 2000

C1.1 Le *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)* du 18 octobre 2000 expose l'orientation générale de l'aéroport de Genève (parties III B1-B7-2 et III B1-B7-3).

En tant qu'aéroport national, l'aéroport de Genève doit offrir une infrastructure performante, conforme à la fonction qu'il remplit. Les étapes d'extension requises doivent être engagées en temps utile et optimisées, compte tenu des critères de l'aménagement du territoire et des aspects économiques, écologiques et sociaux.

L'aéroport doit être maintenu, amélioré qualitativement et développé afin de pouvoir répondre de façon optimale à la demande en tenant compte des impératifs de la sécurité et du développement durable et de la santé publique, notamment la protection de la population contre les nuisances et les risques sanitaires, sur la base des connaissances scientifiques.

Confédération : considérer le développement prévu au niveau de l'infrastructure et des bâtiments à l'horizon 2030 dans la fiche par installation du PSIA.

RAPPORT SUR LA POLITIQUE AERONAUTIQUE DE LA SUISSE 2016

C1.2 Le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016* (ch. 5.1.1) fixe comme objectif central de tisser un dense réseau de liaisons aériennes entre la Suisse et l'Europe et d'établir des vols directs avec les principaux centres mondiaux – cet objectif était d'ailleurs déjà formulé dans le *Rapport sur la politique aéronautique* de 2004. La dernière édition de ce *Rapport sur la politique*

Inchangé.

Confédération : considérer le développement prévu au niveau de l'infrastructure et des bâtiments à l'horizon 2030 dans la fiche par installation du PSIA.

C1. Infrastructure, bâtiments



aéronautique (2016) relève également que les aéroports nationaux représentent pour la Suisse les plaques tournantes du trafic aérien international. Ils font partie de l'infrastructure de base de la Suisse et du système global de transport. Ils doivent pouvoir répondre à la demande du marché s'agissant des liaisons aériennes (ch. 5.2.1).

LOI SUR L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE

- C1.3** Au niveau cantonal, l'art. 2 de la loi sur l'Aéroport International de Genève (LAIG ; H3 25) stipule que l'AIG a pour mission de gérer et d'exploiter l'aéroport et ses installations en offrant, au meilleur coût, les conditions optimales de sécurité, d'efficacité et de confort pour ses utilisateurs. Dans toute son activité, qui doit concourir au développement de la vie économique, sociale et culturelle, l'établissement tient compte des intérêts généraux du pays, du canton et de la région qu'il dessert, ainsi que des objectifs de la protection de l'environnement.

Il n'y a pas de changement prévu de la loi sur l'Aéroport International de Genève qui ait un impact territorial.

Confédération : considérer le développement prévu au niveau de l'infrastructure et des bâtiments à l'horizon 2030 dans la fiche par installation du PSIA.

C1. Infrastructure, bâtiments



DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT

C1.4 En 2015, l'AIG a accueilli 15'764'208 passagers et 188'827 mouvements ; les infrastructures aéroportuaires de l'AIG atteignent progressivement leur limite de capacité dans leur configuration actuelle.

Afin de remplir la mission de l'aéroport de Genève, consistant à répondre aux besoins de l'ensemble de la région qu'il dessert, il est nécessaire de considérer les points contextuels suivants (source : *Fédération infra, Journée infra 2014*, pp. 27-28) :

- l'AIG doit se doter d'infrastructures permettant d'accueillir tant les besoins spécifiques de la Genève Internationale que ceux du monde des affaires, tout en répondant aux attentes de l'ensemble des passagers ;
- d'une surface totale de 320 ha, le site aéroportuaire se trouve malgré tout dans un espace exigu (limité au sud notamment par l'A1, Palexpo, l'Arena et la gare CFF et au nord par la frontière française et des quartiers d'habitation) ;
- les infrastructures aéroportuaires doivent régu-

Afin de répondre à la demande pronostiquée à 25 millions de passagers et 235'000 mouvements à l'horizon 2030, l'AIG doit adapter son infrastructure en conséquence.

Ainsi, la capacité doit être augmentée côté piste (air-side capacity enhancement, ACE) et côté ville (land-side capacity enhancement, LCE) pour répondre à la demande.

Les infrastructures prévues à l'horizon 2030 ont été discutées entre les partenaires et sont reprises dans le présent protocole de coordination. De manière plus précise, une étude stratégique de développement à l'horizon 2030 (plan directeur), à l'attention de l'OFAC, a été réalisée en 2015 afin de documenter les infrastructures prévues.

Confédération : considérer le développement prévu, en tenant compte des différentes contraintes, au niveau de l'infrastructure et des bâtiments à l'horizon 2030 dans la fiche par installation du PSIA.

AIG : pour chaque projet, préparer et déposer un dossier complet de demande d'approbation des plans et, si nécessaire, déposer une demande de modification du règlement d'exploitation.

Confédération : pour chaque projet, conduire et mener à terme une procédure d'approbation des plans et, si nécessaire, mener une procédure de modification du règlement d'exploitation.

C1. Infrastructure, bâtiments



lièrement être adaptées non seulement aux ré-
glementations internationales (par exemple en
termes de circulation des personnes et des
marchandises), mais également à l'évolution
du nombre d'avions et de passagers ainsi
qu'au maintien d'une bonne qualité d'accueil.

PROJETS INFRASTRUCTURES ACE (AIRSIDE CAPACITY ENHANCEMENT)

C1.5 La capacité actuelle déclarée de la piste béton est de 40 mouvements par heure (en planification horaire).

Dans le cadre du dimensionnement des infrastructures, la capacité déclarée retenue de la piste est de 47 mouvements par heure. À l'horizon 2030, les experts de l'AIG et Skyguide évaluent en effet la capacité déclarée de la piste à 47 mouvements (en planification horaire) par heure (aviation commerciale et aviation générale).

À cet effet, il est prévu notamment :

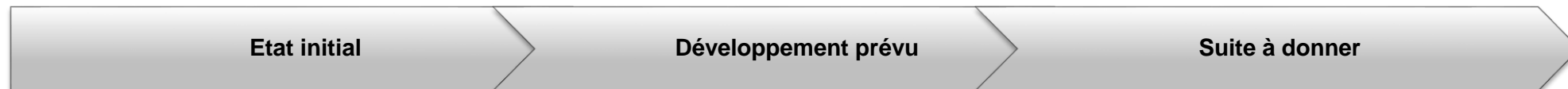
- une nouvelle sortie rapide en piste 05 ;
- trois nouvelles sorties rapides pour l'aire Nord (pistes 05 et 23) ;
- la réalisation de voies multiples (multiple line-up) pour l'alignement des avions aux seuils de

Confédération : considérer le développement prévu au niveau de l'infrastructure et des bâtiments à l'horizon 2030 dans la fiche par installation du PSIA.

AIG : pour chaque projet, préparer et déposer un dossier complet de demande d'approbation des plans et, si nécessaire, déposer une demande de modification du règlement d'exploitation.

Confédération : pour chaque projet, conduire et mener à terme une procédure d'approbation des plans et, si nécessaire, mener une procédure de modification du règlement d'exploitation. Evaluer si la Convention d'Es-

C1. Infrastructure, bâtiments



Etat initial	Développement prévu	Suite à donner
<p>La capacité actuelle de stationnement des avions est la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">• 51 positions pour les avions de ligne et charter (33 code C, 11 code D et 7 code E) ;• 99 positions pour l'aviation générale (33 dans l'aire Sud, 45 dans l'aire Nord et 21 dans le P48) ;• 85 positions dans les hangars (location).	<ul style="list-style-type: none">• piste 05 (seuil décalé) et 23 ;• une voie de circulation au nord qui mène au seuil de piste 05 avec une aire de calibration. <p>Une nouvelle tour de contrôle est à l'étude pour permettre une meilleure gestion des mouvements des aéronefs.</p> <p>L'étude stratégique de développement 2030 prévoit la nécessité de 33 positions supplémentaires pour les avions de ligne et charter. Les positions supplémentaires pour les avions de ligne et charter sont principalement prévues au sud. Les positions actuelles réservées au sud à l'aviation générale seront recrées au nord, avec notamment la suppression de la piste en herbe, afin de libérer de l'espace au sud pour l'aviation de ligne et charter.</p> <p>À l'horizon 2030, il est prévu que le stationnement des avions sur la plateforme aéroportuaire soit développé de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">• sur l'aire Sud, créer des positions avions en face de la sortie BRAVO ;• sur l'aire Sud, réaménager la zone ABT et FRET pour le stationnement d'avions de ligne	<p>poo sur l'EIE dans un contexte transfrontalier doit s'appliquer à certains projets ACE.</p>

C1. Infrastructure, bâtiments



	<p>et charter ;</p> <ul style="list-style-type: none">• sur l'aire Sud, réaffecter la zone Ouest (devant le Grand Hangar) pour le stationnement d'avions de ligne et charter ;• sur l'aire Nord, développer le stationnement pour l'aviation générale (codes C à F), en complément des positions de stationnement avions existantes (codes A et B).
<p>La capacité actuelle de stationnement des hélicoptères est de 5 places, sans la Rega.</p>	<p>AIG : maintien d'une capacité pour accueillir les hélicoptères.</p>
<p>Les essais moteurs se font dans l'amortisseur de bruit situé sur l'aire Sud (pour les avions code C) dès juillet 2016, dans les baies d'attente, ainsi que dans l'amortisseur de bruit situé sur l'aire Nord (pour les avions jusqu'à 20 m d'envergure).</p>	
<p>Le dégivrage s'effectue actuellement sur toutes les positions.</p>	<p>Inchangé.</p>
<p>Le stationnement des véhicules et des engins s'effectue actuellement de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">• véhicules et engins du SSA (service de sécurité	<p>Dans l'étude stratégique de développement 2030, il est prévu de déplacer la caserne SSA existante, elle se situera a priori au nord de la plateforme.</p>

C1. Infrastructure, bâtiments



- de l'aéroport de Genève) dans la caserne existante ;
- bus pour les passagers dans les abris existants (zone ABT).

Les bus passagers sont stationnés dans le parking P28 (ex-musée de l'automobile, à l'extrémité Est de la Halle 7 avec accès direct à l'aire de mouvements).

Les infrastructures techniques sont localisées dans trois zones : la zone ABT, qui comprend actuellement le bâtiment BATMAN (Bâtiment de manutention), le bâtiment ABT (Aéroport bâtiment technique) et la caserne du SSA, ainsi que la zone de Pré-Bois et l'aire Nord.

Dans l'étude stratégique de développement 2030, il est prévu que l'emplacement futur des infrastructures techniques, notamment les équipements techniques pour l'assistance en escale (Ground Service Equipment), soit localisé au sud et au nord. Une des possibilités consiste à relocaliser les infrastructures techniques en partie dans la halle 7 de PALEXPO (des locaux pour le service de piste et les agents d'assistance en escale), ainsi que sur l'aire Nord (notamment pour le service mécanique et le stockage d'équipements).

Dans la zone Pré-Bois, la reconstruction du bâtiment technique existant (vétuste) est prévue.

Les installations de tri des bagages (TRIBAG) se situent

À l'horizon 2030, la construction d'un ou plusieurs

C1. Infrastructure, bâtiments



au sud de la plateforme, dans les bâtiments T1, T1+ et T2.

La centrale thermique est située dans la zone ABT.

Le réseau d'avitaillement alimente l'aire sud. Une conduite relie les dépôts pétroliers de Vernier/Meyrin et

nouveaux TRIBAG est prévue sur l'aire Sud.

À l'horizon 2030, l'AIG prévoit le déplacement de la chaufferie au sud du bâtiment ADIC (station de dégivrage, de distribution du carburant et d'un hangar pour véhicules).

A ce sujet, le Canton signale que ces deux installations (chaufferie et bâtiment ADIC) sont assujetties à l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012). Leur rapprochement géographique, s'il est trop étroit, est susceptible d'augmenter le risque d'accident par effet domino.

Une interconnexion avec le réseau GENILAC est également envisagée (s'inspirant des succès de Genève Lac Nations, le projet GeniLac utilise l'eau du lac pour rafraîchir en été et chauffer en hiver des habitations et bâtiments d'entreprises. Ce nouveau réseau hydrothermique concernera le centre-ville et la zone de l'aéroport).

Le réseau d'avitaillement sera rénové et il est prévu qu'il soit étendu à l'aire nord. Il est prévu un nouveau

C1. Infrastructure, bâtiments



l'aéroport.

tracé de la conduite entre les dépôts pétroliers de Vernier/Meyrin et l'aéroport.

Il s'agit d'une installation d'aérodrome, mais la compétence pour l'exploitation, la maintenance et la surveillance est déléguée à l'exploitant (SARACO).

PROJETS INFRASTRUCTURES LCE (LANDSIDE CAPACITY ENHANCEMENT)

C1.6 Les actuelles salles d'embarquement sont le Terminal T1 (avec la création des salles d'embarquement à l'ouest du bâtiment en 2000 et les nouvelles salles d'embarquement au centre du bâtiment achevées en 2004) et le Terminal T2 (utilisé les week-ends durant la période hivernale pour les vols charters).

L'enregistrement des passagers se fait dans le Terminal T1 (avec l'extension d'une halle d'enregistrement vers l'ouest réalisée en 2008) et dans le Terminal T2 (enregistrement des passagers des vols charters les week-ends en hiver).

Un projet de nouvelles salles d'embarquements est en cours de réalisation à l'est du Terminal T1, en face des positions 14 à 19 existantes (« aile Est »). Ce bâtiment comprendra de nouvelles salles d'embarquement en remplacement et en complément des salles d'embarquement existantes du bâtiment gros-porteur.

À l'horizon 2030, les développements prévus sont les suivants :

- rénover et augmenter la capacité des satellites 20/30/40 ;
- construire éventuellement de nouveaux satellites à l'ouest du satellite 20 ;

Confédération : considérer le développement prévu au niveau de l'infrastructure et des bâtiments à l'horizon 2030 dans la fiche par installation du PSIA.

AIG : pour chaque projet, préparer et déposer un dossier complet de demande d'approbation des plans et, si nécessaire, déposer une demande de modification du règlement d'exploitation.

Confédération : pour chaque projet, conduire et mener à terme une procédure d'approbation des plans et, si nécessaire, mener une procédure de modification du règlement d'exploitation.

C1. Infrastructure, bâtiments



- étendre la zone d'enregistrement perpendiculairement à l'axe du Terminal T1 existant, au-dessus de l'autoroute, couplé au développement d'un pôle d'activités, le tout intégré au tissu urbain de la façade sud de l'aéroport (projet « Cointrin Vision »). Ce projet implique notamment l'enfouissement de la ligne haute-tension ;
- prolonger la partie ouest du Terminal T1 (« aile Ouest ») impliquant la suppression de bâtiments ;
- construire un pavillon VIP sur l'aire Nord ;
- projets hôteliers et/ou commerciaux à l'étude au sud-ouest.

Une nouvelle infrastructure permettant d'héberger les passagers INAD ainsi que les requérants d'asile a été construite au nord de l'aéroport.

Gestion des eaux : des systèmes décentralisés de collecte des eaux sont actuellement utilisés.

Il est prévu la réalisation des réseaux et bassins de rétention suivants :

- réseau de canalisations et bassins de rétention pour le bassin versant du Vengeron ;

C1. Infrastructure, bâtiments



- réseau de canalisations et bassins de rétention pour le bassin versant du Nant d'Avanchet.
-

3.2 Thématique C2. Accès routier, raccordement aux transports publics

C2. Accès routier, raccordement aux transports publics



PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (PSIA), 2000

C2.1 Le principe 4 Partie IIIB-7 du PSIA prévoit que « les aéroports nationaux doivent être raccordés au réseau européen des trains à grande vitesse et intégrés de façon optimale dans le réseau ferroviaire national et le réseau régional des transports publics ».

L'AIG, en partenariat avec la Confédération et le Canton de Genève, poursuit l'application de ces principes.

Confédération : considérer les caractéristiques de l'accessibilité dans la fiche par installation du PSIA.

Le principe 8 Partie IIIB1-B7-3 précise que « les aéroports nationaux doivent être reliés d'une façon optimale au réseau de transports terrestres, aux transports publics en particulier. Une grande importance revient à cet égard à des liaisons ferroviaires suffisantes, rapides et directes notamment de et vers les zones d'apport des aéroports. L'interconnexion ferroviaire doit aussi être encouragée dans les domaines du fret et du courrier ».

De plus, le principe 10 spécifie qu' « une desserte publique attrayante par rail et par bus doit favoriser l'utilisation des transports publics pour le trafic terrestre de et vers les aéroports ».

Enfin, le principe 11 prévoit que « l'offre de places de stationnement aux aéroports nationaux doit être définie

C2. Accès routier, raccordement aux transports publics



et gérée en fonction de la desserte assurée par les transports publics ».

RAPPORT SUR LA POLITIQUE AERONAUTIQUE DE LA SUISSE 2016

- C2.2** Le *Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2016* (ch. 4.6) confirme que la bonne desserte des aéroports nationaux doit être assurée. Outre un bon raccordement aux routes à grand débit et aux réseaux des transports publics régionaux, les aéroports nationaux doivent être raccordés au réseau ferroviaire national et si possible au réseau ferroviaire européen à grande vitesse.
- L'AIG, en partenariat avec la Confédération et le Canton de Genève, poursuit l'application de ces principes.
- Confédération : considérer les caractéristiques de l'accessibilité dans la fiche par installation du PSIA.

PLAN DIRECTEUR DU CANTON DE GENEVE

- C2.3** Etant donné le rôle majeur de l'aéroport dans l'activité économique du canton, l'infrastructure doit bénéficier de la meilleure accessibilité et d'une bonne intégration dans le réseau de transports à l'échelle de l'agglomération.
- La connexion de l'aéroport aux réseaux régionaux et locaux nécessite une meilleure intégration du secteur, notamment la façade sud de l'aéroport.
- Dans la loi cantonale sur le réseau des transports publics (LRTP ; RS GE H1.50), plusieurs mesures sont
- Confédération : considérer les caractéristiques de l'accessibilité dans la fiche par installation du PSIA.

C2. Accès routier, raccordement aux transports publics



L'aéroport constitue une plateforme multimodale majeure de l'agglomération, très bien connectée au réseau national et au centre-ville.

envisagées, comme le prolongement d'un axe fort TC entre les Nations et l'aéroport (bus en site propre ou tramways) et l'interface aéroport. Les fonctions de terminus doivent également être déplacées de la plateforme afin de libérer des espaces.

DECISION D'APPROBATION DU REGLEMENT D'EXPLOITATION DE L'OFAC DU 31 MAI 2001 ET MESURES D'INCITATION MISES EN ŒUVRE PAR L'AIG

C2.4

Il s'agit de répondre aux exigences fixées dans le cadre du renouvellement du règlement d'exploitation de l'AIG en 2001. A savoir : l'objectif général de transfert modal pour l'AIG est, à l'horizon 2020, de 45% de passagers et du personnel utilisant les transports publics (train, bus ou métro) et les transports non polluants (vélo, marche, véhicules électriques). Le taux de satisfaction des passagers devrait rester supérieur à 80% de personnes satisfaites des conditions de desserte de l'aéroport.

L'AIG met donc en œuvre depuis 2002 un plan de mesures, appelé plan de mobilité, visant à accroître l'usage des modes de transport collectifs et non polluants (covoiturage compris) par les employés de l'aéroport. Ce plan de mobilité de l'aéroport est détaillé sur le site

Le plan de mobilité va continuer à évoluer avec le développement des mesures existantes et la mise en œuvre de nouvelles actions en fonction des besoins. Le réseau des navettes NPA est régulièrement développé en cohérence avec l'évolution de la desserte en transports publics.

Les zones où les employés n'ont plus le droit à un abonnement de parking sont élargies avec l'amélioration de la desserte en transport public. Il est également prévu de progressivement adapter et rendre plus strictes les règles de gestion des parkings du personnel (augmentation des tarifs et règles d'attribution des abonnements).

Confédération : considérer les caractéristiques de l'accessibilité dans la fiche par installation du PSIA.

C2. Accès routier, raccordement aux transports publics



www.gva.ch/mobilite.

Les actions mises en œuvre sont les suivantes :

- subvention des abonnements de transports publics pour tous les employés de la plateforme aéroportuaire ;
- mise en place et financement d'un service de navettes, les Navettes Personnels Aéroport (NPA), complétant le réseau des transports publics, en dehors de leurs horaires de fonctionnement ;
- prime d'écomobilité pour les employés de l'AIG se déplaçant à pied ou à vélo et installations de stationnement pour les vélos ;
- campagnes de communication ;
- restriction de l'usage de la voiture : augmentation des tarifs des abonnements et application de règles strictes d'attribution des abonnements de parking en fonction du lieu de résidence des employés.

Diverses actions sont également mises en œuvre pour promouvoir l'usage des transports en commun par les passagers aériens, la principale étant l'installation de deux distributeurs de billets unireso gratuits à la sortie de la zone de récupération des bagages.

Les mesures de promotion des transports en commun vont continuer à être développées en fonction des besoins et des opportunités.

C2. Accès routier, raccordement aux transports publics



ETUDE MOBILITE DANS LE SECTEUR AEROPORTUAIRE (2016) ET ENGAGEMENTS DU CANTON ET DE L'AIG

C2.5 Une étude sur la mobilité dans le secteur aéroportuaire (ANNEXE 9), menée conjointement par le Canton de Genève et l'AIG, vise les objectifs suivants :

- 1) intégrer les nouveaux développements prévus depuis le projet d'agglomération ;
- 2) évaluer la demande future de transport et son adéquation avec l'offre planifiée ;
- 3) développer un plan d'action répondant aux besoins de déplacements du secteur.

Les données chiffrées en 2015 sont les suivantes.

Périmètre élargi :

- 39'500 habitants
- 40'500 emplois
- 22'000 places de stationnement au total (privées et publiques)
- parts modales globales : 52% TIM, 18% TC et 30% MD
- représente 25% des déplacements du canton (500'000)

Les données chiffrées pour 2030 sont les suivantes.

Périmètre élargi :

- 62'800 habitants (+ 59%)
- 85'900 emplois (+ 112%) = 1/3 des nouveaux emplois du Grand Genève
- + 40% de déplacements
- offre TC planifiée + 20%
- demande TC : + 60 à +120%
- parts modales : 44% à 56% TIM et 19% à 24% TC

Canton : en coordination avec l'AIG et les offices concernés de la Confédération, approfondir les engagements du Canton de Genève courant 2016 afin de déterminer les infrastructures nécessaires et les objectifs à atteindre à l'horizon 2030 notamment au niveau des parts modales et de l'offre en parkings, en vue de les intégrer dans le projet de fiche PSIA à l'automne 2016.

Confédération : considérer les caractéristiques de l'accessibilité dans la fiche par installation du PSIA, sous réserve des approbations fédérales futures nécessaires.

C2. Accès routier, raccordement aux transports publics



Aéroport :

- 15 millions de passagers
- 8'500 employés
- parts modales employés : 65% TIM, 25% TC, 8% MD, 2% covoiturage
- parts modales passagers : 54% TIM et 46% TC
- 8'900 places de stationnement
- représente 15% des déplacements générés dans le périmètre élargi (70'000 dépl/j)

3 scénarii de parts modales ont été définis dans le cadre de l'étude :

- **Scénario A** : maintien des parts modales actuelles (employés et passagers) engendrant une augmentation importante du trafic TIM et des besoins en stationnement.
- **Scénario B (médian)** : croissance TIM limitée à la croissance projetée de l'offre (+20% à +30%) engendrant des reports importants sur les TC nécessitant de revoir le développement des infrastructures en fonction de la demande.
- **Scénario C** : croissance faible du trafic TIM et du stationnement (+0% à +10%) engendrant des reports très importants sur les TC et MD et nécessitant un dimensionnement maximum des TC

Aéroport :

- 25 millions de passagers
- 14'500 employés
- besoins de stationnement supplémentaires estimés à environ 2'800 places (scénario médian)

Sur cette base, le Canton de Genève et l'AIG prennent les engagements suivants à l'horizon 2030. Les procédures et les approbations fédérales sont réservées de la part de l'OFROU.

Engagements de l'AIG à l'horizon 2030 :

- continuer à mettre en œuvre des actions visant à réduire l'usage des transports individuels motorisés dans le cadre de son plan de mobilité ;
- accroître les parts modales des TC, des modes doux et du covoiturage en lien avec l'amélioration de l'offre en TC et la réalisation des infrastructures de mobilité ;
- minimiser l'usage de la voiture individuelle et contenir la construction de nouveaux stationnements.

C2. Accès routier, raccordement aux transports publics



et MD.

Le scénario B (médian) a été utilisé dans le cadre de la modélisation et des tests de dimensionnement.

Les principales conclusions de l'étude sont les suivantes :

- des infrastructures de transport saturées à l'horizon 2030, en particulier aux heures de pointe ;
- un développement fort du secteur lié aux Grands Projets et à l'Aéroport ;
- un allongement des distances « domicile-travail », notamment dû à l'accroissement de la part des employés résidant en France, qui engendre un usage accru des infrastructures de transport individuel ;
- une offre de transport collectif ne correspondant pas toujours à la demande (horaires, capacité, zones desservies, matériel roulant).

Engagements du Canton de Genève à l'horizon 2030 :

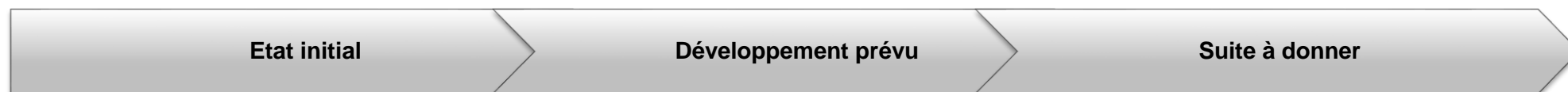
- développer l'offre en transport en fonction des besoins identifiés, en particulier les TC (fréquence, vitesse, zones desservies) ;
- mettre en place les infrastructures de rabattement nécessaires (P+R) ;
- améliorer l'attractivité des TC et du covoiturage par un meilleur usage des infrastructures de mobilité (voies réservées).

Canton et AIG :

- lier les objectifs de parts modales de l'aéroport avec l'amélioration de l'offre en TC et la réalisation des infrastructures de transport ;
- améliorer les infrastructures d'accueil des TC au niveau de l'interface de l'aéroport ainsi que sur la façade sud (sites propres).

3.3 Thématique C3. *Périmètre d'aérodrome*

C3. Périmètre d'aérodrome



- C3.1** Le périmètre délimite l'aire requise par les installations de l'aéroport. Il englobe les constructions et installations existantes nécessaires à l'exploitation ainsi que les extensions prévues faisant l'objet d'une demande et dont les effets sont connus.
- Conséquences pour le plan directeur cantonal et les plans d'affectation : le périmètre se superpose à l'utilisation du sol avec mention de la prépondérance du droit fédéral pour les autorisations concernant les installations aéroportuaires (art. 37 LA). L'utilisation du sol doit être définie car le droit cantonal est déterminant pour les autorisations concernant les installations annexes (art. 37m LA).
- La délimitation selon le droit privé (propriété foncière de l'exploitant) n'est pas significative dans ce contexte.
- À l'horizon 2030, les projets suivants sont prévus à l'intérieur du périmètre d'aérodrome PSIA (cf. AN-NEXES 10 et 11) :
- ① une nouvelle sortie rapide pour l'aire Sud en piste 05 ;
 - ② une nouvelle sortie rapide pour l'aire Nord piste 05 ;
 - ③ deux nouvelles sorties rapides pour l'aire Nord piste 23 ;
 - ④ des voies multiples (multiple line-up) pour l'alignement des avions aux seuils de piste 05 (seuil décalé) et 23 ;
 - ⑤ une voie de circulation au nord qui mène au seuil 05 ;
 - ⑥ 33 positions supplémentaires pour les avions de ligne et charter au sud de la plateforme ;
 - ⑦ le remplacement des positions pour l'aviation générale au sud par de nouvelles positions au nord ;
 - ⑧ la construction d'un pavillon VIP sur l'aire Nord ;

Confédération, Canton : assurer la coordination du périmètre avec les utilisations adjacentes.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, fixer le périmètre défini, selon l'état de la coordination, après que les instances concernées auront été entendues.

Canton (plan directeur cantonal, plans d'affectation) : définir l'utilisation du sol pour l'ensemble du territoire cantonal et, au sein du périmètre d'aérodrome, définir l'utilisation du sol pour les éventuelles installations annexes. Considérer le périmètre comme indication (à reprendre dans les instruments d'aménagement du territoire).

AIG : pour chaque projet, préparer et déposer un dossier complet de demande d'approbation des plans et, si nécessaire, déposer une demande de modification du règlement d'exploitation.

Confédération : pour chaque projet, conduire et mener à terme une procédure d'approbation des plans et, si nécessaire, mener une procédure de modification du règlement d'exploitation.

C3. Périmètre d'aérodrome



- 9 projets hôteliers et/ou commerciaux à l'étude au sud-ouest ;
- 10 la rénovation et l'augmentation de la capacité des satellites 20, 30 et 40 ;
- 11 l'éventuelle construction de nouveaux satellites à l'ouest du satellite 20 ;
- 12 le prolongement de la partie ouest du Terminal T1 (« aile Ouest ») ;
- 13 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'activités, le tout intégré au tissu urbain de la façade sud de l'aéroport (projet « Cointrin Vision ») ;
- 14 un ou plusieurs nouveaux TRIBAG sur l'aire Sud ;
- 15 le déplacement au nord de la caserne du service de secours de l'aéroport (SSA) ;
- 16 la relocalisation au sud et au nord des infrastructures techniques, notamment les équipements

OFAC et OFT : les périmètres du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) et celui du Plan sectoriel des transports se chevauchent dans le secteur de la gare ferroviaire de l'aéroport. Dans la mesure où ces périmètres se chevauchent sur un niveau d'altitude différent (infrastructures du rail en souterrain), le fonctionnement et le développement des infrastructures de l'aviation et du rail n'engendrent pas de conflit. En cas de projet dans le secteur susmentionné, et si nécessaire, l'OFAC et l'OFT se coordonnent.

OFAC et OFROU : se coordonner concernant le chevauchement entre le périmètre PSIA et le périmètre des routes nationales au nord-est (secteur du balisage lumineux d'approche de la piste 23). En cas de projet dans le secteur susmentionné, et si nécessaire, l'OFAC et l'OFROU se coordonnent.

C3. Périmètre d'aérodrome



techniques pour l'assistance en escale (Ground Service Equipment) ;

- ⑰ la reconstruction du bâtiment technique existant (vétuste) dans la zone Pré-Bois ;
- ⑱ le déplacement de la chaufferie au sud du bâtiment ADIC ;
- ⑲ le bassin de rétention du bassin versant du Vengeron ;
- ⑳ le bassin de rétention du bassin versant du Nant d'Avanchet ;

Concernant le déplacement de la chaufferie au sud du bâtiment ADIC (⑱), le Canton signale que ces deux installations (chaufferie et bâtiment ADIC) sont assujetties à l'OPAM. Leur rapprochement géographique, s'il est trop étroit, est susceptible d'augmenter le risque d'accident par effet domino.

Les projets prévus à l'horizon 2030 ont été pris en compte. A l'exception du projet « Cointrin Vision » (⑬), l'ensemble des projets se trouve à l'intérieur du périmètre PSIA en catégorie « coordination réglée »

C3. Périmètre d'aérodrome



(périmètre représenté en rouge sur la carte).

Le projet « Cointrin Vision » nécessite encore la poursuite de la coordination entre les autorités et se trouve par conséquent à l'intérieur du périmètre PSIA en catégorie « coordination en cours » (périmètre représenté en orange sur la carte).

OFROU : les décisions de l'OFROU relatives à l'autorisation du projet « Cointrin Vision » au-dessus de l'autoroute demeurent réservées.

Bien qu'en partie à l'intérieur du périmètre PSIA, le bâtiment Palexpo et son extension (l'Arena et le niveau supérieur de la halle d'exposition attenante (Halle 7)) ne sont pas des installations d'aérodrome ; en revanche, les niveaux -1 et -2 de la halle d'exposition (Halle 7) sont affectés à des installations d'aérodrome (parkings Cobus et passagers).

De même, les habitations qui se situent au nord-est du périmètre PSIA (dans le secteur des feux d'approche) ne sont pas des installations d'aérodrome.

Les deux projets hôteliers et/ou commerciaux à l'étude

C3. Périmètre d'aérodrome



au sud-ouest (9) ne sont pas considérés comme des installations d'aérodrome.

3.4 Thématique C4. *Détente, tourisme, loisirs*

C4. Détente, tourisme, loisirs



C4.1 Le périmètre délimite l'aire requise par les installations de l'aéroport. Il englobe les constructions et installations existantes nécessaires à l'exploitation ainsi que les extensions prévues faisant l'objet d'une demande et dont les effets sont connus.

Conséquences pour le plan directeur cantonal et les plans d'affectation : le périmètre se superpose à l'utilisation du sol avec mention de la prépondérance du droit fédéral pour les autorisations concernant les installations aéroportuaires (art. 37 LA). L'utilisation du sol doit être définie car le droit cantonal est déterminant pour les autorisations concernant les installations annexes (art. 37m LA).

La délimitation selon le droit privé (propriété foncière de l'exploitant) n'est pas significative dans ce contexte.

Aucun conflit n'est identifié entre des activités liées à la détente, au tourisme ou aux loisirs et le périmètre PSIA.

A partir d'une analyse cartographique permettant de confronter le périmètre d'aérodrome PSIA aux chemins pour piétons, aux chemins de randonnée pédestre, aux voies historiques d'importance nationale et régionale et aux espaces verts ou publics existants et projetés, aucun conflit n'a été identifié par le Canton.

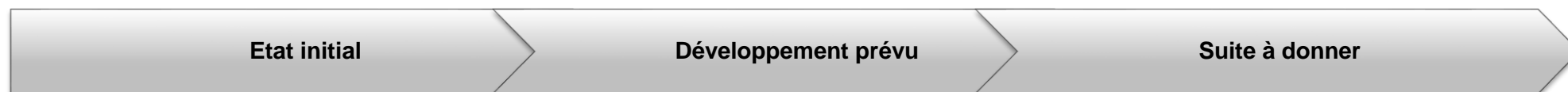
Confédération, Canton : assurer la coordination du périmètre avec les utilisations adjacentes.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, fixer le périmètre défini, selon l'état de la coordination, après que les instances concernées auront été entendues.

Canton (plan directeur cantonal, plans d'affectation) : définir l'utilisation du sol pour l'ensemble du territoire cantonal et, au sein du périmètre d'aérodrome, définir l'utilisation du sol pour les éventuelles installations annexes. Considérer le périmètre comme indication (à reprendre dans les instruments d'aménagement du territoire).

3.5 Thématique C5. *Limitation d'obstacles*

C5. Limitation d'obstacles



PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (PSIA), 2000

- C5.1** Le PSIA explique, dans sa partie IIIB-16, que les avions ont besoin de couloirs libres d'obstacles dans leurs procédures d'approche et de décollage. Il est également indiqué que « la délimitation de ces zones sous forme de surface de limitation d'obstacles se base sur les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'étendue de cette surface dépend pour l'essentiel de la taille de l'aérodrome. Le territoire avec limitation d'obstacles que définit la carte par installation du PSIA englobe les zones franches d'obstacles nécessaires à la sécurité des vols d'approche et de décollage ».
- Inchangé.
- Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, représenter la limitation d'obstacles définie après que les instances concernées auront été entendues.
- Cantons de Genève et de Vaud : harmoniser les instruments d'aménagement du territoire avec les territoires concernés par la limitation d'obstacles (plan directeur cantonal et plans d'affectation).

CADASTRE DES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES

- C5.2** Le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles est déterminant pour établir les zones de sécurité.
- Une mise à jour du cadastre des surfaces de limitation d'obstacles est en cours de finalisation.
- Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, représenter la limitation d'obstacles définie après que les instances concernées auront été entendues.
- Cantons de Genève et de Vaud : harmoniser les instruments d'aménagement du territoire avec les territoires

C5. Limitation d'obstacles



concernés par la limitation d'obstacles (plan directeur cantonal et plans d'affectation).

PLAN DES ZONES DE SECURITE

- C5.3** Une zone de sécurité doit être établie pour chaque aéroport afin que l'espace aérien soit dégagé de tout obstacle présentant un risque inacceptable à la navigation aérienne.
- Le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles est déterminant pour établir la zone de sécurité. Celle-ci est représentée dans un plan de zone indiquant les restrictions de la propriété en surface et en hauteur.
- Les plans des zones de sécurité approuvés par le DETEC constituent une restriction de droit public apportée à la propriété foncière. Ils font donc partie du cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière (cadastre RDPPF).
- Le plan des zones de sécurité actuellement en vigueur pour l'aéroport de Genève est celui de mars 1978.

Sur la base du cadastre de limitation d'obstacles actualisé, un nouveau plan des zones de sécurité sera établi par l'AIG.

Le périmètre des surfaces de limitation d'obstacles du futur plan des zones de sécurité est présenté sur la carte de coordination PSIA à l'ANNEXE 12.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, représenter la limitation d'obstacles définie après que les instances concernées auront été entendues.

Cantons de Genève et de Vaud : harmoniser les instruments d'aménagement du territoire avec les territoires concernés par la limitation d'obstacles (plan directeur cantonal et plans d'affectation).

OFAC : mener la procédure d'établissement du nouveau plan des zones de sécurité.

AIG : mettre à l'enquête publique le plan des zones de sécurité.

3.6 Thématique C6. *Prévention des accidents majeurs*

C6. Prévention des accidents majeurs



ORDONNANCE SUR LA PROTECTION CONTRE LES ACCIDENTS MAJEURS (OPAM ; RS 814.012)

C6.1

Sur le site de l'aéroport, des entreprises détiennent des unités d'exploitation pour lesquelles un rapport succinct selon l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012) a été établi le 24 juin 2013.

Concernant les aéroports nationaux, l'OFAC est responsable de l'exécution de l'OPAM, tel que cela ressort du *Manuel I de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM)* publié par l'OFEV (2008 ; p. 33).

AIG : lors d'éventuels futurs projets de construction, vérifier si l'unité d'exploitation en question se trouve alors dans le domaine d'application de l'OPAM.

AIG : mettre à jour le rapport succinct OPAM en cas de modification des quantités de substances dépassant les seuils quantitatifs ou de modification notable des installations assujetties et le transmettre à l'OFAC pour validation.

OFAC : après consultation du Canton de Genève et de l'OFEV selon l'art. 23 al. 2 OPAM et l'art. 41 al. 2 et 4 LPE, valider chaque nouvelle mise à jour du rapport succinct OPAM de l'AIG.

L'OFEV demande à l'aéroport, aux autorités cantonales et à l'OFAC de considérer à l'avenir le guide de planification *Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs* (OFEV/ARE, octobre 2013).

AIG : soumettre à l'OFAC pour validation chaque nouvelle version actualisée du rapport succinct.

OFAC : mener la procédure de validation du rapport succinct comme présenté ci-contre.

C6. Prévention des accidents majeurs



Dans le rapport succinct OPAM, il faut préciser et évaluer le scénario d'accidents d'avitaillement avec une comparaison avec les autres aéroports et, au besoin, avec une étude de risque. L'OFAC relève que le processus d'avitaillement et les dispositions de sécurité y relatives sont contenus dans les normes et pratiques recommandées de l'OACI (Annexe 6 et Annexe 14).

Une solution pour la rétention des eaux d'extinction en cas d'incendie de la Halle de Fret doit encore être trouvée par l'AIG.

L'OFEV informe qu'une méthodologie d'analyse des oléoducs pour les risques de personnes a été développée et permettra notamment aux aéroports d'effectuer des analyses de potentiel de risques de personnes liés aux oléoducs. La méthodologie pour les risques environnementaux est en cours d'élaboration.

4. Bloc D

4.1 Thématique *D1. Protection de la nature et du paysage*

D1. Protection de la nature et du paysage



PLAN SECTORIEL DE L'INFRASTRUCTURE AERONAUTIQUE (PSIA), 2000

- D1.1** Dans sa partie conceptionnelle (principe 6 IIIB-11), le PSIA prévoit que les aérodromes à l'origine de conflits environnementaux doivent, par des mesures de contrôle et d'amélioration spécifiques, chercher à réduire leurs nuisances de façon continue, selon les principes d'un système de management environnemental (SME).
- Par ailleurs, le principe 8 (IIIB-11) du PSIA prévoit que les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans les aires d'aérodromes doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.
- AIG : poursuivre l'application des principes du PSIA.
- Confédération : prendre en compte la protection de la nature et du paysage dans la fiche par installation du PSIA.

INVENTAIRES FEDERAUX

- D1.2** Les inventaires sont des instruments importants dans le domaine de la protection de la nature et du paysage. La Confédération dresse les inventaires regroupant des objets d'importance nationale (biotopes, paysages, sites et monuments naturels) après avoir consulté les cantons.
- La procédure de révision de l'ordonnance concernant l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (OIFP ; RS 451.11) est en cours (OFEV).
- Confédération : prendre en compte la protection de la nature et du paysage dans la fiche par installation du PSIA.
- Confédération : reprendre les inventaires fédéraux dans la fiche par installation du PSIA.

D1. Protection de la nature et du paysage



La mise en œuvre des inventaires est de la compétence cantonale. Les moyens investis dépendent de l'objet à protéger, des dangers qui le menacent, des mesures de protection existantes et du degré de protection souhaité.

Dans l'*Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale* (IFP), deux objets se situent dans la région genevoise (cf. ANNEXE 13) :

- IFP n° 1204 : « Le Rhône genevois - Vallons de l'Allondon et de La Laire » ;
- IFP n° 1207 : « Marais de la haute Versoix ».

Ces deux objets se trouvent sous la CTR de l'aéroport de Genève. Aucun inventaire ne se trouve à l'intérieur du périmètre de l'aéroport. Seuls les survols ont potentiellement un impact sur les IFP mentionnés. Toutefois, il n'y a pas de conflit identifié avec les buts de protection.

CONCEPTION « PAYSAGE SUISSE »

D1.3 Dans l'accomplissement de leurs tâches, les services fédéraux compétents prennent en considération les ob-

AIG : Valoriser les zones vertes de l'installation d'après la *Conception Paysage suisse* (CPS : objectifs

Confédération : prendre en compte la protection de la nature et du paysage dans la fiche par installation du PSIA.

D1. Protection de la nature et du paysage



jectifs sectoriels de la *Conception Paysage suisse - Partie I Conception* (OFEV, 1998 ; Objectifs sectoriels n°6 « Aviation civile », p. 23) qui ont un caractère contraignant.

sectoriels 6^E et 6^F). Un plan d'aménagement de la nature et du paysage doit être établi (cf. D1.6 ci-dessous).

AIG : soumettre le *Manuel d'aménagement et de gestion paysagers* à la Confédération.

L'AIG indique qu'un plan de gestion des surfaces herbeuses a été élaboré. De plus, l'AIG précise qu'un *Manuel de l'aménagement et de gestion paysagers* a été réalisé, celui-ci constitue la réponse à la charge (cf. D1.6 ci-dessous) puisqu'il comprend à la fois un plan et un manuel de gestion. Il a déjà été soumis au Canton de Genève. L'AIG a également des inventaires faunes et flores ainsi qu'une cartographie des stations dignes de protection.

Canton et AIG : coordonner la gestion des données faunes/flores.

COMPENSATION ECOLOGIQUE

D1.4 En termes de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement obligatoires selon l'art. 18 al. 1bis et 1^{er} LPN liées à un projet et les mesures de compensation selon la *Conception Paysage Suisse* (cf. art. 18b LPN et *Conception Paysage suisse - Partie II Rapport*, OFEV, 1998 ; mesure 6.03) et les recommandations de l'OFAC et de l'OFEV contenues dans *La compensation écologique sur les aérodromes*.

Poursuivre l'application des principes et lignes directrices contenues dans le document de l'OFAC et de l'OFEV *La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations* (OFAC/OFEV, 2004). Un plan d'aménagement de la nature et du paysage doit être établi (cf. D1.6 ci-dessous).

Confédération : prendre en compte la protection de la nature et du paysage dans la fiche par installation du PSIA.

L'AIG précise qu'un *Manuel de l'aménagement et de*

Le Canton demande qu'un complément de synthèse soit élaboré qui donne une vision globale et un aperçu de l'évolution de la situation.

D1. Protection de la nature et du paysage



Recommandations (OFAC/OFEV, 2004) qui dépendent de l'exploitant selon le principe du pollueur-payeur.

Dans ce paragraphe D1.4, il est question des mesures de compensation selon l'art. 18b LPN et selon la *Conception Paysage Suisse* (maintien et valorisation environnementale).

Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par le maintien et la valorisation environnementale ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce (cf. *La compensation écologique sur les aérodromes. Recommandations*, OFAC/OFEV, 2004). Selon ces recommandations, 12% de la surface de l'aéroport doivent être utilisés pour la compensation écologique (prioritairement à l'intérieur du périmètre), sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.

Les exigences fixées par la Confédération relatives à la compensation écologique vont dans le sens des objectifs fixés dans la *Stratégie Biodiversité Suisse*, OFEV, 2012 ; le plan d'action de cette stratégie est en cours d'élaboration.

gestion paysagers a été réalisé. Il a déjà été soumis au Canton de Genève.

Il existe un plan de gestion des surfaces herbeuses qui fait partie intégrante de la certification OACI.

AIG : poursuivre la gestion différenciée des surfaces herbeuses avec pour effet de répondre à la recommandation OFAC/OFEV de 2004.

Dans ce cadre, l'aéroport portera une attention particulière à la qualité et à la diversité des espaces concernés.

AIG : soumettre le *Manuel d'aménagement et de gestion paysagers* à la Confédération avec le complément demandé par le Canton.

L'OFEV recommande la mise en place d'une valorisation des surfaces par point qui facilitera la planification future.

D1. Protection de la nature et du paysage



Aujourd'hui, l'aéroport de Genève comprend des surfaces gérées de manière extensive à l'intérieur du périmètre aéroportuaire répondant aux objectifs de la compensation écologique.

D1.5 NORMES OACI ET EASA ET RECOMMANDATIONS OFAC

Dans la gestion des espaces verts, l'AIG tient compte des impératifs découlant des normes de l'OACI et de l'EASA ainsi que des recommandations de l'OFAC, notamment en lien avec la prévention du péril animalier (PPA).

AIG : tenir compte des impératifs découlant des normes internationales et nationales, notamment dans l'application du *Manuel d'aérodrome* et plus particulièrement la gestion des surfaces herbeuses et la PPA.

Confédération : prendre en compte la protection de la nature et du paysage dans la fiche par installation du PSIA.

DECISION D'APPROBATION DU REGLEMENT D'EXPLOITATION DE L'OFAC DU 31 MAI 2001

D1.6 Plusieurs mesures liées à l'environnement ont été exigées dans les charges de la décision d'approbation du règlement d'exploitation du 31 mai 2001 (p. 87), au moment du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation.

AIG : concrétiser la mise en œuvre des mesures exigées dans les charges de la décision d'approbation du règlement d'exploitation du 31 mai 2001.

Confédération : prendre en compte la protection de la nature et du paysage dans la fiche par installation du PSIA.

AIG : établir un plan d'aménagement de la nature et du paysage pour permettre la planification et la coordination de toutes les mesures obligatoires (mesures

AIG : finaliser la mise en œuvre des mesures exigées dans les charges des décisions de la Confédération et dans le SME de l'aéroport.

D1. Protection de la nature et du paysage



Les charges liées à la protection de la nature et du paysage sont les suivantes :

- le suivi du *Système de management environnemental* sera concrétisé.
- toute la zone de l'aéroport fera l'objet d'un plan d'aménagement paysager qu'il y aura lieu de soumettre aux services cantonaux et fédéraux en charge de la protection de l'environnement.
- en présence de plusieurs options équivalentes sous l'aspect de la sécurité du trafic aérien, les obligations liées au maintien de la franchise d'obstacles seront réalisées en tenant compte de la mesure la plus appropriée sous l'aspect de la protection de l'environnement.

SYSTEME DE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL (SME)

D1.7 L'AIG a ancré un SME à l'art. 6 de son règlement d'exploitation. Il permet de disposer d'un ensemble de principes et de procédures propres à mesurer l'impact sur

de reconstitution et de remplacement) ainsi que recommandées (c'est-à-dire compensation écologique) pour des projets actuels et futurs. Ce plan s'avère particulièrement nécessaire dans le cas où les mesures ne pourraient pas être réalisées dans les surfaces à disposition dans le périmètre PSIA ou si elles ne sont pas propriété de l'AIG (coordination nécessaire avec des propriétaires tiers ainsi qu'avec les services cantonaux concernés).

L'AIG signale que des réflexions sont en cours dans la perspective de gérer les compensations d'une manière globale et efficiente.

L'AIG précise qu'un *Manuel de l'aménagement et de gestion paysagers* a été réalisé. Il a déjà été soumis au Canton de Genève.

L'AIG développe un Manuel SME qui documente le fonctionnement du SME. Il rassemble toute la docu-

AIG : soumettre le *Manuel d'aménagement et de gestion paysagers* à la Confédération avec le complément demandé par le Canton.

OFAC : évaluer le *Manuel d'aménagement et de gestion paysagers* avec le complément demandé par le Canton, après avoir consulté le Canton et l'OFEV.

Confédération : prendre en compte la protection de la nature et du paysage dans la fiche par installation du PSIA.

D1. Protection de la nature et du paysage



l'environnement de toutes les activités exercées sur le site afin de mettre au point les améliorations possibles.

Le site est certifié Nature et Economie pour la qualité de ses aménagements proches de l'état naturel qui contribue à la biodiversité.

mentation du SME et décrit en particulier l'organisation, la planification, les responsabilités, les pratiques, les procédures et les ressources nécessaires à la mise en œuvre de la politique environnementale.

PLAN DIRECTEUR DU CANTON DE GENEVE

D1.8 Le Canton traite la thématique de la protection de la nature et du paysage dans ses fiches C06 et C08 du PDCn 2030.

Les développements de l'aéroport prévus devront garantir le maintien d'un réseau d'espaces naturels et agricoles non fragmentés.

Confédération : prendre en compte la protection de la nature et du paysage dans la fiche par installation du PSIA.

INVENTAIRES CANTONAUX

D1.9 Le Canton indique la présence des objets suivants :

- réserve naturelle de Mategnin à Meyrin, gérée par Pro Natura-GE (site d'importance nationale pour les amphibiens (OBat) et réserve naturelle cantonale) et qui se trouve à environ 2 km au nord de l'aéroport ;
- site prioritaire flore (site digne de protection selon la LPN) à moins d'un km au nord de l'aéroport ;

AIG : prendre en compte le site prioritaire flore se trouvant à l'intérieur du périmètre PSIA.

Confédération : prendre en compte la protection de la nature et du paysage dans la fiche par installation du PSIA.

D1. Protection de la nature et du paysage



- le site prioritaire flore se trouvant à l'intérieur du périmètre PSIA ;
- forêts : le cadastre cantonal des forêts qui matérialise la forêt sur le canton et donc notamment aussi la distance inconstructible de 30 m par rapport à cette limite ;
- une forêt protégée selon la loi sur la protection des monuments, de la nature et des sites (LPMNS ; L 4 05) (objet MS-166 – Bois à Meyrin) ;
- un site archéologique potentiel au nord de la plateforme (« nécropole du Renard »).

Mis à part le site prioritaire flore se trouvant à l'intérieur du périmètre PSIA, il n'y a pas de conflits identifiés. Le périmètre du site prioritaire flore peut être adapté en fonction de la sécurité et du développement de l'aéroport pour autant que les espèces soient préservées ou déplacées.

4.2 Thématique *D2. Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines*

D2. Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines



LOI SUR LA PROTECTION DES EAUX (LEAUX ; RS 814.20)

D2.1

La loi sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20) précise que les cantons sont responsables pour définir les secteurs de protection des eaux (art. 19 al. 1) et pour délimiter les zones de protection des eaux souterraines (art. 20 al. 1) de même que les périmètres de protection des eaux souterraines (art. 21). Inchangé.

Confédération : prendre en compte les mesures concernant les eaux de surface et les nappes d'eaux souterraines dans l'élaboration de la fiche par installation du PSIA.

SECTEUR DE PROTECTION DES EAUX

D2.2

L'aéroport se trouve en partie en secteur B de protection des eaux (cf. ANNEXE 13). Ce secteur a été défini par le Canton et représente les zones concernées par la présence d'une nappe d'eau souterraine du domaine public mais dont la profondeur permet de garantir une certaine protection naturelle. Tous les travaux et activités prévus, en particulier en profondeur, et ayant lieu dans le secteur B, devront respecter les art. 31 (y compris Annexe 4), 32 et 32a OEaux.

Confédération : prendre en compte les mesures concernant les eaux de surface et les nappes d'eaux souterraines dans l'élaboration de la fiche par installation du PSIA.

L'OFEV précise qu'une nappe d'eau du domaine public correspond à des eaux souterraines exploitables et doit être protégée comme un secteur A_u (art. 29 al. 1 let. 1 de l'ordonnance sur la protection des eaux, OEaux ; RS 814.201).

D2. Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines



La nappe de Montfleury, qui se trouve à l'intérieur du périmètre de l'aéroport, est considérée comme une nappe exploitable (cf. Puits de Moëns). Elle se trouve en moyenne à -43 m de profondeur.

ZONE DE PROTECTION DES EAUX

- | | | |
|--|--|--|
| <p>D2.3 Pas de zone de protection des eaux touchées par les activités de l'aéroport.</p> <p>Il n'existe à priori pas de conflits potentiels entre l'exploitation de l'aéroport et les zones de protection des eaux souterraines.</p> <p>Il existe toutefois un projet de puits d'exploitation d'eau potable dans la nappe côté France (Ferney).</p> | <p>Si des activités aéroportuaires se développent à l'extérieur du périmètre actuel, il faudra vérifier qu'il n'y ait pas de conflits avec une zone de protection des eaux.</p> <p>En cas de réalisation d'un puits de pompage en France, des mesures de protection de la ressource sur Suisse devront être prises comme l'instauration d'un périmètre de protection en amont du puits ou du moins un secteur A_u bien en évidence. Aucune sonde géothermique dans cette zone amont n'est autorisée.</p> | <p>Confédération : prendre en compte les mesures concernant les eaux de surface et les nappes d'eaux souterraines dans l'élaboration de la fiche par installation du PSIA.</p> |
|--|--|--|

PERIMETRE DE PROTECTION DES EAUX SOUTERRAINES

- | | | |
|---|---|--|
| <p>D2.4 Pas de périmètre de protection des eaux souterraines actuellement (il existe un projet de puits d'exploitation</p> | <p>En cas de réalisation d'un puits de pompage en France, des mesures de protection de la ressource sur</p> | <p>Confédération : prendre en compte les mesures concer-</p> |
|---|---|--|

D2. Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines



d'eau potable dans la nappe côté France (Ferney)).

Suisse devront être prises comme l'instauration d'un périmètre de protection en amont du puits ou du moins un secteur A_u bien en évidence. Aucune sonde géothermique dans cette zone amont n'est autorisée. Cela devra être adapté selon les conditions géologiques.

nant les eaux de surface et les nappes d'eaux souterraines dans l'élaboration de la fiche par installation du PSIA.

PLAN GENERAL D'EVACUATION DES EAUX (PGEE)

D2.5

L'art. 7 LEaux introduit la nécessité de mise en œuvre de nouveaux outils de gestion des eaux en mentionnant que « les cantons veillent à l'établissement d'une planification communale et, si nécessaire, d'une planification régionale de l'évacuation des eaux ». L'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux ; RS 814.201) précise cette notion en nommant ces outils dans ses art. 4 et 5 : plans régionaux et généraux d'évacuation des eaux (PREE et PGEE). La loi cantonale sur les eaux (LEaux-GE ; L 2 05) du 5 juillet 1961 a également été adaptée en conséquence en 2001.

Pour l'aéroport de Genève, le PGEE doit être finalisé.

Confédération : prendre en compte les mesures concernant les eaux de surface et les nappes d'eaux souterraines dans l'élaboration de la fiche par installation du PSIA.

Le PREE traite du réseau primaire d'assainissement ainsi que des cours d'eau cantonaux tandis que le PGEE étudie le réseau secondaire d'assainissement ainsi que les cours d'eau communaux ou privés. Dans

D2. Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines



le cas particulier de l'aéroport de Genève, le PGEE s'occupe du réseau privé de l'aéroport.

- | | | | |
|-------------|---|--|--|
| D2.6 | L'une des principales sources de pollution des eaux sur un aéroport est issue du procédé de dégivrage des aéronefs et de déverglaçage des aires de mouvement (cf. <i>Environnement, bilan et objectifs 2013</i> , AIG, 2011 ; p. 18). | L'AIG suit l'évolution des processus dans ce domaine et met en œuvre les processus les plus respectueux possibles compte tenu des impératifs de la sécurité. | Confédération : prendre en compte les mesures concernant les eaux de surface et les nappes d'eaux souterraines dans l'élaboration de la fiche par installation du PSIA. |
| D2.7 | La décision d'approbation du règlement d'exploitation de l'OFAC du 31 mai 2001 contient la charge suivante concernant l'évacuation des eaux : « Au cours de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente décision, un projet global d'évacuation des eaux provenant de toute l'aire de l'aéroport sera remis aux autorités cantonales et fédérales concernées. Cette stratégie indiquera les installations existantes ou planifiées ainsi que les mesures déjà adoptées ou prévues ; elle sera accompagnée d'un plan de réalisation. Toutes les données seront communiquées aux autorités cantonales et fédérales concernées ». | Cf. paragraphe D2.9 ci-dessous. | Confédération : prendre en compte les mesures concernant les eaux de surface et les nappes d'eaux souterraines dans l'élaboration de la fiche par installation du PSIA.

AIG : finaliser la mise en œuvre des mesures exigées dans les charges des décisions de la Confédération et planifiées dans le PGEE. |
- Dans sa fiche B06 du PDCn 2030 « Mettre en valeur l'aéroport international de Genève », le Canton de Genève a prévu que des mesures de gestion quantitative

D2. Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines



et qualitative des eaux de ruissellement de la piste et du tarmac prévues par le PGEE de l'aéroport soient mises en œuvre par l'aéroport.

D2.8 L'AIG a mis en place dès 2008 les mesures concrètes suivantes destinées à réduire les quantités de produits de dégivrage rejetées dans le Vengeron (cf. *Environnement, bilan et objectifs 2013*, AIG, 2011 ; p. 19).

En période hivernale, les eaux de ruissellement d'une partie des voies de circulation des avions sont raccordées au réseau des eaux usées. Cette pratique permet de traiter les eaux chargées en glycol et en produits de déverglacement à la STEP d'Aire. L'efficacité de ces mesures sur la préservation de la qualité des eaux du Vengeron a été mise en évidence par une campagne de mesure en continu du carbone organique total (COT) à la sortie du collecteur des eaux de ruissellement de l'aéroport.

AIG : poursuivre la mise en œuvre des actions du PGEE (cf. paragraphe D2.9 ci-dessous) sur le bassin versant du Vengeron, faire valider le concept d'évacuation des eaux sur le bassin versant du nant d'Avanchet (phase II PGEE) et planifier la mise en œuvre des différentes mesures prévues en coordination avec les aménagements prévus sur l'aire nord (phase III PGEE).

D2.9 Afin de répondre aux exigences cantonales en matière de protection des eaux et d'assurer la pérennité du système d'assainissement de l'aéroport, l'AIG poursuit depuis plusieurs années la réalisation d'un PGEE. Sur la base des différents constats, des objectifs quantitatifs et

AIG : mettre en œuvre le concept d'évacuation des eaux du bassin versant du Vengeron.

Confédération : prendre en compte les mesures concernant les eaux de surface et les nappes d'eaux souterraines dans l'élaboration de la fiche par installation du PSIA.

Confédération : prendre en compte les mesures concernant les eaux de surface et les nappes d'eaux souterraines dans l'élaboration de la fiche par installation du PSIA.

D2. Eaux de surface, nappes d'eaux souterraines



qualitatifs ont été définis par les autorités cantonales (cf. *Environnement, bilan et objectifs 2013*, AIG, 2011 ; p. 18).

Un concept d'évacuation des eaux du bassin versant du Vengeron est en cours de mise en œuvre. Ce concept est basé sur la séparation des eaux polluées des eaux non polluées et implique la construction de nouveaux collecteurs pour l'évacuation des eaux hivernales contaminées par les produits de dégivrage ainsi que la construction d'un bassin de rétention. La qualité de l'eau sera mesurée en continu et les eaux polluées seront pompées à la STAP pour être traitées à la STEP d'Aire. Les eaux non polluées seront rejetées dans le Vengeron. Ce concept permet de répondre aux objectifs qualitatifs et quantitatifs définis dans le cadre du PGEE.

D2.10 Le site de l'aéroport comporte un troisième bassin versant (bassin versant du Gobé). Les eaux de ruissellement ne sont pas influencées par les activités aéroportuaires sur ce bassin versant.

Pas de développement prévu.

AIG : déposer les demandes d'approbation des plans liées aux projets de gestion des eaux.

OFAC : mener les procédures d'approbation des plans liées aux projets de gestion des eaux.

Confédération : prendre en compte la situation concernant les eaux de surface et les nappes d'eaux souterraines dans l'élaboration de la fiche par installation du PSIA.

4.3 Thématique *D3. Agriculture*

D3. Agriculture



LOI SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (LAT ; RS 700) ET ORDONNANCE SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (OAT ; RS 700.1)

D3.1

La mise en œuvre de la question des surfaces d'assolement (SDA) est de compétence cantonale (art. 6 de la loi sur l'aménagement du territoire [LAT ; RS 700], art. 26 à 30 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire [OAT ; RS 700.1] et le *Plan sectoriel des surfaces d'assolement* [SDA]).

Au 30 mai 2014, les SDA sur le Canton de Genève représentent une superficie de 8'453 ha, dont 59 ha en zone de bois et forêts. Le PDCn 2030 prévoit de nouvelles emprises sur la zone agricole et, par voie de conséquence, sur les SDA, qui s'ajoutent à celles inscrites dans le plan directeur cantonal 2015, et qui restent à concrétiser. Ces emprises sur les SDA se chiffrent à environ 125 hectares à l'horizon 2023, auxquels il faut rajouter environ 50 hectares réservés pour d'autres besoins (notamment serres maraîchères et espace réservé aux eaux).

La nécessité de trouver des solutions d'une part pour faire face à l'évolution démographique et aux besoins de l'économie, d'autre part pour accompagner l'évolution de la zone agricole, se traduira donc par des emprises relativement importantes sur les surfaces d'assolement. Cette évolution place le Canton de Genève devant l'impossibilité de garantir à relativement court terme le quota de 8'400 ha. Une mise à jour de l'inventaire a été validée par le Conseil d'Etat le 24 juin 2015. Ce nouvel inventaire offre une marge de manœuvre de 127 hectares.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, prendre en compte les surfaces d'assolement (SDA).

D3. Agriculture



PLAN SECTORIEL DES SURFACES D'ASSOLEMENT (SDA) DU CANTON DE GENEVE

- D3.2** La carte de coordination PSIA (ANNEXE 14) montre les surfaces d'assolement du *Plan sectoriel des surfaces d'assolement* du Canton de Genève.
- Si un développement des infrastructures de l'aéroport devait être envisagé dans le futur, un conflit est identifié au nord-ouest et nord-est de l'aéroport avec la présence de surfaces d'assolement (voir carte de l'ANNEXE 14). Ces terrains se trouvent en zone agricole ; ils appartiennent majoritairement à des privés pour la partie nord-ouest et sont propriété du Canton de Genève pour la partie nord-est.
- Les modifications importantes de l'utilisation du sol doivent être coordonnées dans le cadre du plan directeur cantonal et les modifications de surfaces d'assolement de plus de 3 ha doivent être communiquées à l'Office fédéral du développement territorial (ARE).
- Certaines utilisations aéronautiques peuvent être compatibles avec les SDA (cf. *Plan sectoriel des SDA, Aide à la mise à œuvre*, ARE, 2006) pour autant qu'elles n'entraînent aucune modification de la structure du sol et qu'elles n'altèrent pas la qualité du sol (respect des critères fixés en la matière par la Confédération).

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, prendre en compte les surfaces d'assolement (SDA).

L'ARE précise que si des SDA sont concernées par l'aéroport de Genève, cette question doit être discutée dans le cadre du PSIA.

Une première pesée des intérêts dans le cadre du PSIA doit être réalisée par les partenaires à la coordination sur les besoins d'emprise sur les terres agricoles, en particulier les SDA. Si le développement de l'aéroport devait impacter des SDA, alors le Canton de Genève interpellerait la Confédération sur la question de la compensation.

Canton : en cas de développement projeté des infrastructures de l'aéroport sur les surfaces d'assolement, le quota cantonal ne pourrait plus être respecté compte tenu de l'ensemble des projets inscrits au PDCn 2030. Les développements envisagés par l'aéroport étant d'intérêt national, le Canton souhaite bénéficier d'une renégociation du quota en cas d'emprise sur les SDA (arrêté du Conseil fédéral du 8 avril 1992 concernant le

D3. Agriculture



Plan sectoriel des surfaces d'assolement).

D3.3 IMPACTS SUR LES ACTIVITES AGRICOLES

Actuellement, pas d'impacts sur les activités agricoles. Pas de développement prévu.

Confédération : dans la fiche par installation du PSIA, prendre en compte les surfaces d'assolement (SDA).

L'OFAG précise qu'il faut également intégrer les impacts du développement de l'aéroport sur d'autres éléments liés à l'agriculture tels que les infrastructures agricoles, chemins agricoles, drainage, etc.

D3.4 CONSEQUENCES DU DEVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT A L'HORIZON 2030 AU NIVEAU DES SURFACES D'ASSOLEMENT ET DES ACTIVITES AGRICOLES

Actuellement, l'aéroport n'a pas d'impact ni de conflit sur les surfaces d'assolement et les activités agricoles.

Dans la mesure où le périmètre PSIA à l'horizon 2030 ne touche pas des SDA, il n'y a pas d'impact ni de conflit sur les surfaces d'assolement et les activités agricoles.

Pas de suite à donner.

Glossaire et abréviations

<i>ACE</i>	Airside capacity enhancement
<i>AEnEC</i>	Agence de l'énergie pour l'économie
<i>AIG</i>	Aéroport International de Genève
<i>AIP Suisse</i>	Publication aéronautique Suisse
<i>AIP VFR Suisse</i>	Publication aéronautique Suisse pour le vol à vue
<i>APU</i>	Auxiliary Power Unit
<i>ARE</i>	Office fédéral du développement territorial
<i>Cadastre RDPPF</i>	Cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière
<i>CDO</i>	Continuous descent operation
<i>CEAC</i>	Conférence européenne de l'Aviation civile
<i>COT</i>	Carbone organique total
<i>CPS</i>	Conception « Paysage Suisse »
<i>CRINEN</i>	Commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (aujourd'hui TAF, Tribunal Administratif Fédéral)
<i>Cst.</i>	Constitution fédérale (Cst. ; RS 101)
<i>Cst-GE</i>	Constitution de la République et canton de Genève (Cst-GE ; A 2 00)
<i>CTR</i>	Control zone
<i>CVC</i>	Chauffage, ventilation et climatisation
<i>DALE</i>	Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie du Canton de Genève
<i>DEAS</i>	Département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé du Canton de Genève
<i>DETA</i>	Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture du Canton de Genève
<i>DETEC</i>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<i>DGAC</i>	Direction générale de l'aviation civile (France)
<i>DS</i>	Degré de sensibilité

<i>DSE</i>	Département de la sécurité et de l'économie du Canton de Genève
<i>EIE</i>	Etude de l'impact sur l'environnement
<i>EPNdB</i>	Effective perceived noise decibels
<i>EPT</i>	Emplois en équivalent plein-temps
<i>FATO</i>	Final approach and take-off area
<i>GE</i>	Canton de Genève
<i>GNC</i>	Gaz naturel carburant
<i>GPSS</i>	Ground Power Supply Systems
<i>GPU</i>	Ground Power Unit
<i>GWh</i>	Gigawatt-heure
<i>IFP</i>	Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale
<i>IFR</i>	Instrument flight rules (règles de vol aux instruments)
<i>ILS</i>	Instrument landing system (système d'atterrissage aux instruments)
<i>INAD</i>	Inadmissible passenger
<i>LA</i>	Loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0)
<i>LAIG</i>	Loi cantonale sur l'Aéroport International de Genève (LAIG ; H3 25)
<i>LaLAT</i>	Loi cantonale d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LaLAT ; L 1 30)
<i>LAT</i>	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700)
<i>LCE</i>	Landside capacity enhancement
<i>LDD</i>	Loi cantonale sur l'action publique en vue d'un développement durable (LDD ; A 2 60)
<i>LEaux</i>	Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20)
<i>LEaux-GE</i>	Loi cantonale sur les eaux (L 2 05)
<i>LPE</i>	Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01)
<i>LPMNS</i>	Loi cantonale sur la protection des monuments, de la nature et des sites (LPMNS ; L 4 05)

<i>LPN</i>	Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN ; RS 451)
<i>LRTP</i>	Loi cantonale sur le réseau des transports publics (LRTP ; H1.50)
<i>MD</i>	Mobilité douce
<i>Mouvement (de vol)</i>	Décollage ou atterrissage d'un aéronef (décollage et atterrissage du même aéronef = 2 mouvements)
<i>NIE</i>	Notice d'impact sur l'environnement
<i>NPA</i>	Navettes Personnels Aéroport
<i>NO₂</i>	Dioxyde d'azote
<i>NO_x</i>	Oxydes d'azote
<i>OBat</i>	Ordonnance fédérale sur les batraciens (OBat ; RS 451.34)
<i>OACI</i>	Organisation de l'aviation civile internationale
<i>OAT</i>	Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1)
<i>OEaux</i>	Ordonnance fédérale sur la protection des eaux (OEaux ; RS 814.201)
<i>OEIE</i>	Ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011)
<i>OFAC</i>	Office fédéral de l'aviation civile
<i>OFAG</i>	Office fédéral de l'agriculture
<i>OFEV</i>	Office fédéral de l'environnement
<i>OFROU</i>	Office fédéral des routes
<i>OFT</i>	Office fédéral des transports
<i>OIFP</i>	Ordonnance fédérale concernant l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (OIFP ; RS 451.11)
<i>OMS</i>	Organisation mondiale de la santé
<i>ONU</i>	Organisation des Nations Unies
<i>OPair</i>	Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1)

<i>OPAM</i>	Ordonnance fédérale sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012)
<i>OPB</i>	Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB : RS 814.41)
<i>OSIA</i>	Ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1)
<i>PDCn</i>	Plan directeur cantonal
<i>PDCn 2030</i>	Plan directeur cantonal 2030 de Genève
<i>PGEE</i>	Plan général d'évacuation des eaux
<i>PIB</i>	Produit intérieur brut
<i>PM10</i>	Particules fines de diamètre inférieur à 10 µm
<i>PPA</i>	Prévention du péril animalier
<i>PPR</i>	Prior permission required
<i>PREE</i>	Plan régional d'évacuation des eaux
<i>PSIA</i>	Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique
<i>RIE</i>	Rapport d'impact sur l'environnement
<i>RNP-APP</i>	Required navigation performance approach
<i>SABRA</i>	Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants du Canton de Genève
<i>SDA</i>	Surfaces d'asselement
<i>SECO</i>	Secrétariat d'Etat à l'économie
<i>SEQE</i>	Système d'échange de quotas d'émission
<i>SID</i>	Standard instrument departure
<i>SME</i>	Système de management environnemental
<i>SSA</i>	Service de secours de l'aéroport
<i>STAP</i>	Station de pompage
<i>STAR</i>	Standard instrument arrival
<i>Station ADIC</i>	Station de dégivrage et de distribution de carburant

<i>STEP</i>	Station d'épuration
<i>TAF</i>	Tribunal administratif fédéral
<i>TC</i>	Transports en commun
<i>TIM</i>	Transport individuel motorisé
<i>TPG</i>	Transports publics genevois
<i>UNFCCC</i>	Convention cadre sur les changements climatiques
<i>VA</i>	Valeurs d'alarme
<i>VD</i>	Canton de Vaud
<i>VFR</i>	Visual flight rules (règles de vol à vue)
<i>VLI</i>	Valeurs limites d'immissions
<i>VP</i>	Valeurs de planification

Liste des annexes

- ANNEXE 1 *Impact économique de l'aéroport de Genève sur l'économie genevoise et régionale*, Institut CREA, UNIL, mai 2014
- ANNEXE 2 Prévisions de trafic aérien AIG, Intraplan, résumé en français, janvier 2015
- ANNEXE 3 *Air Traffic Forecast Aéroport International de Genève, Final Report*, Intraplan, December 2014
- ANNEXE 4 Hypothèses pour le calcul des courbes d'exposition au bruit 2030, AIG, 23 janvier 2014
- ANNEXE 5 Cartes de coordination PSIA : scénario 2030 du PSIA version définitive du 12 juillet 2016
- ANNEXE 6 Schéma du contrôle de l'exposition au bruit, OFAC, 30 avril 2015
- ANNEXE 7 Scénario cantonal de plafonnement du volume du bruit nocturne, Canton de Genève, 15 juin 2016
- ANNEXE 8 *Projections 2030 de la qualité de l'air*, SEDE, mai 2014 et son complément de décembre 2014
- ANNEXE 9 *Mobilité 2030 du secteur aéroportuaire : estimation de la demande et dimensionnement des infrastructures de transport, synthèse de l'étude réalisée par CITEC (mai 2016) et méthodologie pour l'élaboration d'un plan d'action*, TRANSITEC, juin 2016
- ANNEXE 10 Carte de coordination PSIA : périmètre d'aérodrome version définitive du 12 juillet 2016
- ANNEXE 11 Carte de coordination PSIA : projets d'infrastructure à l'horizon 2030 version définitive du 12 juillet 2016
- ANNEXE 12 Carte de coordination PSIA : surfaces de limitation d'obstacles version définitive du 12 juillet 2016
- ANNEXE 13 Carte de coordination PSIA : protection de la nature et du paysage version définitive du 12 juillet 2016
- ANNEXE 14 Carte de coordination PSIA : agriculture version définitive du 12 juillet 2016